



Universitas Katolik Parahyangan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN-PT No.: 3949/SK/BAT-PT/Akred/S/VII/2019

**Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan
Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok Melalui JICA dan
BRI di Indonesia Tahun 2014 - 2020**

Skripsi

Oleh

Gabriella Vivian Gunawan

6091801090

Bandung

2021

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



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Gabriella Vivian Gunawan
Nomor Pokok : 6091801090
Judul : Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok Melalui JICA dan BRI di Indonesia Tahun 2014 - 2020

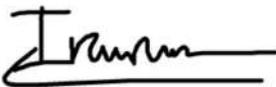
Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Rabu, 19 Januari 2022
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua sidang merangkap anggota

Putu Agung Nara Indra Prima Satya, S.IP., M.Sc : 

Sekretaris

Dr. A. Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.A. : 

Anggota

Dr. Aknolt Kristian Pakpahan, S.IP., M.A. : 

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

PERNYATAAN

Saya bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Gabriella Vivian Gunawan
NPM : 6091801090
Jurusan/ Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional
Judul : Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok Melalui JICA dan BRI di Indonesia Tahun 2014-2020

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 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, 30 Desember 2021

Tanda Tangan



Gabriella Vivian Gunawan

ABSTRAK

Nama : Gabriella Vivian Gunawan
NPM : 6091801090
Judul : Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok Melalui JICA dan BRI di Indonesia Tahun 2014 - 2020

Meskipun negara Indonesia terletak pada posisi yang strategis yakni di jalur perdagangan dunia, nyatanya ekonomi negara ini masih terhambat akibat lemahnya pembangunan infrastruktur. Indonesia masih harus menghadapi masalah pembebasan lahan, perencanaan dan persiapan proyek, faktor sumber daya manusia, hingga persoalan yang paling utama yakni keterbatasan biaya. Dalam mengatasi masalah ini, Presiden Joko Widodo melakukan kerjasama dengan Jepang dan Tiongkok untuk membantu pembangunan infrastruktur di Indonesia. Dengan tawaran yang diberikan Jokowi, Indonesia menjadi tempat baru bagi Jepang-Tiongkok untuk bersaing dalam pembiayaan infrastruktur. Pembiayaan infrastruktur Jepang-Tiongkok dilakukan melalui sebuah badan yang dibentuk oleh masing-masing pemerintah yakni JICA dan BRI. Dalam pelaksanaannya, infrastruktur JICA di Indonesia yakni MRT mendapat pendanaan dari ODA. Sedangkan, infrastruktur BRI di Indonesia yakni Kereta Cepat Jakarta-Bandung mendapat pendanaan dari bank milik negara Tiongkok yakni CDB. Melihat perbedaan tersebut, penelitian ini dibuat untuk mengetahui perbedaan penawaran Jepang dan Tiongkok dalam membiayai proyek infrastruktur di Indonesia. Terbukti terdapat beberapa perbedaan dalam skema pembiayaan yang diberikan oleh Jepang-Tiongkok, mulai dari skema G to G dan B to B, tenggat waktu, dan besarnya bunga. Melalui analisis menggunakan teori infrastruktur, terlihat bahwa Indonesia sadar bahwa pembangunan infrastruktur akan berdampak bagi efisiensi ekonomi, pemerataan, dan lingkungan dalam jangka waktu yang panjang. Sedangkan melalui teori utang luar negeri, pinjaman Indonesia dilakukan karena *domestic saving* negara tidak mampu mencukupi pembiayaan infrastruktur. Selain itu, teori ini juga melihat walaupun jumlah nominal utang dan bunga yang diberikan Jepang dan Tiongkok berbeda, nyatanya pinjaman utang masih memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Kata kunci: Indonesia, Jepang, Tiongkok, JICA, BRI, infrastruktur, pembangunan infrastruktur, pembiayaan, ODA, CDB, MRT, Kereta Cepat Jakarta-Bandung

ABSTRACT

Name : Gabriella Vivian Gunawan
Student Number : 6091801090
Title : *Comparison of Japan-China Infrastructure Development Financing Schemes Through JICA and BRI in Indonesia in 2014 - 2020*

Even though Indonesia is located in a strategic position, namely in the world trade route, in fact the country's economy is still hampered due to weak infrastructure development. Indonesia still has to deal with some problems like land acquisition, project planning, human resource factors, and the most important issue, limited funds. In overcoming this problem, President Joko Widodo cooperated with Japan and China to assist infrastructure development in Indonesia. With the offer given by Jokowi, Indonesia has become a new place for Japan-China to compete in infrastructure financing. Japan-China infrastructure financing is carried out through an institution established by each government, JICA and BRI. In its implementation, JICA's infrastructure in Indonesia, MRT, received funding from ODA. Meanwhile, BRI's infrastructure in Indonesia, Jakarta-Bandung high speed rail, received funding from a Chinese state-owned bank, CDB. Seeing these differences, this study was conducted to determine the difference between Japanese and Chinese offers in financing infrastructure projects in Indonesia. It is evident that there are several differences in the financing schemes provided by Japan-China, ranging from the G to G and B to B schemes, deadlines, and the amount of interest. Through analysis using infrastructure theory, it appears that Indonesia is aware that infrastructure development will have an impact on economic efficiency, equity, and the environment long term. Meanwhile, through the foreign debt theory, Indonesia's loans were made because the country's domestic savings were unable to meet infrastructure financing. In addition, this theory also sees that although the nominal amount of debt and interest provided by Japan and China are different, in fact, debt loans still have a positive impact on Indonesia's economic growth.

Key words: Indonesia, Japan, China, JICA, BRI, infrastructure, infrastructure development, financing, ODA, CDB, MRT, Jakarta-Bandung high speed rail.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya kepada penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok Melalui JICA dan BRI di Indonesia Tahun 2014 - 2020”. Pada dasarnya, penelitian ini dilakukan untuk memperoleh gelar akademik Strata-1 (S1) Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan.

Pada penulisan akhir ini, penulis berupaya menjelaskan perbedaan penawaran pendanaan yang diberikan oleh Jepang dan Tiongkok pada infrastruktur di Indonesia. Besar harapan penulis bahwa penelitian ini dapat berguna serta memberikan manfaat kepada studi Ilmu Hubungan Internasional, terutama studi Ekonomi dan Politik Internasional.

Penulis menyadari bahwa penelitian akhir ini masih jauh dari kata sempurna, sebagai akibat dari kelemahan dan/atau kekurangan penulis dalam mengkaji permasalahan secara komprehensif. Maka dari itu, penulis terbuka akan saran, kritik, maupun rekomendasi yang membangun sehingga dapat melengkapi penelitian akhir ini. Terima kasih.

Bandung, 30 Desember 2021

Penulis,

UCAPAN TERIMAKASIH

Keberhasilan penulis dalam menyelesaikan penelitian ini tidak terlepas dari kontribusi sejumlah pihak yang terus mendukung dan mendampingi penulis selama proses pengerjaannya. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih sebesar-besarnya kepada:

Tuhan Yesus Kristus, atas berkat, hikmat, dan pendampingan-Nya yang selalu menyertai penulis pada masa senang maupun sulit selama proses pengerjaan skripsi maupun perkuliahan penulis. Tidak ada kata yang mampu menggambarkan perasaan penulis atas kebaikan dan penyertaan-Nya bagi kehidupan penulis setiap harinya.

