

BAB IV

FAKTOR-FAKTOR DAN ALASAN INDONESIA MEMILIH CINA (TIONGKOK) SEBAGAI MITRA KERJASAMA DALAM PROYEK PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG

Dalam bab ini membahas faktor – faktor dan alasan Indonesia memilih Cina sebagai mitra kerjasama proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Indonesia telah sepakat menjalin kerjasama ini dengan Cina, melalui perusahaan patungan BUMN Indonesia, yaitu PT. Pilar Sinergi BUMN yang terdiri dari (PT. Jasamarga persero tbk, PT. perkebunan Nusantara VIII persero, dan PT. Kereta Api Indonesia persero) dengan *China Railway International co.,Ltd*, dan membentuk perusahaan konsorium yaitu PT. Kereta Api Cepat Indonesia Cina (KCIC).

A. Kerjasama Indonesias – Cina dalam bidang Infrastruktur

Hubungan diplomasi yang baik antara Indonesia dan Cina dimulai sejak 13 April 1950, pada masa pemerintahan Presiden Soekarno. Tetapi hubungan ini terhenti karena masalah komunisme di Cina pada tanggal 1 Oktober 1967. Kemudian pada tahun 1977 – 1978, adanya kontak langsung yang diwakili oleh KADIN (Kamar Dagang Indonesia) di pameran dagang Gunagzhou. Pada tahun 1990, dilaksanakannya penandatanganan nota perbaikan hubungan diplomatik yang ditandatangani oleh kedua negara secara resmi. Investasi Cina masuk pertama kali di Indonesia pada tahun 2002 dan mulai menanamkan modalnya serta membantu Indonesia dalam membangun

infrastruktur.⁶⁶ Sebelumnya pada November 1953 merupakan kali pertama ditandatangani perjanjian perdagangan Indonesia dengan Cina. Kemudian puncak dari hubungan antara Indonesia – Cina ditandai dengan ditandatanganinya Deklarasi Kemitraan Strategis (*Strategic Partnership*) pada tanggal 25 April 2005 di Jakarta. Kemitraan strategis yang mencakup kerja sama dibidang ekonomi dan pembangunan. Selain sektor perdagangan, Cina berinvestasi dan menyediakan pembiayaan pada bidang pembangunan infrastruktur di Indonesia. Beberapa perusahaan Cina yang berinvestasi di Indonesia diantaranya adalah CNOOC, Petro Cina, Alcatel Shanghai, CITIC, Haier, KONKA, *Huawei Technology*, ZTE Corporation, dan *China Railway Engineering Corporation*.⁶⁷

Pengembangan kerjasama ini tidak hanya antara *Government to Government*, tetapi juga *Bussiness to Government* serta, *Bussiness to Bussiness*. Pada tanggal 24 hingga 27 Maret 2002, Pemerintah Indonesia dan Cina sepakat untuk meningkatkan kerjasama politik dan ekonomi dalam bentuk dan judul perjanjian “*Memorandum of Understanding Between the Ministry of Settlements and Regional Infrastructure of the Republic of Indonesia and the Ministry of Communications of the People’s Republic of China Concerning Economic and Technical Cooperation on Bridge, Highway and Other Infrastructure Project*.”⁶⁸

⁶⁶ “60 tahun persahabatan Indonesia-Cina” dalam <http://blogs.unpad.ac.id/yogix/2010/04/21/60-tahun-persahabatan-indonesia-china/>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 13.55 WIB

⁶⁷ Lidya Christin Sinaga, “enam dekade hubungan diplomatic Indonesia-Cina” dalam “*hubungan Indonesia -Cina dalam dinamika politik, pertahanan-keamanan da ekonomi di Asia Tenggara*”, LIPi Press, Jakarta, 2013, hlm. 2-7.

⁶⁸ Kementerian luar negeri, “*Daftar 20 Perjanjian Internasional China*” dalam <http://www.kemlu.go.id/>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 14.05 WIB

Kemunculan Cina sebagai kekuatan ekonomi besar di dunia saat ini tentu juga berpengaruh terhadap hubungan kerjasama Indonesia dengan Cina. Indonesia adalah sebuah negara yang mempunyai sumber energi dan sumber daya alam (SDA) yang sangat dibutuhkan oleh Cina, serta memiliki hubungan baik dengan negara – negara Asia Timur dan Asia Tenggara. Dengan kelebihan Indonesia ini, pemerintah pun memanfaatkan posisi penting untuk mendorong Cina meningkatkan bantuannya dalam ikut membangun infrastruktur di Indonesia.

1. Investasi Cina Dalam bidang Infrastruktur Di Indonesia

Pinjaman Bidang Infrastruktur Investasi asing Cina di Jawa Barat yang mencakup dua proyek besar yang mendapatkan “*Financial Investment*” atau *Loan*.

