

**KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH CINA (TIONGKOK) SEBAGAI MITRA  
KERJASAMA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG**

*Indonesia's Decision in Choosing The Republic of China (Tiongkok) as a Partner  
Cooperation of High Speed Railway Jakarta – Bandung Project*

**Cecep Supriatna**

20130510255

Jurusan Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik,  
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Kampus Terpadu UMY, Jalan Lingkar Barat,  
Tamantirto, Kasihan, Bantul. DI. Yogyakarta 22183  
Email : [cecepest92@gmail.com](mailto:cecepest92@gmail.com)

*This paper aims to analyze why the Government of Indonesia decided choose China (Tiongkok) as a partner cooperation of high speed railway Jakarta – Bandung. This paper found that the existence of some of the considerations affecting the Government of Indonesia in his decision to choose China is: First, the enhancement of economic cooperation Indonesia. Second, the ability of economic aspects of Indonesia have not been able to meet the needs of over financing the acceleration of infrastructure development. Third, the aspect of profit – loss of the project.*

**Keyword:** *Indonesian Government, Chinese, High Speed Railway, Bilateral Cooperation, Decision, Infrastructur Development.*

## PENDAHULUAN

Beberapa negara di dunia cenderung untuk melakukan pembangunan negaranya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Indonesia melalui seluruh unsur kenegaraannya juga berupaya untuk meningkatkan pembangunan negaranya. Salah satu bentuk pembangunan dalam suatu negara adalah pembangunan pada sektor infrastruktur. Hal ini dikarenakan, ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik menyangkut pembangunan ekonomi dan sosial.<sup>1</sup> Pembangunan infrastruktur yang baik di suatu negara itu mencerminkan kemajuan dan kemantapan negara itu menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat. Dalam setiap pembangunan itu terdapat campur tangan dan bantuan dari negara lain yang dianggap dan patut dalam memberikan baik itu bantuan secara riil maupun secara *Financial Investment* atau *Loan*. Kerjasama yang baik telah dilakukan oleh Indonesia dan Cina dalam penanaman investasi asing untuk membangun proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.<sup>2</sup>

Pemerintah Indonesia berupaya memulai tradisi baru membangun sejak awal tahun 2016. Belanja konstruksi diharapkan menjadi motor pertumbuhan ekonomi dalam negeri pada 2016. Terdapat beberapa skema pembiayaan yang dapat dijadikan alternatif, baik menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun tidak. 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.<sup>3</sup>

Peningkatan pada sektor infrastruktur transportasi, merupakan hal yang penting dalam MP3I, yang akan membantu Indonesia mencapai konektivitas nasional, mendorong aliran barang dan pertumbuhan perdagangan, meningkatkan lingkungan investasi dan kepercayaan. Menyadari pentingnya peningkatan infrastruktur transportasi untuk pembangunan sosial-ekonomi, kedua belah pihak telah menciptakan kerjasama yang menguntungkan dalam banyak proyek infrastruktur transportasi utama dan sepakat untuk meningkatkan kerjasama dalam hal ini.<sup>4</sup>

Moda transportasi publik kereta api sudah diterapkan di banyak negara di dunia, baik negara maju maupun negara berkembang, sejak tahun 1830-an. Seperti diketahui bahwa negara-negara di benua Eropa mempunyai jalan rel terpadat di dunia yang melintasi beberapa negara sekaligus. Teknologi yang terus berkembang mengikuti perkembangan keilmuan dan kebutuhan menyebabkan munculnya kereta api cepat. Kereta api cepat mulai beroperasi tahun 1980 di Jerman (*ICE – Inter City Express*) dengan kecepatan 550 km/jam, tahun 1981 di Paris Perancis dengan kecepatan maksimum 574,8 km/jam, tahun 1992 di Korea Selatan (KTX) dengan kecepatan maksimum 352 km/jam tahun 1999 antar kota Shanghai dan Hangzhou di Cina (*CRH380 Maglev Shanghai*) dengan kecepatan maksimum 430km/jam, yang dibangun dengan teknologi Jerman, di mana China mempunyai jalan rel terpanjang di

---

<sup>1</sup> Departemen Keuangan Indonesia, "*Rekomendasi Kebijakan Infrastruktur*", dalam <http://www.perpustakaan.depkeu.go.id>, diakses pada tanggal 12.10.2016 pukul 12.39 WIB