Mama dan Papa, yang selalu memberikan dukungan baik materi maupun imateri kepada penulis sedara dini hingga saat ini. Terima kasih atau dukungan, doa, dan bimbingan yang selalu menyertai penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan target yang penulis inginkan.

Stephanie Octavia dan Kevin Zakharian, cece dan koko, *thank you for convincing that i can get through this.*

Jessyca Tania dan Lionel, terima kasih sudah menjadi tempat bagi penulis untuk membagikan cerita, keluh kesah, ‘omelan’, serta memberikan kesenangan setiap harinya!

Gabriella Leovin, *my 24/7, best friend, support system, the person who knows me too well, thank you for always being there and being born into this world dude. Lucky to have you in my life!*

Lydia Tirta, *a very thoughtful best friend, always gives me support from the smallest things, thank you for always being there lyd. Lucky to have you in my life!*

CHABS (Glenda Nathania, Audrey Meitzcha, Gloria Joana, Arianna Loeissa, Elisabeth Meliana, Felisha Marvella, Michelle Amadea, dan Gabriella Leovin) sahabat-sahabat dari SMP, manusia-manusia ambis dan julid yang selalu *support* satu sama lain. *I'm beyond grateful for each and one of you, truly love you all!*

Steven Christian, Reinaldo Susilo, dan Kevin Adriel, *my best friend! Thank you for your support guys!*

NONGS, teman-teman (terutama Lewis Fernando) yang selalu mengajak saya main dan bilang “udah kerjain besok atau nanti aja”, “masa ngerjain skripsi vi kureng”, terima kasih sudah mendengarkan keluh kesah saya dan beruntungnya saya tidak mendengar saran dari kalian. Jika tidak, mungkin saya tidak akan lulus-lulus.

Ciwiks, teman-teman kuliah yang menjadi sumber informasi saya selama di kuliah UNPAR, jika tidak ada kalian saya mungkin akan mengulang banyak mata kuliah.

23 vs 33, Nasya Salsa, Glenda Nathania, Jamie Shania, orang-orang yang membuat masa perkuliahan saya menjadi lebih seru dan menyenangkan. Sepertinya target umur 23 ga akan tercapai *guys!*

Racun xxxxxxx, Lydia Tirta dan Priscilla Victoria, kawan-kawan racun saya yang membuat uang saya habis. *See you at the concert!*

Stephanie Michele, Veronica Henesza, Eunice Gracia, Jocelynda Leonardo, Gabriella Leovin, *my high school sweetheart.*

Last but not least, my everyday comfort, thank you and love you!

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
UCAPAN TERIMAKASIH	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.2.1 Pembatasan Masalah	7
1.2.2 Perumusan Masalah	8
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	8
1.3.1 Tujuan Penelitian	8
1.3.2 Kegunaan Penelitian	9
1.4 Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran	9
1.4.1 Kajian Pustaka	9
1.4.2 Kerangka Pemikiran	18
1.5 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	25
1.5.1 Metode Penelitian	25
1.5.2 Teknik Pengumpulan Data	25
1.6 Sistematika Pembahasan	25
BAB 2	27
Kondisi Infrastruktur di Indonesia	27
2.1 Sejarah Infrastruktur di Indonesia	27
2.2 Pentingnya Infrastruktur Bagi Perekonomian Indonesia	29
2.3 Kondisi dan Permasalahan Infrastruktur di Indonesia	33
2.3.1 Pembebasan Lahan	34
2.3.2 Perencanaan dan Penyiapan Proyek	35
2.3.3 Faktor Sumber Daya Manusia	36

2.3.4 Keterbatasan Biaya.....	37
2.4 Upaya Pemerintah Indonesia era Jokowi dalam Mengejar Keteringgalan Infrastruktur.....	37
BAB 3	43
Proyek-proyek Infrastruktur Jepang dan Tiongkok di Indonesia dan Skema Pembiayaannya	43
3.1 <i>Belt and Road Initiative</i>	43
3.1.1 Sejarah Pemberian Bantuan BRI.....	45
3.1.2 Skema Pembiayaan BRI	46
3.1.2.1 Pembiayaan dari Bank-Bank Milik Negara Tiongkok.....	47
3.1.2.2 Dana Investasi Milik Pemerintah.....	48
3.1.2.3 Pembiayaan dari Lembaga Keuangan Multilateral	50
3.1.2.4 Pembiayaan Obligasi	50
3.1.3 Proyek BRI di Indonesia : Kereta Cepat Jakarta-Bandung	51
3.2 <i>Japan International Cooperation Agency (JICA)</i>	56
3.2.1 Sejarah Pemberian Bantuan Jepang melalui ODA	60
3.2.2. Skema Pembiayaan JICA Melalui ODA (<i>Official Development Assistance</i>)	61
3.2.3 Proyek JICA di Indonesia : <i>Mass Rapid Transit (MRT)</i> Tahap 1 di Jakarta	63
3.3 Perbedaan Skema Pembiayaan Antara JICA dan BRI pada Proyek Infrastruktur Indonesia	68
3.4 Skema Pembiayaan yang Paling Menguntungkan Indonesia	71
BAB 4	74
KESIMPULAN	74
DAFTAR PUSTAKA	79

DAFTAR TABEL

Tabel 1.4.2.1 Sumber Dana untuk Pembiayaan Infrastruktur.....	24
Tabel 3.2.1 Alur Operasional JICA dalam Pemberian Bantuan.....	55
Tabel 3.3.1 Model Pendanaan Jepang dan Tiongkok pada Proyek Infrastruktur di Indonesia.....	65

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia atau dapat disebut juga dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan Asia Tenggara. Terdiri atas 17.508 pulau dan dihuni lebih dari 360 suku bangsa menjadikan negara ini dipenuhi dengan keberagaman budaya, flora, fauna, hingga sumber daya alam yang melimpah. Secara geografis, wilayah Indonesia dihipit oleh dua samudra dan dua benua. Hal tersebut lantas menjadikan Indonesia berada dalam posisi yang sangat strategis yakni pada persimpangan lalu lintas perdagangan dunia, baik lalu lintas udara maupun laut. Selain itu, posisi ini mempermudah proses ekspor dan impor pemasaran hasil produksi Indonesia ke negara lain. Keuntungan inilah yang membawa Indonesia menjadi salah satu negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara.¹

Meskipun posisi yang strategis ini mampu memberikan keuntungan, nyatanya pertumbuhan ekonomi Indonesia masih terhambat akibat lemahnya pembangunan infrastruktur. Dalam pelaksanaannya, pembangunan infrastruktur di Indonesia kerap kali dihadapkan oleh beberapa masalah. Mulai dari masalah pembebasan lahan, perencanaan dan persiapan proyek, faktor sumber daya manusia, hingga persoalan yang paling utama yakni keterbatasan biaya. Kondisi infrastruktur di Indonesia pun kurang memadai, belum cukup banyak jalan,

¹ “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>

pelabuhan, bandara, dan jembatan yang dapat menjadi sumber penghubung antar daerah di Indonesia (mengingat negara ini berbentuk kepulauan). Jika pun ada, tidak jarang kualitasnya sudah tidak memadai. Apabila kondisi infrastruktur di suatu negara lemah artinya perekonomian negara berjalan secara tidak efisien. Seperti yang diketahui, pembangunan infrastruktur merupakan hal yang vital bagi perkembangan ekonomi negara. Kondisi pembangunan infrastruktur menentukan daya saing internasional suatu negara. Maka dari itu, investasi di bidang infrastruktur menjadi sebuah solusi untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas ekonomi suatu negara sehingga mampu mendukung pertumbuhan ekonomi sekaligus mengurangi masalah ketimpangan pendapatan dan kemiskinan.²