Pertama, Waduk Jatigede – PLTA 110 MW. Kegiatan pembangunan *Jatigede Dam Project* ini dibiayai melalui pinjaman (*Loan*), *The Export – Import Bank of China* senilai US\$ 239.573.036. investasi pembangunan *Jatigede Dam Project* ini telah dilakukan tiga kali pembebasan lahan. Yang pertama pada tahun 1982-1986 sebanyak 4.056 KK, kedua pada tahun 1994 – 1997 sebanyak 1.226 KK, ketiga pada tahun 2005 – sekarang sebanyak 1.918 KK, dan kemudian pada tanggal 30 April 2007, dilaksanakan penandatanganan kontrak pelaksanaan konstruksi antara antara *China Sinohydro Corporation Limited join with Consorsium of Indonesian Contractors (CIC)*, yaitu PT. WIKA (Wijaya Karya), PT. Waskita Karya, PT. Pembangunan Perumahan dan PT. Hutama Karya dengan

PPK (Pejabat Pembuat Komitmen). Waktu yang diberikan untuk pembangunan Jatigede Dam dari tanggal 15 November 2007 – 30 Desember 2013.⁶⁹

Kedua, Tol Cisumdawu (Cileunyi Bandung – Sumedang – Dawuan) seksi 2 sepanjang 10,1 km. Tol ini dibiayai oleh pendanaan dari pemerintah Cina. Pinjaman dari Cina senilai Rp3,60 triliun dialokasikan untuk jalan tol Cileunyi – Sumedang – Dawuan (Cisumdawu). Pada ruas itu, kontraktor Cina mengerjakan sekitar 6,30 km dari total 29 km porsi pemerintah. Perusahaan konsorsium *Metallurgical Corporation of China Ltd*, PT Wijaya Karya Tbk, PT Nindya Karya dan PT Waskita Karya Tbk. Mereka berbagi kontrak senilai Rp 3,48 triliun. Dalam proyek ruas tol Cisumdawu ini pemerintah telah menyepakati untuk mengerjakan 2 seksi yaitu seksi I Cileunyi – Rancakalong sepanjang 12,025 km dan seksi II Rancakalong – Sumedang sepanjang 17.35 km.⁷⁰ Sementara itu, pada ruas Balikpapan – Samarinda, kontraktor Cina mengerjakan 11 km dari total 33 km porsi pemerintah di seksi V kelima (Balikpapan – Bandara – Sepinggian Balikpapan). Adapun, alokasi pinjamannya mencapai Rp. 900 miliar. Konstruksi jalan tol Manado – Bitung juga menggunakan pinjaman Cina senilai Rp. 1,60 triliun. Kontraktor Cina mengerjakan 7 km dari total 14 km porsi pemerintah.⁷¹

Ketiga, adapun proyek di luar Jawa yaitu proyek pembangkit listrik yang akan dibangun di Tanjung Selor, Kalimantan Utara. Rencananya, proyek

⁶⁹ Euodia Monica Sri Hadi, “*investasi Cina dalam bidang infrastruktur di Jawa Barat*” Journal Ilmu Hubungan Internasional, 2013 dalam ejournal.hi.fisip-unmul.org

⁷⁰ Harian Kompas “Konsorsium Perusahaan China-BUMN Menangkan Lelang Proyek Tol Cisumdawu” dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/09/15/153242326/Konsorsium.Perusahaan.China-BUMN.Menangkan.Lelang.Proyek.Tol.Cisumdawu>, diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 20.29 WIB

⁷¹ Deandra Syarizka “Bisnis Indonesia” 2013 dalam <http://koran.bisnis.com/read/20170201/449/624691/2-ruas-tol-ditugasi-ke-investor>, diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 20.45 WIB

pembangkit listrik ini akan memiliki kapasitas sebesar 6.080 megawatt (MW). *Memorandum of Understanding (MoU)* proyek ini telah ditandatangani oleh Presiden Joko Widodo di Beijing. Proyek yang akan dibangun oleh *joint venture* perusahaan Cina *Shanghai Electrical Power Co.Ltd* dan *China Power Investment Corporation* bersama mitra lokal PT. Kayan Hydro Energy. Pembangunan dengan lima tahapan yang direncanakan rampung pada tahun 2024.⁷²

B. Faktor – faktor dan alasan Indonesia memilih Cina

1. Perluasan hubungan kerjasama Indonesia dengan Cina

Indonesia dan Cina berkomitmen untuk mengembangkan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan cara pertumbuhan berkelanjutan, stabil dan cepat, kerjasama ekonomi dan perdagangan bilateral ditingkatkan. Oleh karena itu, kerjasama kedua negara tersebut diperlukan untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi kedua negara. Pada bulan Maret 2012, sebagaimana telah disepakati dalam pernyataan bersama antara Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Indonesia, pemerintah Cina dan Indonesia setuju untuk mengembangkan Program Pengembangan Lima Tahun antara Indonesia Cina untuk Kerjasama di Bidang Perdagangan dan Kerjasama Ekonomi 2013 – 2017 sesuai dengan Rencana Lima Tahun ke – 12 untuk Pembangunan Ekonomi dan Sosial Nasional Republik Rakyat Cina dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Republik Indonesia.

Menurut Laporan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Cina menyiratkan dana proyek – proyek infrastruktur di Indonesia antara lain

⁷² Galih Gumelar, CNN Indonesia, “China Janjikan Investasi Rp1.361 Triliun di Infrastruktur RI” dalam <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150811161559-92-71438/china-janjikan-investasi-rp1361-triliun-di-infrastruktur-ri/>, diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 22.37 WIB

pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandara, pembangunan jalan sepanjang 1.000 kilometer (km), pembangunan jalan kereta api sepanjang 8.700 km, serta pembangunan pembangkit listrik berkapasitas 35.000 megawatt (MW). Cina juga terlibat dalam pembangunan jalur kereta cepat Jakarta – Bandung, setelah pemerintah Indonesia memberikan daftar proyek – proyek yang diperuntukkan bagi para investor Cina.⁷³

Xie Feng, Duta Besar Cina untuk Indonesia, mengatakan, kerjasama pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung merupakan hasil kesepakatan pemimpin kedua negara dalam mensinergikan strategi pengembangan.