<sup>2</sup> Eudia Monica Sri hadi, "*Investasi China Dalam Bidang Infrastruktur di Jawa Barat*", Vol 1, No 2, 2013, hal 492, <http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2013/08/> diakses pada 12-10-2016 pukul 18.54WIB

<sup>3</sup> Kementerian Keuangan Indonesia, "*Menghadapi Tantangan Ekonomi 2016*", Vol. XI No. 101, 2016, hal 13

<sup>4</sup> Kementerian Luar Negeri Indonesia, "*Program Pengembangan 5 Tahun antara Indonesia-China untuk Kerjasama di Bidang Ekonomi dan Perdagangan*", dalam <http://treaty.kemlu.go.id> diakses pada tanggal 12-10-2016 pukul 20.25 WIB

dunia (17.000 km jalan rel), dan tahun 2003 antara kota Tokyo – Osaka di Jepang (*JR-Maglev MLX01*) dengan kecepatan 581 km/jam. Kereta api super cepat ini bentuknya mirip pesawat, menggunakan teknologi levitasi magnetik (maglev), sehingga bisa mencapai kecepatan maksimum sampai 581 kilometer per jam dan tercatat dalam *Guinness World Records* sebagai kereta api listrik tercepat di dunia. Kemudian negara-negara lain juga mengikuti menerapkan kereta api cepat. Walaupun demikian, umumnya kereta api cepat ini dioperasikan tidak dengan kecepatan maksimum dengan alasan keselamatan dan karena harus berhenti di tiap stasiun.<sup>5</sup>

Kereta api cepat pertama di Indonesia direncanakan dibangun antara Jakarta dan Bandung sepanjang 142 kilometer yang diperkirakan dapat ditempuh dalam waktu 45 menit. Proyek kereta cepat di Indonesia digagas pada era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Pada 2008, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merancang proyek kereta cepat jurusan Jakarta – Surabaya. *Japan Internasional Corporation Agency (JICA)* ditunjuk untuk melakukan studi kereta cepat sepanjang 700 km itu. Dana yang dibutuhkan diperkirakan mencapai 2,1 triliun yen atau sekitar Rp. 245 triliun. Hasil studi JICA memunculkan alternatif rute prioritas kereta cepat Jakarta-Surabaya yaitu rute pantai utara melalui Jakarta - Cirebon sepanjang 207,3 km atau Jakarta – Bandung - Cirebon sepanjang 256 km. Untuk Jakarta-Bandung-Gedebage panjangnya 144,6 km, jika dilanjutkan ke Cirebon mencapai 256 km.

Ide proyek kereta api cepat terus bergaung di era kepemimpinan Jokowi. Hanya saja, peta proyek berubah seiring dengan masuknya Cina. Negeri Tirai Bambu itu mencoba menarik perhatian Indonesia ketika Jokowi hadir pada pertemuan ke-22 KTT APEC di Beijing 10-11 November 2014. Dalam kunjungan tersebut, Jokowi sempat merasakan langsung kereta cepat Beijing-Tianjin sepanjang 120 km yang ditempuh hanya 33 menit. Pada kesempatan itu, ada penandatanganan nota kesepahaman kereta cepat Jakarta-Surabaya 800 km antara *China Railway Construction Corporation Limited* dengan *PT. Resteel Industry Indonesia*. Penandatanganan kerja sama itu dilaksanakan pada acara *Indonesia-China Trade Investment and Economic Forum* di Beijing. "Tiongkok sangat antusias dengan proyek yang diperebutkan banyak negara ini," kata Ketua Komite Penyelenggara *Indonesia-China Trade Investment and Economic Forum* Didi Suwondo. Berselang dua pekan, investor kereta cepat Cina langsung datang ke Indonesia untuk menindaklanjuti nota kesepahaman. Pada Maret 2015, Presiden Jokowi melakukan kunjungan kenegaraan ke Presiden Cina XI Jinping di Cina. Berbarengan dengan kunjungan tersebut, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno menandatangani nota kesepahaman proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina. Sejak saat itu, Cina resmi menjadi penantang Jepang di proyek kereta cepat di Indonesia.<sup>6</sup>

Pada kerjasama tersebut Indonesia memutuskan untuk memilih Cina sebagai mitranya. Pada awalnya bahwa pembangunan proyek kereta api cepat digagas oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dengan menunjuk Jepang memelalui *Japan Internasional Corporation Agency (JICA)*, untuk melakukan studi kereta cepat sepanjang 700 km. Tak hanya itu, teknologi kereta cepat Jepang tidak bisa diragukan lagi, Jepang terkenal sebagai negara maju yang unggul dalam bidang teknologi, tak terkecuali moda transportasi. Salah satu ikon transportasi ala Negeri Sakura adalah kereta super cepat atau yang dikenal dengan sebutan Shinkansen. Teknologi yang diadopsi oleh kereta ini berasal dari kereta uji coba *Fastech 360S* yang diuji oleh *JR East*. Kecepatan awal maksimul adalah 300 km/jam, namun kemudian naik menjadi 320 km/jam antara Utsunomiya dan Morioka pada 16 Maret 2013.