Indonesia menyadari ketertinggalannya dalam bidang infrastruktur. Tak hanya itu, Indonesia juga sadar bahwa pemerintah tidak dapat sepenuhnya mampu untuk mencukupi kebutuhan akan pembiayaan infrastruktur. Mengingat kesenjangan biaya yang begitu besar, pemerintah mengambil solusi untuk mendorong lebih banyak investasi dari swasta, lokal, terutama asing.³ Semasa jabatannya, Presiden Joko Widodo berusaha untuk mengambil langkah sigap guna menjawab permasalahan yang ada. Berawal dari perjalanan resmi pertamanya ke luar negeri pada November 2014, Jokowi berkunjung ke Tiongkok dan Jepang serta mengundang mereka untuk meningkatkan investasinya di Indonesia.⁴ Undangan ini nyatanya disambut baik oleh kedua belah pihak, sehingga Jokowi berhasil

² Siwage Dharma, "Indonesia's Infrastructure Development Under The Jokowi Administration" *Southeast Asian Affairs* (2016): 145-166, diakses 1 Desember 2021, 10.2307/26466924

³ Ibid.

⁴ Ibid.

mengaet Jepang dan Tiongkok untuk berinvestasi di Indonesia. Jokowi mendapat dukungan Jepang melalui JICA (*Japan International Cooperation Agency*) untuk investasi baru di bidang energi, transportasi, dan infrastruktur. Sedangkan dengan Tiongkok melalui BRI (*Belt and Road Initiative*), bekerja sama dengan Indonesia dalam proyek energi, maritim, dan juga infrastruktur. BRI dan JICA merupakan strategi kebijakan luar negeri Tiongkok dan Jepang untuk bersaing satu sama lain dalam membiayai dan membangun proyek-proyek infrastruktur Asia Tenggara.

Baik Jepang maupun Tiongkok tidak mungkin menolak kesempatan emas yang ditawarkan oleh Indonesia. Pasalnya selama beberapa dekade, kedua kekuatan Asia ini telah bersaing untuk mendapatkan supremasi dan kepemimpinan politik serta ekonomi di kawasan Asia Tenggara. Kompetisi ini diwujudkan dalam bentuk pembiayaan infrastruktur. Tiongkok memimpin inisiatif BRI yang ambisius untuk mempromosikan pembangunan infrastruktur di negara-negara di seluruh Eurasia. Sebagai tanggapan, Jepang meluncurkan rencana bantuan luar negeri pasca-resesi terbesarnya untuk membawa ‘*Quality Infrastructure*’ ke wilayah Asia yang sedang berkembang. Mereka tahu bahwa banyak negara berkembang di Asia Tenggara membutuhkan investor asing untuk membantu mengejar ketertinggalannya akan infrastruktur.⁵ Persaingan antara dua raksasa Asia Timur ini pada dasarnya dilakukan karena kedua negara memiliki kepentingan nasional masing-masing untuk dipenuhi. Kegiatan investasi infrastruktur Tiongkok-Jepang di Asia Tenggara sebagian besar dimotivasi oleh kepentingan akan ekspansi pasar dan pertimbangan

⁵ “Understanding Infrastructure Opportunities in ASEAN,” PWC, *Infrastructure Series Report 1*:

ekonomi.⁶ Dengan begitu, rivalitas kedua negara pun akan bertambah sengit sebab keduanya juga sama-sama menjadi bagian dan berperan penting dalam investasi pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Meskipun bersaing, peminjaman dana yang diberikan untuk Indonesia tidak diberikan secara cuma-cuma. Penawaran pendanaan yang diusulkan oleh Jepang ataupun Tiongkok, masing-masingnya memiliki poin positif maupun negatif bagi Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus cermat memilih pendanaan mana yang tepat dan cocok digunakan pada iklim ekonomi Indonesia. Indonesia harus pandai melihat celah dan menghindari penawaran dana yang berpotensi menjadi jebakan hutang. Begitupun dengan Jepang dan Tiongkok, keduanya harus bersaing untuk memberikan penawaran pendanaan terbaik agar dapat dipilih dan dapat melaksanakan proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Maka dari itu penelitian ini dibuat untuk mengetahui “Perbandingan Skema Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur oleh Jepang-Tiongkok melalui JICA dan BRI di Indonesia.”

1.2 Identifikasi Masalah

Dalam proses pembangunan infrastruktur, Indonesia mengalami kendala utamanya yakni keterbatasan biaya. Pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), beliau telah melakukan upaya untuk menarik minat investor. Namun, nyatanya usaha ini hanya memiliki sedikit prestasi yang signifikan dan

⁶ Hong Zhao, “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

pemerintah dinyatakan gagal untuk memperbaiki iklim investasi yang sangat penting untuk menarik perhatian investor. Setelah berganti ke masa kepemimpinan Jokowi, beliau menyatakan ambisinya untuk lebih meningkatkan iklim investasi Indonesia. Ambisinya terutama difokuskan pada investasi di bidang infrastruktur yang dapat mendukung tingkat pertumbuhan PDB tahunan sebesar 7 persen hingga 2019.⁷ Visi ini secara resmi tertulis ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. RPJMN adalah dokumen teknokratis yang disiapkan oleh BAPPENAS untuk memberikan pedoman pembangunan strategis bagi lembaga negara, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lainnya.⁸ RPJMN menjabarkan prioritas pembangunan yang akan dilaksanakan selama lima tahun kedepan serta rencana pembiayaannya. Terdapat tiga sektor menjadi prioritas dari RPJMN yakni listrik, transportasi laut, serta jalan dan kereta api. Tertulis bahwa Indonesia akan membutuhkan sekitar Rp5.519,4 triliun atau sebesar US\$ 400 miliar untuk investasi infrastruktur selama 2015-2019.⁹

Untuk mencapai target pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia menyadari bahwa kapasitas pembiayaan publik tidak mampu mencukupi kebutuhan akan investasi. Dengan nominal sebesar US\$ 400 miliar, pemerintah hanya mampu membiayai sekitar 20 persen dari total investasi yang dibutuhkan.¹⁰ Melihat

⁷ "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>

⁸ "Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN)," Bappenas, diakses 1 Desember 2021, <https://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/kamus/file/kamus-117.pdf>

⁹ "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>

¹⁰ Siwage Dharma, Op. Cit.

kesenjangan biaya yang begitu besar, Jokowi lantas berusaha mendorong lebih banyak investasi swasta, baik lokal maupun asing. Maka dari itu pada November 2014 di masa awal jabatannya, Jokowi melakukan kunjungan luar negeri ke Jepang dan Tiongkok untuk meningkatkan investasi infrastruktur mereka di Indonesia. Jokowi mendapat dukungan Jepang melalui JICA untuk investasi baru di bidang energi, transportasi, dan infrastruktur. Sedangkan dengan Tiongkok, keduanya berhasil menandatangani MOU (*Memorandum of Understanding*) kerjasama untuk membangun proyek kereta cepat yang menghubungkan Jakarta-Bandung, serta proyek energi, maritim, dan infrastruktur lainnya.¹¹

Melihat persamaan ketertarikan antara Jepang dan Tiongkok untuk berinvestasi di bidang infrastruktur, membuat Indonesia menjadi arena yang baru bagi kedua belah pihak untuk kembali bersaing. Pasalnya, persaingan investasi infrastruktur dua raksasa Asia Timur ini sudah terkenal di lingkup wilayah Asia Tenggara. Dalam membangun rasa kepercayaan di Asia Tenggara, Tiongkok berupaya untuk mengeksport produk infrastruktur dan teknologinya ke seluruh kawasan, sedangkan Jepang bertekad untuk mempertahankan posisi regionalnya yang dominan dalam pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara.¹² Salah satu contoh kompetisi kedua negara ini terlihat dalam proyek kereta api berkecepatan tinggi (HSR). Pada tahun 2015, persaingan kedua negara terlihat jelas di Thailand. Jepang mulai membangun jalur HSR yang menghubungkan Bangkok dengan Chiang Mai sementara Tiongkok mengerjakan jalur HSR lain dari Nong Khai di

¹¹ Siwage Dharma, Op. Cit.