Dalam waktu satu tahun, Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo telah tiga kali melakukan kunjungan timbal balik dan dua kali melakukan pembicaraan telepon. Pemimpin kedua negara sepakat untuk mensinergikan inisiatif Jalur Sutra Maritim Abad 21 dan strategi Poros Maritim Dunia melalui perluasan kerjasama pragmatis di berbagai bidang," jelas Xie Feng.⁷⁴

Indonesia melalui Menteri Luar Negeri Rini Soemarno sudah memiliki rencana kerjasama selanjutnya dengan Cina. Usai kereta cepat Jakarta – Bandung, kerjasama kedua negara akan tertuju pada industri aluminium dengan nilai Investasi 1,6 miliar Dollar Amerika Serikat. Yang saat ini sedang dalam proses pembangunan proses *aluminium grade* alumina di Mempawah (Kalimantan

⁷³ Jurnal Hubungan Internasional, "Konsep Bantuan Luar Negeri Cina ke Indonesia sebagai Kedok Investasi (Studi Kasus: Implikasi Pengiriman Tenaga Kerja Asing Cina)" Vol. 5 Edisi 1 APRIL 2011, hlm. 58.

⁷⁴ Andyala Waluyo (Voa Indonesia), "BUMN Indonesia, China Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat" dalam <http://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html>, diakses pada tanggal 01-04-2017 pukul 23.42 WIB

Barat).⁷⁵ Kerjasama tersebut sebagai tindak lanjut dari proyek kereta cepat Jakarta – Bandung. PT Aneka Tambang (Antam) nantinya akan menjadi partner perusahaan Cina. Produk alumunium yang dihasilkan akan digunakan untuk kebutuhan pembangunan gerbong kereta cepat. Selain itu, alumunium akan diproyeksikan untuk bahan baku pembuatan gerbong kereta ringan atau *Light Rail Transit (LRT)*.

Indonesia akan menjalin kerjasama dengan Cina untuk membangun smelter dan pembangkit listrik tenaga air di Membrano, Papua. Selain itu (Menteri Kemaritiman Indonesia) Luhut Panjaitan dan (Dewan Negara RRT) Yang Jiechi juga membicarakan mengenai rencana mendirikan *joint company* terkait pemanfaatan sumber daya ikan laut di perairan Indonesia.⁷⁶

Perluasan kerjasama ekonomi antara Indonesia dengan Cina juga ditandai dengan adanya beberapa perjanjian kontrak kerjasama dan penandatanganan *Memorandum of Understanding*, dari hasil kunjungan kenegaraan Presiden Jokowi ke Beijing bertemu dengan Presiden Xi Jinping untuk melakukan pembicaraan bilateral pada Maret 2015. Mengambil tema Kemitraan untuk Perdamaian dan Kesejahteraan, Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping sepakat untuk membawa Kemitraan Strategis Komprehensif dalam kerja nyata yang bermanfaat bagi rakyat Indonesia dan Tiongkok.

Fokus pembicaraan bilateral antara Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping kali ini terkait upaya peningkatan kerja sama di bidang perdagangan,

⁷⁵ Harian Kompas, "Setelah KA Cepat, Rini Ajak China Kerja Sama di Industri Alumunium" dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/01/22/094900026/Setelah.KA.Cepat.Rini.Ajak.China.Kerja.Sama.di.Industri.Alumunium>, diakses pada tanggal 02-04-2017, pukul 00.14

⁷⁶ Harian Kompas, "Indonesia-Cina sepakat tingkatkan kerjasama dibidang ekonomi" dalam <http://nasional.kompas.com/read/2016/05/09/20102091/Indonesia-China.Sepakat.Tingkatkan.Kerja.Sama.di.Bidang.Ekonomi>, diakses pada tanggal 02-04-2017, pukul 00.28 WIB

keuangan, infrastruktur, perindustrian, dan pariwisata. Secara khusus Presiden Joko Widodo mengundang Tiongkok untuk semakin meningkatkan arus investasi langsung di Indonesia diberbagai bidang. Hasil pertemuan bilateral kedua delegasi pemerintahan itu dituangkan dalam *Statement Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif Antara Pemerintah Republik Indonesia (RI) dengan Pemerintahan Cina (Tiongkok)*.⁷⁷

Kedua Kepala Pemerintahan menyaksikan penandatanganan 7 (tujuh) dokumen kerjasama, yang meliputi:

1. *MoU* Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Republik Rakyat Tiongkok (RRT);
2. *MoU* Kerjasama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN;
3. *MoU* Antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung;
4. *MoU* antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi RRT;
5. Perjanjian Kerjasama Antara Pemerintah RI dan RRT untuk pencegahan pajak berganda;

⁷⁷ Sekretaris Kabinet Republik Indonesia, “Disaksikan Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping, RI – RRT Tandatangani 8 Kerjasama” dalam <http://setkab.go.id/presiden-rrt-xi-jinping-sambut-presiden-jokowi-dengan-upacara-kenegaraan/>, diakses pada tanggal 02-04-2017, pukul 01.08 WIB

6. *MoU* antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional RRT;
7. *MoU* Kerjasama antara Menteri BUMN dengan *China Development Bank Corporation (CDBC)*

Cina yang mengalami kemajuan pesat akan terus dimanfaatkan oleh Indonesia demi memenuhi kepentingan nasionalnya. Posisi setara didalam hubungan kedua negara sangat diperlukan karena pada hakikatnya baik Indonesia maupun Cina adalah dua negara yang saling membutuhkan didalam upaya mereka menjaga kelangsungan pembangunan berkelanjutan.