¹² Hong Zhao, Op. Cit.

perbatasan Laos ke Map Ta Phu di pesisir timur Teluk Thailand. Keduanya terpantau saling berebut dalam pembangunan proyek HSR yang ada di Thailand.

Sementara di Indonesia sendiri, Jepang telah bekerja sama dengan Indonesia sejak tahun 1970 dan menempati posisi kedua sebagai negara dengan investasi terbesar di Indonesia. Namun, posisi tersebut berhasil digeser oleh Tiongkok dikarenakan hubungan Indonesia dan Tiongkok yang terus meningkat serta menguntungkan kedua negara. Alhasil Negara Tirai Bambu berhasil merebut posisi kedua sebagai negara dengan investasi terbesar di Indonesia. Tidak berhenti sampai disitu, persaingan kedua negara terjadi pada pembiayaan proyek infrastruktur di Indonesia. Di tahun yang sama pasca kenaikan Jokowi menjadi presiden, terdapat dua proyek infrastruktur yang tengah berjalan. Kedua proyek tersebut adalah MRT (proyek yang dibiayai Jepang melalui JICA) dan Kereta Cepat Jakarta Bandung (proyek yang dibiayai Tiongkok melalui BRI). Kedua proyek ini diambil sebagai objek penelitian dikarenakan keduanya telah melalui proses negosiasi, pencairan dana, dan tahap pembangunan bersamaan dengan masa kepemimpinan Jokowi. Maka dari itu, penelitian ini ingin melihat perbandingan perbedaan Jepang dan Tiongkok dalam membiayai proyek MRT dan Kereta Cepat Jakarta Bandung.

1.2.1 Pembatasan Masalah

Dalam mengkaji penelitian ini, penulis akan membahas perbedaan pendanaan yang diajukan Tiongkok-Jepang pada proyek infrastruktur di Indonesia. Sebelumnya, penulis akan membahas mengenai kondisi dan pentingnya infrastruktur di Indonesia sehingga negara ini membutuhkan investasi. Penulis juga

akan membahas mengenai skema pembiayaan BRI dan JICA. Penelitian ini akan mengambil contoh kasus Kereta Cepat Jakarta-Bandung (proyek yang dibiayai Tiongkok melalui BRI) dan MRT (proyek yang dibiayai Jepang melalui JICA), untuk melihat perbedaan penawaran dari kedua proyek tersebut. Rentang waktu untuk penelitian akan dimulai pada tahun 2014 hingga 2020. Hal ini dikarenakan dalam rentang waktu tersebut, Joko Widodo baru menjabat sebagai presiden di Indonesia dimana visinya terkenal memiliki fokus pada pembangunan infrastruktur. Selain itu, pembangunan proyek MRT juga baru dilaksanakan pada Oktober 2013 - Maret 2019, sedangkan di waktu hampir bersamaan, proses penawaran lelang dan pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung terjadi di tahun kepemimpinan Jokowi. Sehingga ketiga momentum penting ini berada di rentang waktu yang bersamaan.

1.2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan yang telah disampaikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah **“Bagaimana perbedaan penawaran Jepang dan Tiongkok dalam membiayai proyek infrastruktur di Indonesia pada tahun 2014 - 2020?”**

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui kondisi serta usaha yang dilakukan pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

2. Mengetahui perbedaan penawaran pembiayaan infrastruktur yang dilakukan Jepang dan Tiongkok di Indonesia melalui JICA dan BRI.
3. Memperkaya pengetahuan peneliti dan pembaca mengenai studi terkait Ekonomi Politik Pembangunan

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini berguna untuk memberikan informasi kepada pembaca terkait rivalitas pembiayaan infrastruktur Jepang dan Tiongkok di Indonesia. Serta menjadi bahan pertimbangan dan atau referensi pustaka bagi penulis lain yang mencari informasi mengenai fokus penelitian yang serupa.

1.4 Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

1.4.1 Kajian Pustaka

Penelitian ini memerlukan informasi lainnya dari beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh pihak lain. Oleh sebab itu, peneliti akan melakukan kajian terhadap tiga literatur sebagai sumber referensi yang memiliki hubungan serupa dengan topik pembahasan penelitian. Sumber referensi juga diharapkan dapat menjadi pendukung yang absah dalam penelitian ini.

Japan Foreign's Relations in Asia melalui subab *Japan's rivalry with China in Southeast Asia* yang ditulis oleh Lam Peng Er.¹³

Dalam buku ini menjelaskan mengenai rivalitas Jepang dan Tiongkok di Asia Tenggara melalui bantuan ODA, AIIB, dan projek infrastruktur. Bagi Jepang, Asia Tenggara merupakan kawasan yang sangat penting baginya. Pasalnya, Asia

¹³ James D J, *Japan Foreign Relations in Asia*, (New York, Routledge, 2018): 167-169

Tenggara merupakan pangsa pasar yang besar dan partner dagang yang krusial. Pabrik-pabrik Jepang di Asia Tenggara merupakan hal yang tak terpisahkan dari rantai pasokan dan jaringan produksi negara. Maka dari itu, Jepang dan Asia Tenggara memiliki ketergantungan ekonomi. Jepang menjadi negara nomor satu yang berinvestasi di Asia Tenggara. Hal ini disebabkan karena adanya ketegangan antara Jepang dan Tiongkok dalam masalah wilayah dan sejarah, mengakibatkan Jepang meningkatkan investasinya di Asia Tenggara dan mengorbankan pasar Tiongkok. Pernyataan tersebut dibuktikan dengan jumlah *foreign direct investment* Jepang ke 10 negara di kawasan Asia Tenggara melebihi investasi Tiongkok.

Setelah akhir perang dingin, Asia Tenggara menjadi tempat rivalitas bagi Jepang. Jepang dan Tiongkok berkompetisi melalui ODA (*Official Development Assistance*) untuk merayu negara-negara di Asia melalui projek infrastruktur seperti kereta cepat, pelabuhan, bandara, jalan tol, dan jembatan. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan keuntungan, kehormatan, dan pengaruh. Selain ODA, pada tahun 2013, Tiongkok membentuk AIIB sebagai badan alternatif untuk menyediakan investasi pembangunan infrastruktur yang sangat dibutuhkan di Asia Tenggara. AIIB dibentuk sesuai dengan strategi besar Presiden Xi Jinping yakni BRI. Badan ini berhasil menarik minat 10 negara di Asia Tenggara untuk bergabung ke dalam AIIB kecuali Jepang. Jepang menilai bahwa struktur pemerintahan AIIB kurang memiliki transparansi serta tidak memiliki perlindungan yang memadai untuk lingkungan dan hak buruh. Lebih jelasnya, kehadiran AIIB menjadi tantangan sendiri bagi ADB yang dipimpin oleh Jepang. AIIB mengeluarkan dan awal sebesar US\$ 100 miliar untuk projek infrastruktur di Asia. Untuk bersaing dengan

Tiongkok, Jepang meluncurkan rencana untuk menyediakan US\$ 110 miliar untuk proyek infrastruktur di Asia. Di mana setengah dari nominal tersebut akan diberikan kepada ADB yang dipimpin oleh Jepang.