2. Keterbatasan pendanaan pemerintah Indonesia atas kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur

Infrastruktur berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Infrastruktur meliputi di antaranya jalan, jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, dan udara. Infrastruktur yang baik pada energi listrik, bahan bakar minyak (BBM), dan gas juga dibutuhkan untuk mendukung transportasi, industri dan rumah tangga. Fasilitas publik seperti sekolah, rumah sakit, pasar, kantor polisi, serta fasilitas air yang meliputi air bersih, penanganan limbah, irigasi, dan pengaturannya banjir juga sangat dibutuhkan demi mendukung tercapainya kesejahteraan masyarakat suatu negara. Ketersediaan dan peningkatan jaringan telekomunikasi juga akan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap informasi dan komunikasi dengan lebih baik.

Infrastruktur yang layak dan memadai mampu meningkatkan percepatan pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara melalui penciptaan efektifitas dan efisiensi yang dihasilkan. Peningkatan pada infrastruktur energi, transportasi dan telekomunikasi dapat secara langsung mengurangi biaya produksi dan waktu yang

diperlukan dalam melakukan aktifitas perekonomian, sehingga mampu meningkatkan produktifitas dan kapasitas produksi para pelaku ekonomi suatu negara.

Salah satu komponen penting pada pembangunan infrastruktur negara yang baik didukung oleh pendanaan yang layak dalam tahap perencanaan (*planning*), proses pembangunan (*construction*), hingga tahap operasi dan pemeliharaan infrastruktur (*operational and maintenance*). Data Kemenkeu Republik Indonesia menunjukkan bahwa kemampuan pemerintah Indonesia untuk mendanai pembangunan infrastruktur dengan menggunakan dana yang berasal dari negara sangat terbatas. Permasalahan kelangkaan dana pembiayaan terhadap pembangunan infrastruktur ditunjukkan dengan alokasi dana yang dirumuskan oleh pemerintah belum optimal. Selain itu, menurut Kementerian Keuangan (Kemenkeu) juga menempatkan alokasi dana sebagai salah satu permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tidak hanya alokasi dana untuk pembangunan yang masih minim, namun alokasi dana untuk pemeliharaan terhadap infrastruktur – infrastruktur yang sudah ada juga masih terbatas. Kurangnya alokasi dana ini ditunjukkan dengan rendahnya alokasi anggaran pemerintah yang hanya sebesar 3% terhadap Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia.⁷⁸ Menurut sebuah penelitian disebutkan bahwa alokasi dana yang kurang memadai merupakan penyebab utama rendahnya investasi terhadap pembangunan infrastruktur.⁷⁹

⁷⁸ Kementerian keuangan, “Rekomendasi Kebijakan Untuk Infrastruktur. Jurnal Perpustakaan Depkeu” 2014 dalam http://www.perpustakaan.depkeu.go.id/FOLDERJURNAL/2014_kajian_pkem_Rekomendasi%20Kebijakan%20Untuk%20Infrastruktur.pdf, diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 17.48 WIB

⁷⁹ Darwin Zahedy Saleh, “Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia”. Depok: 2014 Ruas

Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) untuk mencapai target – target pembangunan infrastruktur yang telah ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RJPM Nasional) tahun 2015 – 2019 dibutuhkan dana mencapai Rp.5.452 Triliun. Dari *keseluruhan* dana yang dibutuhkan tersebut, pemerintah pusat dan daerah hanya mampu menyediakan dana sebesar Rp.1.131 Triliun. Hal ini berarti terdapat selisih pendanaan (*financing gap*) sebesar Rp.4.321 Triliun yang pemenuhannya dapat dicapai melalui pendanaan alternatif seperti Kerjasama Pemerintah Swasta, dan sumber pendanaan alternatif lain berupa dana dari perbankan, pasar modal, dan lain-lain.⁸⁰ Menurut ketua umum kamar dagang dan industri (KADIN), Suryo Bambang Sulistio menyampaikan bahwa dana yang dibutuhkan infrastruktur di Indonesia sangat besar, diperkirakan sampai Rp.1.786 triliun, dimana budget untuk infrastruktur penyediaan listrik dan energi Rp.681 triliun, Rp.326 triliun untuk rel kereta api, Rp.339 triliun untuk jalan raya, dan Rp.242 triliun untuk ICT. Oleh sebab itu, pemerintah perlu menggunakan pembiayaan alternatif.⁸¹

Kemudian menurut prediksi *McKinsey & Company*, Indonesia dalam 10 tahun mendatang membutuhkan suntikan dana investasi sebesar US\$600 miliar. Faktanya, dalam satu dekade terakhir, investasi infrastruktur menurun cukup tajam, berkisar antara 3% – 4% tiga sampai empat persen dari PDB. Akibatnya,

⁸⁰ Erika sefila Putri, wisudanto, (symposium I jaringan Perguruan Tinggi untuk Pembangunan infrastruktur Indonesia, 2016). “*struktur pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia penunjang pertumbuhan ekonomi*” dalam https://www.researchgate.net/profile/Wisudanto_Soeroto/publication/309395541_Struktur_Pembiayaan_Pembangunan_Infrastruktur_di_Indonesia_Penunjang_Pertumbuhan_Ekonomi/links/580e0fda08ae0360753d4e08.pdf, diakses pada tanggal 23-03-2017 pukul 11.38 WIB

⁸¹ Harfi Hambani, Baiq Riyan Anggriani Putri, “*colaburation of cooperate strategy economic Tiongkok and Indonesia: sebagai power plan economic country Indonesia*” dalam http://ukmprima.unram.ac.id/wp-content/uploads/2016/04/JURNALISAFIS-2015_HAR, diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 15.30 WIB