Jepang menawarkan bantuan “*high quality*” untuk membantu negara-negara di Asia memanfaatkan keahliannya dalam mengurangi polusi saat membangun jalan raya dan rel kereta api. Menanggapi tantangan Tiongkok, ADB memutuskan untuk merampingkan dan mempercepat proses pemberian pinjaman kepada pemohon. Terlihat bahwa Jepang dan Tiongkok terlibat dalam “*great game*” untuk menjadi “*master builder*” infrastruktur di Asia Tenggara.

Dikarenakan Indonesia tidak dapat memenuhi daftar kebutuhan akan infrastrukturnya yang terus bertambah, negara ini meminta bantuan Tiongkok dan Jepang. Kesempatan ini membuat Jepang terlibat dalam ekspansi besar-besaran di pelabuhan utama Jakarta. Tak hanya itu, konsorsium Indo-Jepang mulai mengerjakan sistem angkutan massal senilai US\$ 3 miliar melalui pusat ibu kota. Tidak mau kalah, perusahaan dan bank milik negara Tiongkok menandatangani juga kontrak dengan Indonesia. Kontrak ini berisi kesepakatan senilai US\$ 1,5 miliar untuk meningkatkan 30 pelabuhan di Indonesia dan timur serta pembangunan kereta api Jakarta-Bandung senilai US\$ 5,5 miliar. Dalam hal pendanaan infrastruktur kereta api, Tiongkok unggul karena tidak memerlukan jaminan pinjaman dari pemerintah Indonesia. Hal ini membuat Tiongkok berhasil menikung Jepang dalam kesepakatan kontrak Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Sebagai tanggapan, PM Abe berjanji pada November 2015 bahwa jaminan pinjaman dari pemerintah nasional tidak lagi diperlukan bagi Jepang untuk

mengucurkan dana proyek infrastruktur. Selain Indonesia, Jepang dan Tiongkok juga berkompetisi di negara Asia Tenggara lainnya seperti di Laos, di mana Tiongkok berhasil memenangkan perlombaan untuk membangun rel kereta api senilai US\$ 6 miliar antara Vientiane dan Luang Namtha. Tak berhenti sampai disitu, Jepang mendahului proyek pembangunan kereta api senilai US\$ 8,1 miliar antara Bangkok dan Chiang Mai di Thailand dan US\$ 2 miliar kereta api antara Manila dan Kota Malolos di Filipina. Persaingan antara Jepang dan Tiongkok juga terjadi di Malaysia, Singapura hingga Filipina.

Dapat terlihat Jepang dan Tiongkok memainkan “*Great Game*” di Asia Tenggara. Hal ini dilakukan melalui ODA, pembangunan infrastruktur dan lembaga fasilitas ADB dan AIIB. Jepang beranggapan bahwa dia belum tergantikan oleh Tiongkok di kawasan ASEAN. Jepang adalah aktor otonom yang kaya dengan visi, strategi, dan kebijakannya sendiri untuk melibatkan negara dan masyarakat Asia Tenggara demi keuntungan bersama.

Geoeconomics, Easy Money, and Political Opportunism: the Perils under China and Japan’s High Speed Rail Competition ditulis oleh Jessica Liao¹⁴

Melalui jurnal ini, Jessica Liao berusaha melihat persaingan geoekonomi Asia yakni Jepang dan Tiongkok, berinteraksi dengan politik domestik negara penerima pinjaman. Tiongkok dan Jepang telah menjalankan persaingan ketat dalam investasi infrastruktur sejak tahun 2010. Kompetisi ini bergerak semakin intensif setiap tahunnya dan diwujudkan dalam bentuk pembiayaan infrastruktur,

¹⁴ Jessica Liao, *Geoeconomics, easy money, and political opportunism: the Perils under China and Japan’s High-Speed Rail Competition*, (USA, Routledge,2020):1-16

Tiongkok melalui peluncuran BRI dan Jepang melalui JICA. BRI dan JICA merupakan strategi kebijakan luar negeri Tiongkok dan Jepang untuk bersaing satu sama lain dalam membiayai proyek-proyek infrastruktur yang memiliki profil tinggi di Asia. Melalui jurnal ini lahirlah pertanyaan penelitian “Apakah persaingan pembiayaan infrastruktur Tiongkok-Jepang memberikan pinjaman berlebihan yang melanggengkan pengeluaran publik yang tidak akuntabel di negara-negara peminjam?”

Dalam menjawab pertanyaan penelitian tersebut, Jessica Liao menggunakan teori *push and pull factors*. Persaingan kereta cepat yang dilakukan Tiongkok-Jepang memberikan hasil yang mirip dengan banyak pengalaman buruk yang terjadi pada pinjaman internasional sebelumnya. Di mana negara *lenders* ‘mendorong’ pinjaman kepada *borrowers* pada proyek yang dianggap tidak layak atau beresiko tinggi. Faktor ‘*push*’ ini dipenuhi oleh faktor ‘*pull*’ dari pemerintah Malaysia dan Indonesia. Melihat dari sudut pandang yang berbeda, faktor ‘*pull*’ untuk proyek-proyek kereta cepat seringkali dilakukan dalam bentuk oportunisme politik. Pengambil keputusan tahu bahwa proyek kereta cepat itu penting untuk tujuan geoekonomi Tiongkok dan Jepang sehingga mereka memanfaatkannya dan mengekstraksi pembiayaan yang lebih besar.

Jurnal ini terbagi menjadi empat bagian. Pada bagian pertama, “*Credit abundance and creditor competition: China–Japan infrastructure financing competition in a historical context*” membahas mengenai kelimpahan kredit dan persaingan kreditur. Secara spesifik menjelaskan mengenai masalah kelebihan

pasokan kredit Tiongkok-Jepang, sehingga keduanya menggunakan dampak potensial ini untuk melakukan persaingan pembiayaan infrastruktur di negara-negara Asia yang kekurangan biaya. Dari beberapa negara yang terdapat di Asia, para penulis hanya mengambil dua negara yang akan dibahas dalam bagian dua yakni “*Indonesia and Malaysia in search of infrastructure modernity*”. Berisikan penjelasan tentang persaingan pinjaman Tiongkok-Jepang mempengaruhi perhitungan politik dan strategi kekuatan penguasa di Indonesia dan Malaysia serta digunakan untuk melawan pesaing domestik yang sering menentang proyek kereta cepat. Selanjutnya pada bagian ketiga, “*Importance of lender and borrower Prudence*” membahas mengenai masalah keputusan dan pembiayaan kereta cepat di Jakarta dan Putrajaya.

Negara-negara berkembang pada umumnya meminjam modal asing untuk mencapai pertumbuhan ekonomi, dan tidak sedikit negara yang berhasil mempercepat pembangunan ekonominya melalui “industrialisasi hutang”. Namun, diluar dampak positifnya, pinjaman juga dapat merusak kesejahteraan jangka panjang suatu negara jika modal yang dipinjam tidak dapat menghasilkan manfaat ekonomi ataupun pendapatan yang cukup memulihkan utang yang ada. Melihat kasus Indonesia dan Malaysia, banyak proyek infrastruktur yang tengah berlangsung dan dibiayai Tiongkok-Jepang harus ditunda karena masalah aliran kas (hutang). Jurnal ini menunjukkan pentingnya memahami interaksi *lenders-borrowers*, perlunya keputusan pinjaman yang hati-hati dan sistem pemantauan serta evaluasi yang kuat untuk pembiayaan infrastruktur di negara-negara berkembang. Negara kreditur memerlukan kolaborasi bukan persaingan. Terlepas

dari apakah suatu negara berlimpah atau kekurangan modal, negara tidak dapat mencapai tujuan pembangunan infrastruktur dan produktivitas jangka panjang tanpa terlebih dahulu meningkatkan institusi akuntabilitas serta tata kelola yang baik.

Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment ditulis oleh Yang Jiang.

Yang Jiang berusaha untuk berfokus pada sektor unggulan kereta api berkecepatan tinggi (HSR). Di mana dalam sektor ini kedua negara yakni Jepang dan Tiongkok memiliki persaingan yang sengit dalam memobilisasi sumber daya ekonomi dan diplomatiknya. Sektor ini mewakili bagaimana kedua negara berlomba-lomba untuk melakukan investasi luar negeri dalam berbagai proyek infrastruktur. Maka dari itu munculah pertanyaan penelitian sebagai berikut, “Bagaimana Jepang dan Tiongkok menyediakan pembiayaan pembangunan dalam melakukan investasi infrastruktur di luar negeri?”¹⁵

Yang Jiang berusaha untuk mengkaji persaingan Jepang dan Tiongkok menggunakan teori *competitive partnership* yang di dalamnya berbicara mengenai hubungan di mana para pihak bersaing untuk mendapatkan taruhan tertentu tetapi bersatu untuk mempertahankan sistem dari serangan eksternal. Dalam Teori Marxis memandang kelas kapitalis sebagai *competitive partnership* merupakan bisnis yang besar, terutama *oligarchs*, bersaing untuk mendapatkan keuntungan, tetapi bersatu

¹⁵ Yang Jiang, “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

dalam mempertahankan praktik mereka dan sistem kapitalis. Jurnal ini menunjukkan bahwa kegiatan Jepang dan Tiongkok membangun kekuatan bersama, dinamika baru, dan norma baru dalam dunia investasi pembangunan yang meskipun sebagian besar merupakan hasil yang tidak diinginkan dari kebijakan kompetitif kedua pemerintah.

Untuk lebih menjelaskan maksud dari Yang Jiang, jurnal ini dibagi ke dalam beberapa bagian, yang pertama, *The flagship sector: HSR*. Dalam bagian ini menjelaskan bahwa HSR merupakan sektor di mana Jepang dan Tiongkok memiliki persaingan paling intensif di seluruh dunia, khususnya di kawasan Asia. Negara-negara di Asia pun tampaknya merangkul gagasan dan pertumbuhan yang dirangsang oleh HSR. Respon positif mengenai gagasan HSR, memicu persaingan antara Tiongkok dan Jepang untuk membiayai beberapa proyek di negara Indonesia, Thailand, antara Malaysia dan Singapura. Dalam sub bab ini juga turut menjelaskan kesamaan dalam pendekatan mereka untuk membiayai proyek-proyek ini (membentuk norma baru pembiayaan pembangunan yang berbeda dari donor tradisional Barat) serta menunjukkan proses persaingan keduanya.

Dalam bagian *Discussion*, pengamat proyek infrastruktur Tiongkok dan Jepang memusatkan perhatian pada motivasi mereka dan menganggapnya sebagai perwujudan persaingan ekonomi atau persaingan politik, ataupun keduanya. Jika dilihat dari perspektif historis, ekspansi investasi infrastruktur Tiongkok di luar negeri merupakan perpanjangan tangan dari stimulus yang ditimbulkan oleh krisis domestik. Bagi Jepang, penggunaan infrastruktur digunakan untuk mengekspor

produk dan layanan Jepang, serta membantu menciptakan lingkungan investasi yang kondusif.

Jadi, dalam persaingan investasi infrastruktur antara Jepang dan Tiongkok, keduanya dianggap sebagai aktor baru dan penting dalam pembiayaan pembangunan. Pembiayaan mereka untuk proyek infrastruktur luar negeri menawarkan kepada negara penerima dengan model pembangunan alternatif. Tiongkok dan Jepang saling mengadopsi praktik pembiayaan komersial yang terikat, keterlibatan pemerintah yang besar, mendorong keterlibatan besar negara dalam kegiatan bisnis, fokus pada infrastruktur fisik dan ekonomi, mendorong industrialisasi, dan penghormatan terhadap bentuk pemerintahan negara tuan rumah.

Melalui kajian literatur yang telah dijabarkan di atas, ketiganya menunjukkan keterhubungan yang erat yakni mengenai persaingan pembiayaan antara Jepang dan Tiongkok untuk pembangunan infrastruktur di wilayah Asia Tenggara. Meskipun memiliki fokus yang sama, tetapi para penulis menganalisis melalui sudut pandang serta teori yang berbeda. Literatur pertama membahas mengenai persaingan pembiayaan infrastruktur di Asia Tenggara melalui lembaga fasilitas AIIB dan ADB. Literatur kedua memiliki persamaan dengan penelitian ini yakni bentuk pembiayaannya sama-sama melalui JICA dan BRI. Secara spesifik menjelaskan mengenai masalah kelebihan pasokan kredit Tiongkok-Jepang, sehingga keduanya menggunakan dampak potensial ini untuk melakukan persaingan pembiayaan infrastruktur di negara-negara Asia yang kekurangan biaya. Namun, terdapat perbedaan dimana nyatanya kedua lembaga ini memberikan

masalah aliran kas (hutang) pada proyek infrastruktur di Indonesia. Sedangkan pada literatur ketiga, baik Jepang dan Tiongkok persaingan pembiayaan infrastruktur berfokus pada proyek kereta cepat saja. Tak hanya itu, literatur ketiga juga membahas persamaan adopsi praktik pembiayaan antara Jepang dan Tiongkok. Maka dari itu, melalui penelitian ini, penulis akan membawa fokus yang sama namun melalui sudut pandang baru yakni perbedaan pembiayaan yang diberikan Jepang dan Tiongkok pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (BRI) dan MRT (JICA).