Indonesia kehilangan satu persen dari laju pertumbuhan ekonomi setiap tahunnya, seperti dipaparkan oleh Bank Dunia kemampuan pemerintah untuk memenuhi kebutuhan investasi infrastruktur terbatas oleh antara lain hambatan fiskal dikarenakan besarnya anggaran untuk subsidi bahan bakar.⁸²

Pemerintah mengakui pembangunan infrastruktur tetap terkendala karena keterbatasan dana. Oleh karena itu guna mempercepat pembangunan infrastruktur. Maka harus melibatkan pihak swasta, Skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) sebagai implementasi paradigma “*not business as usual*” dalam pembangunan infrastruktur menjadikan infrastruktur bukan hanya sebagai prasyarat investasi, tetapi juga merupakan lahan investasi bagi pihak swasta," kata Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) Armida S Alisjahbana. Saat ini, potensi pendanaan pembangunan infrastruktur tidak lebih dari 25% dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), atau hanya satu persen dari Produk Domestik Bruto (PDB). Idealnya, untuk mencapai target ketersediaan infrastruktur di Tanah Air, minimal diperlukan dana sekitar 5% dari PDB.⁸³

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relatif sangat besar mengingat kualitas infrastruktur di Indonesia tertinggal dibandingkan negara Asia lainnya seperti Singapura, Jepang, Cina dan India. Berdasarkan *World Economic Forum* (2013), peringkat tertinggi diraih Singapura, urutan kedua dari 144 negara di dunia dengan skor 6,5 (skala 1 : rendah- 7: tinggi). Sementara itu,

⁸² Diaan-Yi Lin (McKinsey & Company) “*menjawab kebutuhan infrastruktur melalui Kemitraan Pemerintah Swasta*” dalam [http://www.mckinsey.com/~media/McKinseyOffices/Indonesia/PDFs/Menjawab Kebutuhan Infrastruktur_BAHASA.ashx](http://www.mckinsey.com/~media/McKinseyOffices/Indonesia/PDFs/Menjawab%20Kebutuhan%20Infrastruktur_BAHASA.ashx) diakses pada tanggal 23-03-2017 pukul 12.03 WIB

⁸³ Harian Ekonomi Neraca, “*ajak swasta realisasikan proyek PPP*” dalam <http://www.neraca.co.id/article/6472/ajak-swasta-realisasikan-proyek-ppp-keterbatasan-dana>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 14.20

kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan berada pada peringkat 92 dengan skor 3,7 baik pada kualitas jalan, pelabuhan, maupun kualitas penyediaan listrik. Indonesia berada di atas Filipina (98), namun di bawah India (87) dan Cina (69), Korea Selatan (22) dan Jepang (16). Buruknya kualitas infrastruktur Indonesia menjadi salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi dan tidak kompetitif, ditunjukkan dari indeks performa logistik Indonesia pada tahun 2014 hanya berkisar 3,08 (skala 1: rendah – 5: tinggi). Posisi Indonesia berada di bawah Malaysia (3,59) dan Korea Selatan (3,67).⁸⁴

Kurangnya kualitas infrastruktur Indonesia tidak terlepas dari masalah pendanaan. Selama ini, belanja investasi infrastruktur rendah dan tidak memadai untuk membiayai pembangunan infrastruktur yang menjangkau wilayah Indonesia yang sangat luas. Pengeluaran untuk infrastruktur dari APBN tahun 2013 berkisar atau sebesar Rp.203 triliun dari *produk domestik bruto* (PDB). Jika digabung dengan sumber lain (APBD, BUMN, dan swasta) total pengeluaran untuk infrastruktur mencapai Rp.438 triliun dari PDB. Dengan demikian pembangunan infrastruktur di Indonesia masih bergantung pada APBN dan APBD, sedangkan peran swasta belum signifikan.⁸⁵

Sehingga perlu adanya upaya untuk memenuhi kebutuhan dan tersebut. Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memenuhi kebutuhan dan tersebut melalui pendirian beberapa lembaga pembiayaan. Indonesia pernah memiliki Bank Pembangunan Indonesia (BAPINDO) yang didirikan pada tahun 1952. Dari awal pendiriannya Bapindo memang fokus

⁸⁴ Biro Riset BUMN (LM-FEB UI) "*model pembiayaan infrastruktur: Indonesia dengan negara lain*" dalam <https://lmfeui.com/data/>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 17.26 WIB

⁸⁵ *ibid*

membiayai pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan, pembangkit listrik, bandar udara, transportasi (darat, laut dan udara). Untuk pola sumber dananya Bapindo mengandalkan obligasi deposito, tabungan dan khusus untuk sektor tertentu yang akan diberikan intensif oleh pemerintah maka Bank Indonesia memberikan Kredit Likuiditas Bank Indonesia (KLBI). Namun, akibat krisis yang melanda ekonomi Indonesia pada pertengahan tahun 1997, bank ini kemudian dileburkan bersama beberapa bank BUMN lainnya menjadi Bank Mandiri saat ini.⁸⁶

Kebutuhan pembangunan infrastruktur adalah hal yang tidak dapat dihindari sebagai upaya peningkatan kesejahteraan rakyat. Adanya keterbatasan pendanaan yang berasal dari internal baik perusahaan daerah, kas daerah, pemerintah provinsi dan pemerintah pusat, maka penggunaan dan eksternal dimungkinkan dan diperlukan. Dimana secara umum sumber pendanaan komersial apabila dirasakan relatif mahal, maka perlu dicari atau dibentuk kelembagaan baru yang dapat memfasilitasi kebutuhan pendanaan pembangunan infrastruktur di daerah – daerah.