1.4.2 Kerangka Pemikiran

Dalam mengkaji masalah dan menjawab pertanyaan penelitian, peneliti akan menggunakan teori infrastruktur, teori utang luar negeri (*foreign debt*), dan konsep skema pembiayaan infrastruktur yang akan dijabarkan sebagai berikut:

Teori infrastruktur

Hirschman dalam buku *Strategy of Economic Development* menyebutkan bahwa infrastruktur memiliki definisi sebagai “*social overhead capital*” atau dapat disebut juga sebagai modal yang menyediakan layanan publik.¹⁶ Pada dasarnya, infrastruktur terdiri dari dua elemen yakni ‘*capitalness*’ dan ‘*publicness*’. Pada elemen pertama digunakan untuk membedakan antara infrastruktur (didefinisikan sebagai variabel stok) dan barang publik (didefinisikan sebagai variabel aliran). Sedangkan elemen kedua melibatkan sifat umum non-rivalitas dan non-

¹⁶ Albert Hirschman, “The Strategy of Economic Development,” (New Haven, Yale University Press, 1958), 1-211, diakses 5 Desember 2021,” 10.1177/000271625932500118

eksklusivitas. Lebih jelasnya sifat ini mengacu pada ciri umum infrastruktur dimana terdapat keterlibatan publik yang kuat dalam penggunaannya. Infrastruktur juga dibagi ke dalam dua jenis yakni infrastruktur ekonomi (keras) dan infrastruktur sosial (lunak). Infrastruktur ekonomi didefinisikan sebagai infrastruktur yang mendorong kegiatan ekonomi, seperti jalan raya, tol, rel kereta api, bandara, pelabuhan, listrik, telekomunikasi, air bersih, dan sanitasi. Sedangkan infrastruktur sosial didefinisikan sebagai infrastruktur yang mempromosikan standar kesehatan, pendidikan, dan budaya penduduk atau dapat mencakup berbagai lembaga seperti sekolah, perpustakaan, universitas, klinik, rumah sakit, museum, taman, teater, hingga pengadilan. Infrastruktur sosial juga dapat diartikan sebagai kegiatan yang memiliki dampak langsung atau tidak langsung pada kualitas hidup.¹⁷

Melihat penjelasan yang dijabarkan mengenai infrastruktur, membuktikan bahwa adanya infrastruktur membawa manfaat yang banyak bagi masyarakat dan berdampak bagi efisiensi ekonomi, pemerataan, dan lingkungan dalam berbagai cara. Sehingga teori infrastruktur akan menjelaskan lebih lanjut mengenai dampak infrastruktur terhadap efisiensi yakni sebagai berikut;

1. Infrastruktur menurunkan biaya faktor input dalam proses produksi atau dikenal sebagai efek langsung. Misalnya seperti, biaya listrik yang lebih murah akan mengurangi biaya input untuk industri manufaktur, atau perbaikan infrastruktur air akan mengurangi biaya irigasi dan bermanfaat langsung bagi petani.

¹⁷ Ibid.

2. Infrastruktur meningkatkan produktivitas faktor input lainnya, atau dikenal sebagai efek tidak langsung. Misalnya seperti, satu unit tenaga kerja per jam menggunakan mesin pemotong kayu listrik jauh lebih produktif daripada satu unit tenaga kerja manual.
3. Awal pembangunan dan konstruksi infrastruktur akan memberikan dampak pertumbuhan yang tidak langsung signifikan. Misalnya, saat membangun jalan raya atau kereta api, pekerjaan pada industri konstruksi akan tercipta dan mendorong pertumbuhan di sekitar sektor tersebut. Selain itu, investasi infrastruktur pastinya memerlukan pemeliharaan dimana akan mendorong terciptanya lapangan kerja jangka panjang untuk proyek sekitar infrastruktur.¹⁸

Infrastruktur yang tidak memadai dan tidak dapat diandalkan dapat melumpuhkan kemampuan negara-negara untuk terlibat dalam perdagangan internasional. Bahkan tidak akan ada pembangunan yang berarti tanpa perdagangan dan tidak akan ada perdagangan yang memadai tanpa adanya infrastruktur yang andal. Kualitas infrastruktur nyatanya sama pentingnya dengan keberadaan infrastruktur itu sendiri, seperti perkeretaapian dengan ukuran yang lebih besar dapat mengangkut muatan yang lebih banyak dibandingkan ukuran kecil, jalur yang lebih besar dapat menggerakkan mobilitas yang lebih tinggi, dsb. Infrastruktur memainkan peran utama dalam mendorong persaingan harga dan non harga yang memungkinkan negara-negara bersaing untuk ekspor dan menarik investasi asing

¹⁸ Ibid.

secara langsung. Selain itu, investasi infrastruktur yang mengarah pada peningkatan perdagangan dan persaingan juga akan menguntungkan integrasi regional.¹⁹

Selain peningkatan efisiensi kegiatan produktif dan non produktif, investasi infrastruktur juga berpengaruh kepada lingkungan. Pertama, investasi infrastruktur akan meningkatkan pemerataan. Secara spesifik, investasi pada jenis infrastruktur tertentu atau pada daerah tertentu dapat mendorong penurunan ketimpangan standar hidup. Meningkatkan layanan infrastruktur dapat mengurangi kemiskinan dan menciptakan masyarakat yang lebih adil. Kedua, akses layanan infrastruktur akan menguntungkan variable sosial lainnya. Menurut data yang dijabarkan World Bank, investasi infrastruktur dapat memperluas peluang bagi masyarakat untuk mengintegrasikan produksinya ke dalam sistem perdagangan regional dan nasional serta meningkatkan akses mereka ke layanan publik. Seiring baiknya perkembangan infrastruktur akan mencakup kehidupan lebih banyak lagi manusia maka, permintaan akan infrastruktur tidak akan pernah berhenti. Tampaknya diluar keuntungan yang telah diurai, keinginan pemerintah juga terpenuhi dari adanya pembangunan infrastruktur. Beberapa diantaranya yakni, pertumbuhan ekonomi, terciptanya lapangan pekerjaan, pemerataan, dan *skill-transfer*.²⁰

Teori Utang Luar Negeri (*Foreign Debt*)

Utang Luar Negeri merupakan salah satu sumber pembiayaan pembangunan yang cukup krusial bagi negara-negara berkembang. Dalam jumlah yang tepat,

¹⁹ Ibid.

²⁰ Op. Cit., Albert Hirschman

utang akan memberikan kontribusi positif pada pertumbuhan ekonomi suatu negara. Menurut pemikiran Rostow, utang luar negeri dianggap sebagai *the missing link* dalam rantai pembangunan ekonomi. Utang luar negeri dapat dianggap sebagai lingkaran setan (*vicious cycle*) dalam pembangunan, khususnya bagi negara-negara berkembang. Pada dasarnya, utang luar negeri dibutuhkan suatu negara untuk menutupi *saving gaps*, dikarenakan *domestic saving* tidak mencukupi untuk pembiayaan pembangunan.²¹ *Saving gaps* dibagi menjadi dua bentuk yakni *debt creating flow* dan *non debt creating flow*. Pada *debt creating flow*, pemberian utang luar negeri dapat berupa utang bilateral maupun utang multilateral, sedangkan *non debt creating flow* berupa penanaman atau penyertaan modal seperti *foreign direct investment* (FDI), *short term capital*, dan *long term capital*.²²

Dilihat dari jangka waktunya, menurut Samuelson dan Nordhaus, utang luar negeri dapat dibagi menjadi 3 jenis yakni utang jangka pendek, utang jangka menengah, dan utang jangka panjang. Utang jangka pendek merupakan utang dengan jangka waktu (*maturity*) jatuh tempo satu tahun, utang jangka menengah memakan waktu jatuh tempo 5-15 tahun, sedangkan utang jangka panjang memakan waktu jatuh tempo lebih dari 15 tahun.²³ Utang jangka panjang dibagi lagi berdasarkan jenis hutangnya yaitu *private non guaranteed debt* dan *public and publicly guaranteed debt*. *Private non guaranteed debt* adalah utang yang dilakukan oleh debitur swasta yang tidak dijamin oleh institusi pemerintah. Sementara *public*

²¹ Rostow, "The Stage of Economic Growth," (USA, Cambridge University Press, 1991):4-18, diakses 5 Desember 2021.