Ditengah keterbatasan anggaran pemerintah untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pemerintah memilih suatu konsep dengan mengundang para investor untuk bekerjasama dan berkontribusi secara aktif dalam penyediaan dana dalam pembangunan infrastruktur. Konsep itu dikenal dengan skema *Public Private Partnership (PPP)* atau Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

⁸⁶ *Loc. Cit.*, Biro Riset BUMN (LM-FEB UI)

dan telah direvisi dengan Perpres Nomor 13 Tahun 2010 (perubahan pertama), Perpres Nomor 56 Tahun 2011 (perubahan kedua), dan Perpres Nomor 66 Tahun 2013 (perubahan ketiga).

Dalam kaitannya, Indonesia mengundang beberapa negara seperti Cina untuk bekerjasama dan melakukan investasi dibidang infrastruktur dan kontruksi, salah satunya yaitu proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Untuk memenuhi percepatan pembangunan infrastruktur Indonesia merangkul Cina sebagai investor proyek tersebut. Dilihat dari sejarah kelembagaan kereta api di Indonesia, bahwa perkertaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi republik, perusahaan negara (BUMN), dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur dalam (Perpres No. 67 Tahun 2005), perkertaapian dapat diselenggarakan oleh swasta.⁸⁷ Artinya bahwa untuk membangun sarana infrastruktur di Indonesia tidak hanya selalu mengandalkan peran pemerintah, melainkan juga membutuhkan pihak swasta baik itu BUMN maupun lembaga luar negeri.

Kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia – Cina merupakan aplikasi dari skema *Public Private Partnership (PPP)* atau Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Proyek kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan contoh pembangunan infrastruktur tanpa menggunakan dana APBN. Dengan investasi tak kurang dari 5,573 miliar dollar Amerika Serikat (AS), Konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium *China Railways* menggarap proyek besar tersebut dengan skema *business to business*. Seperti yang dijelaskan pada jurnal Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan tujuan

⁸⁷ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubunga, “*rencan induk perkertaapian nasional*” hlm. 8, 2011.

dari rencana ini adalah terwujudnya pendanaan perkeretaapian yang kuat dengan dukungan investasi swasta. Pada tahun 2030 struktur investasi/pendanaan perkeretaapian telah mencapai 70% investasi swasta dan 30% investasi Pemerintah atau APBN. Untuk mencapai sasaran investasi dan pendanaan perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan – kebijakan seperti : a) meningkatkan investasi dan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian melalui dukungan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi serta pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian; b) mendorong keterlibatan swasta dalam investasi penyelenggaraan perkeretaapian melalui pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) serta pola penyelenggaraan perkeretaapian khusus.⁸⁸

3. Keuntungan bagi Indonesia dari skema kerjasama *business to business (B to B)*

Kebutuhan jasa transportasi untuk konektivitas antar kota di Indonesia semakin mendesak. Salah satu wacana pembangunan infrastruktur dalam bidang transportasi yang akan segera diwujudkan dalam waktu dekat ini adalah pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung.

Jakarta dan Bandung merupakan dua kota besar di Indonesia yang memiliki peran penting dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia. Aktivitas bisnis dan perekonomian masyarakat antara Jakarta – Bandung yang semakin tinggi membuat pemerintah berusaha untuk menjembatani kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi yang lebih efektif dan efisien, salah satunya melalui transportasi kereta cepat (*high speed railway*).

⁸⁸ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan “*rencana induk perkeretaapian nasional*” 2011, hlm. 17.

Dalam mewujudkan pembangunan kereta cepat tersebut, Presiden Jokowi mengatakan pemerintah tidak akan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sehingga, skema yang akan dilakukan dalam pembangunan kereta cepat tersebut merupakan skema *business to business (B to B)*. Posisi pemerintah dalam hal ini hanya sebagai regulator, dan menyerahkan sepenuhnya pembangunan kereta cepat tersebut kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang akan bekerjasama dengan pihak swasta.⁸⁹ Untuk membangun kereta cepat di Indonesia 75% pembiayaan ditanggung oleh Cina. Anggaran tersebut akan dikucurkan oleh lembaga finansial Cina. Sementara 25% sisa pembiayaan akan dibebankan kepada perusahaan patungan (*joint venture*) antara *China Railway Corporation* dengan mitra lokal di Indonesia. Dalam *joint venture* itu, Indonesia akan memegang saham sebesar 60% dan Cina 40%. Dengan syarat pendanaan, harga pembangunan, dan tingkat pengembalian modal (*Internal Ratio of Return*) yang lunak demi menjamin kelangsungan proyek kereta cepat.

Manfaat dibangunnya kereta cepat dengan menggunakan skema *business to business (B to B)*, selain tidak adanya resiko bagi pemerintah yang akan mengganggu APBN, maka pemerintah akan menghemat APBN dan APBN bisa digunakan untuk pembangunan infrastruktur diluar Jawa. Dalam proses pembangunannya proyek tersebut mengutamakan komponen bahan dari dalam negeri. Terkait dengan penggunaan komponen lokal, maka proyek ini akan menggunakan kandungan lokal sebesar 60% dan dapat ditingkatkan seiring dengan peningkatan industri kereta api nasional. Dalam pelaksanaan

⁸⁹ Presiden RI "*strategi cerdas membangun kereta cepat*" dalam <http://presidenri.go.id/infrastruktur/strategi-cerdas-membangun-kereta-cepat.html> diakses pada tanggal 18-04-2017 pukul 17.48 WIB

pembangunan kereta api cepat akan dilakukan transfer teknologi yang akan mendukung industri kereta api nasional. Sehubungan dengan transfer teknologi ini akan dibentuk satu perusahaan patungan antara konsorium BUMN Indonesia dengan BUMN Tiongkok yang mempunyai pabrikasi *rolling stock* untuk kereta komuter, *light, rail transit* dan kereta cepat.⁹⁰ Elemen lokal itu mulai dari material, perlengkapan, teknik, pengelolaan, hingga personel konstruksi. Kereta cepat bakal membuka 40 ribu lowongan kerja bagi penduduk Indonesia. Artinya, manfaat lain yang akan didapatkan yakni tumbuhnya industri lain yang akan menunjang pembangunan infrastruktur kereta cepat tersebut, seperti industri baja dan aluminium.