²² Ibid.

²³ Samuelson, "Economics," (China, McGraw-Hill, 1998): , diakses 1 Desember 2021.

and publicly guaranteed debt dibagi menjadi dua pengertian. *Public guaranteed debt* merupakan utang pemerintah yang dilakukan oleh institusi pemerintah sendiri, termasuk pemerintah pusat, departemen, dan lembaga pemerintah yang otonom, sedangkan *publicly guaranteed debt* merupakan utang yang dilakukan oleh pihak swasta namun dijamin pembayarannya oleh suatu lembaga pemerintah. Jenis hutang ini harus mendapat pengawasan dan perhatian dikarenakan apabila pihak swasta tidak mampu membayarnya maka pemerintah harus menanggung akibatnya. Selain itu terdapat jenis utang lainnya yakni utang pemerintah atau *public debt*. *Public debt* terdiri dari akumulasi pinjaman yang dilakukan pemerintah atau dapat juga berupa total dolar yang dimiliki pemerintah dari penjualan *bond* yang ada di masyarakat.

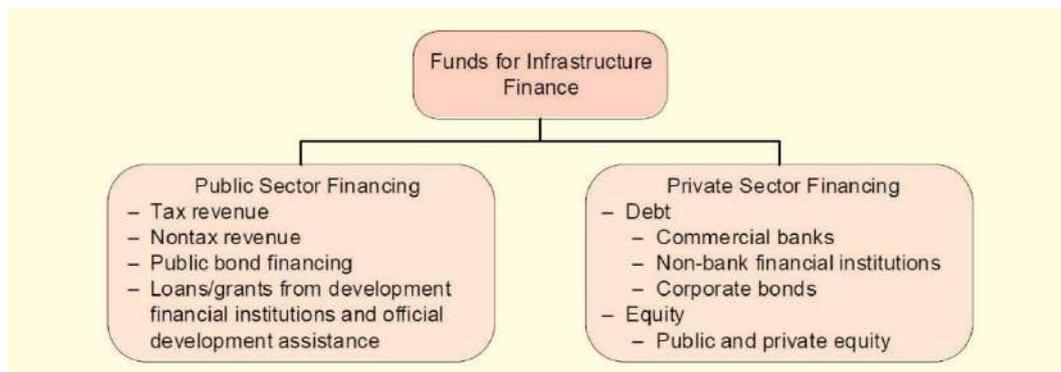
Selain dilihat dari segi jangka waktu dan jenisnya, utang luar negeri juga mempunyai pengaruh yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi negara peminjam. Menurut Sachs, utang luar negeri dapat menimbulkan perlambatan pertumbuhan ekonomi bagi negara yang memiliki hutang dengan nominal yang besar. Bahkan, utang luar negeri telah membawa banyak negara berkembang masuk ke dalam jebakan hutang (*debt trap*) dan hanyut ke dalam lingkaran ketergantungan hutang (*debt overhang*). Pada dasarnya *debt overhang* terjadi pada situasi dimana jumlah hutang yang besar diikuti dengan sumber pembayaran hutang tidak mencukupi untuk membayar hutang, sehingga kondisi ini akan memperlambat pertumbuhan ekonomi.²⁴ Kondisi ini juga dapat dikatakan sebagai krisis yang

²⁴ Jeffrey D. Sachs, "Developing Country Debt and Economic Performance," (Chicago, University of Chicago Press, 1989): 255-293, diakses 1 Desember 2021.

terjadi akibat beban utang yang berlebihan. Secara teori, utang luar negeri diperlukan pada level yang wajar. Penambahan hutang akan memberikan dampak yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu negara sampai pada satu titik atau batas tertentu.²⁵ Namun, utang luar negeri dapat memberikan dampak yang negatif terhadap pertumbuhan ekonomi jika melewati batas tertentu.

Konsep Skema Pembiayaan Infrastruktur

Tabel 1.4.2.1 Sumber Dana untuk Pembiayaan Infrastruktur



Berdasarkan konsep yang dijabarkan oleh *Asian Development Bank* (ADB) terdapat dua jenis pembiayaan infrastruktur yakni *public sector financing* dan *private sector financing*. Pada dasarnya, anggaran pemerintah merupakan sumber untuk pendanaan untuk pembangunan infrastruktur. Namun pada tabel di atas dijabarkan secara detail bahwa sumber dari *public sector financing* dapat berasal dari pendapatan pajak, penerimaan negara bukan pajak, pembiayaan obligasi publik, pinjaman atau jaminan dari lembaga keuangan pembangunan atau ODA. Sedangkan sumber dana untuk *private sector financing* berasal dari hutang yang

²⁵ Ibid.

dibagi lagi menjadi bank komersial, lembaga keuangan non bank, obligasi korporasi, serta ekuitas publik dan swasta.²⁶ Dalam *public sector financing*, pemerintah juga meningkatkan efisiensi proyek dan membawa keahlian sektor swasta untuk menyelesaikan proyek tepat waktu atau dapat disebut sebagai *private-public partnership* (PPP).

1.5 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1.5.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode penelitian kualitatif ditujukan untuk mengolah data yang diperoleh menjadi jalan keluar dari masalah penelitian. Metode ini diyakini mampu untuk menjelaskan, menggali, dan menggambarkan data yang sudah diperoleh. Terutama secara spesifik dapat digunakan untuk mengerti pemahaman mengenai faktor-faktor dalam sebuah masalah.²⁷

1.5.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini akan menggunakan studi dokumen. Penulis akan menggunakan internet untuk mencari data primer dan data sekunder yang bersumber dari jurnal ilmiah, buku, artikel elektronik, berita, dan laporan resmi kelembagaan.

1.6 Sistematika Pembahasan

²⁶ "Financing Mechanism for Transport Infrastructure Development," *UNESCAP*, diakses 23 Januari 2022, <https://www.unescap.org/sites/default/files/Ch%20%20Financing%20mechanisms%20for%20transport%20infrastructure%20development.pdf>

²⁷ Norman Denzin, "*Handbook of Qualitative Research*," (California, SAGE Publications, 1994): 1, diakses 1 Juni 2021.

Penelitian dalam tulisan ini akan dibagi ke dalam 4 bagian sebagai berikut:

Pada bab 1 akan berisi mengenai latar belakang, identifikasi dan perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kajian pustaka, kerangka teori, metode penelitian dan teknik pengumpulan data.

Pada bab 2 akan menjelaskan mengenai kondisi dan masalah infrastruktur di Indonesia, seberapa penting pembangunan infrastruktur bagi Indonesia, dan upaya Pemerintah Indonesia dalam menanggulangi permasalahan infrastruktur di Indonesia.

Pada bab 3 akan menjabarkan secara singkat mengenai BRI dan JICA, realisasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan Tiongkok melalui BRI dan Jepang melalui JICA di Indonesia serta skema pembiayaannya, serta menjelaskan mengenai perbedaan skema pembiayaan pembangunan infrastruktur oleh Jepang (JICA) dan Tiongkok (BRI) di Indonesia.

Pada bab 4 akan berisikan kesimpulan dan jawaban atas pertanyaan penelitian **“Bagaimana perbedaan penawaran Jepang dan Tiongkok dalam membiayai proyek infrastruktur di Indonesia ?”**