Skema *business to business (B to B)* yang dijalankan dalam pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung juga akan memberikan dampak yang besar terhadap para teknisi dan insinyur Indonesia untuk belajar dan mengadopsi serta meningkatkan kemampuannya melalui proses alih teknologi. Jaminan transfer teknologi kereta cepat dari Cina ke Indonesia. Cina menjanjikan membantu Republik Indonesia (RI) membentuk dan membina tim ahli yang mampu merancang, mengoperasikan, dan mengelola kereta cepat. Dalam hal ini, perjanjian kerjasama telah ditandatangani antara konsorsium Cina dan Indonesia untuk melatih personel RI. Staf teknik dari Indonesia di bidang lokomotif, komunikasi, persinyalan, pemeliharaan, dan suplai energi dapat diberangkatkan ke Cina kapan pun untuk menerima pelatihan. Indonesia akan dibantu dalam

⁹⁰ Profil kereta cepat, “*kereta cepat Jakarta - Bandung*”, hlm 33

pengembangan kapasitas perakitan dan produksi fasilitas kereta cepat, serta membentuk sistem standar produk, pengelolaan, dan teknologi kereta cepat.⁹¹

Dalam rangka mendukung penyiapan tenaga kerja yang ahli dan terampil, telah disepakati adanya pendidikan dan pelatihan serta magang yang akan dilaksanakan di Tiongkok. Sebagai langkah awal akan dikirim tenaga kerja Indonesia ke Tiongkok untuk belajar dan magang dibidang perkeretaapian tanpa adanya biaya tambahan. Program magang yang diutamakan untuk *operation* dan *maintenance* mencakup kegiatan profesi operasi kereta cepat, lokomotif, infrastruktur, elektrikal, mekanikal, *rolling stock*, penyediaan *energy* dan lain-lainnya.⁹²

Pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan suatu terobosan dalam paradigma pembangunan infrastruktur di Indonesia. Pembangunan infrastruktur, khususnya dalam hal transportasi merupakan sarana membangun konektivitas antar wilayah sehingga dapat menunjang aktivitas ekonomi lebih efektif, efisien, serta dapat menumbuhkan lokasi bisnis baru yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Melalui skema *business to business (B to B)* yang sepenuhnya akan menjadi tanggung jawab BUMN dan pihak swasta, sebagaimana yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa proyek dengan nilai tawaran yang lebih rendah dari Cina dengan kualitas yang bersaing, kereta cepat sejauh 142 km termasuk pembebasan lahan, terowongan, jembatan, *upper structur* dan pengoperasian. Selain lebih murah dan non-APBN teknologi yang dikembangkan

⁹¹ Anggi kusuma dewi, "Menyelisik Ambisi China Incar Proyek Kereta Cepat RI" dalam <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150823080358-92-73855/menyelisik-ambisi-china-incar-proyek-kereta-cepat-ri/>, diakses pada tanggal 17-11-2016 pada pukul 15.41 WIB

⁹² Propfil Kereta Cepat, *Op.,.Cit* hlm 35.

Tiongkok adalah teknologi siemens, Jerman.⁹³ Pembangunan kereta cepat yang membutuhkan pendanaan sekitar US\$5,5 miliar tidak saja akan berfokus pada penyelesaian pembangunan kereta cepat. Proyek ini akan terjaga keberlanjutannya dengan adanya pembangunan kota – kota baru dalam jalur yang akan dilalui kereta cepat tersebut.

Pendekatan dalam membangun infrastruktur di perkotaan seperti yang dilakukan dalam pembangunan kereta cepat ini tentu akan menjadikan BUMN sebagai motor pembangunan. Sedangkan pemerintah dapat memanfaatkan dana yang tersedia dari APBN untuk membangun infrastruktur dan konektivitas wilayah – wilayah yang belum berkembang, khususnya di luar Jawa.

Di perkotaan yang sudah maju dengan pasar yang menjanjikan, lebih mudah untuk mengundang pihak swasta berinvestasi dalam proyek infrastruktur. Namun untuk wilayah – wilayah yang masih belum berkembang, Negara harus hadir sebagai perintis sampai kapasitas lokal menguat dan mampu mengembangkan wilayahnya menjadi lebih mandiri. Dengan begitu, Negara dan aktor – aktor lain di luar negara, termasuk pihak swasta dapat bersama-sama berkontribusi untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat.

Aspek manfaat untuk masyarakat luas merupakan tujuan akhir dari pemenuhan semua aspek lainnya. Jika hanya dirasakan manfaatnya oleh sebagian masyarakat, maka pembangunan ini dapat dikatakan belum berhasil. Jika pembangunan kereta api cepat Jakarta – Bandung adalah *pilot project*, maka pembangunan kereta api cepat dapat dibangun di daerah lain yang membutuhkan, seperti dari ujung utara ke ujung selatan Pulau Sumatra, antar ibu kota provinsi di

⁹³ *Ibid*, hlm 19.

Pulau Kalimantan, di Pulau Sulawesi dan di Papua, walaupun jumlah penduduk di pulau – pulau ini tidak sepadat di Pulau Jawa, yang artinya calon penumpang juga tidak banyak.

Proyek pembangunan kereta api cepat tidak hanya semata – mata memberikann keuntungan bagi pemerintah Indonesia dengan skema yang diberikan oleh Cina, akan tetapi dengan adanya kereta cepat di Indonesia mampu memberikan maanfaat yang luas bagi seluruh lapisan negara dan masyarakatnya. Telah dijelaskan pada pembahasan sebelumnya, dengan adanya kereta api cepat yang menghubungkan Jakarta – Bandung sebagai pendorong modernisasi transportasi massal, konektivitas antar kota, dan pembangunan kawasan khususnya di koridor Jakarta – Bandung, sehingga dapat menciptakan sentra ekonomi baru. Bagi masyarat yang tinggal di desa-desa terisolasi dan menjadi kantong kemiskinan khususnya di daerah Jawa Barat ini akan membuka akses daerah yang tertinggal tersebut , penduduknya akan mendapat kesempatan kerja dan berwirausaha yang lebih luas.

Beberapa manfaat yang diharapkan terciptanya dari proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung antara lain:⁹⁴

- a. Penciptaan lapangan kerja (tenaga kerja langsung) yaitu, periode kontruksi kereta cepat 39.000 orang selama tiga tahun. Periode kontruksi kawsan stasiun dan sekitarnya atau transit *oriented develepmemnt (TOD)* mencapai 20.000 orang selama 15 tahun. Periode operasional kawasan stasiun dan sekitarnya atau *transit*

⁹⁴ Propfil Kereta Cepat, “*kereta cepat Jakarta Bandung*” hlm.13, 2016.

oriented developmemnt (TOD) sekitar 28.000 orang selama 25 tahun.

Presiden berketetapan bahwa proyek kereta api cepat Jakarta – Bandung harus menyerap tenaga kerja lokal dan menggunakan bahan lokal. Perintah Presiden untuk menggunakan tenaga kerja lokal, tercakup pada: Pasal 6 Perpres 107/2015 “memaksimalkan kandungan lokal” Pasal 1 Permenperin 16/2011 TKDN meliputi barang, jasa, gabungan barang dan jasa.

- b. Pengembangan kota baru Walini untuk menciptakan sentra ekonomi baru dan mendorong pengembangan kawasan hunian baru yang akan menngkatkan pertumbuhan ekonomi regional koridor Jakarta – Bandung. Mengurangi kemacetan lalu lintas dan mempercepat jarak tempuh, menghilangkan ongkos ekonomi, seperti pemborosan bahan bakar karena macet.
- c. Meningkatkan pendapatan pemerintah dari pajak: Kontribusi PPN saat masa konstruksi proyek kereta cepat Jakarta – Bandung: US\$451 juta selama tiga tahun (konsorium berharap pemerintah dapat memberikan keringanan); Kontribusi PPN saat konstruksi pengembangan kawasan stasiun dan sekitarnya atau *transit oriented developmenet* Rp.7 trilliun selama 15 tahun.
- d. Penciptaan sentra – sentra ekonomi baru sehingga menumbuhkan bisnis baru terutama dari sektor usaha kecil menengah (UMKM) sebagai penyangga kegiatan bisnis disekitar rel, stasiun dan kompleks komersial. Kota baru Walini disiapkan senagai pusat Pendidikan dan riset nasional dengan rencana pembangunan

kampus Institut Teknologi Bandung (ITB). Proyek ini juga dapat mendukung pengembangan perusahaan teknologi dan riset. Selain itu kota industri juga diharapkan akan semakin berkembang dengan meningkatnya konektivitas antara pusat ekonomi.

Pada bab sebelumnya telah dipaparkan keuntungan bagi Indonesia, bahwa proyek kereta cepat antara Jakarta – Bandung adalah proyek kereta cepat pertama di Asia Tenggara, dengan melaksanakan proyek ini dengan menguasai teknologinya, keunggulan perseroan dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN akan meningkat karena menjadi pioner dalam pengerjaan pekerjaan – pekerjaan terkait kereta cepat. Perseroan juga mendapatkan pekerjaan pengembangan proyek *High Speed Railway (HSR)* dan *Transit Oriented Development (TOD)* khususnya dibidang *civil work* dan *building work*. Proyek-proyek yang berskala nasional yang direncanakan akan memberikan kontribusi kepada PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia sebagai pemegang hak pengembangan lahan dalam kurung waktu 15 – 50 tahun. Dalam pengembangan kereta cepat yang dilakukan oleh konsorium Indonesia – Cina akan menciptakan lapangan pekerjaan secara langsung yang menggunakan tenaga pekerja Indonesia, pekerja Tiongkok yang dipekerjakan selama masa konstruksi hanya terbatas pada tenaga ahli dan supervisor, dalam periode masa konstruksi. Komposisi pekerja terbagi menjadi 41,4% pekerja Tiongkok dan 58,6% pekerja Indonesia dalam pembangunan proyek tersebut.⁹⁵

⁹⁵ PT. Wijaya Karya (persero)tbk, "keterbukaan informasi: manfaat dilakukan transaksi material" dalam http://www.wika.co.id/po-content/po-upload/KI_low.pdf, diakses pada tanggal 17-11-2016 pukul 12.45 WIB