---

<sup>5</sup> A. Caroline Sutandi, "Kereta Api Cepat Indonesia Sebagai Transportasi Massal", vol III, No 2, Hal.2

<sup>6</sup> Suhendra, "Proyek Kereta Cepat Ketika Cina Menelikung Jepang", dalam <https://tirto.id/proyek-kereta-cepat-ketika-cina-menelikung-jepang-qeK> diakses pada tanggal 24-10-2016 pukul 23.32 WIB

Rangkaian kereta E5 pertama kali diperkenalkan pada layanan Hayabusa antara Tokyo dan Shin-Aomori pada 5 Maret 2011, dengan kecepatan awal maksimum 300 km/jam. Pada 19 November 2011. Sistem keamanan yang ada dalam kereta buatan Jepang ini antara lain sistem keamanan operasi, struktur, proteksi terhadap kebakaran yang berstandar internasional.<sup>7</sup>

Seharusnya Indonesia memilih Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta - Bandung mengingat Jepang mempunyai sejarah pengalaman dalam pembuatan kereta cepat. Kereta cepat atau *High Speed Rail (HSR)* yang kita kenal sekarang ini pertama kali muncul di Jepang pada 1 Oktober 1964, yang dikenal Shinkansen. Jepang dikenal sebagai negara pelopor sistem kereta api kecepatan tinggi di dunia. Sistem kereta api ini dikenal dengan nama shinkansen. Kereta yang digunakan untuk melayani jalur sistem shinkansen adalah kereta yang dijuluki “kereta peluru”. Kereta peluru pertama model paling pertama saja mampu berlari dengan kecepatan maksimum 220 km/jam. Sementara model-model yang diproduksi baru-baru ini mampu mencapai kecepatan 300 km/jam bahkan lebih.<sup>8</sup>

## METODE

Untuk memudahkan penulis dalam menjelaskan analisa terhadap permasalahan yang dihadapi serta untuk memilih konsep yang tepat dalam membentuk hipotesa, maka diperlukan suatu kerangka teoritis. Penulis menggunakan salah satu model dalam Teori Politik Luar Negeri yang diajukan oleh Graham T. Allison yaitu model Aktor Rasional dalam menganalisis alasan Indonesia memilih Cina sebagai mitra kerja proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

### Model Aktor Rasional (Rational Actor Model)

Model Aktor Rasional pada umumnya digunakan untuk menganalisa dan memahami kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh suatu negara. Model ini sering kali dijadikan sebagai dasar untuk menyelidiki bahwa pelaku yang terlibat dalam pembuatan kebijakan tersebut adalah karakter rasional. Selain itu, model ini juga digunakan untuk melahirkan banyak asumsi atau pandangan yang kemudian dapat digunakan untuk memberikan penjelasan yang paling baik dari tindakan atau kebijakan suatu negara. Setiap asumsi tersebut digunakan untuk menjelaskan suatu tindakan atau kebijakan, yaitu tindakan yang merefleksikan tujuan yang ingin dicapai oleh suatu negara.

Asumsi-asumsi dalam model ini mengungkapkan bahwa aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan adalah negara itu sendiri karena tindakan politik luar negeri yang dilakukan oleh suatu negara adalah perhitungan untung dan rugi dalam proses penyelesaian masalah-masalah tertentu.

Menurut Graham T. Allison model Aktor Rasional ini adalah salah satu model yang seringkali digunakan untuk mendeskripsikan proses pembuatan keputusan luar negeri. Allison menambahkan bahwa model ini memandang politik luar negeri atau kebijakan luar negeri sebagai hasil dari tindakan-tindakan aktor rasional. Dalam merancang tindakan-tindakan tersebut, pembuat keputusan sebagai aktor penting di dalamnya akan dapat berpikir rasional untuk mencapai kepentingan nasionalnya.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Puiono Js, “Membandingkan Teknologi Kereta Cepat Tiongkok vs Jepang”, dalam <https://beritagar.id/artikel/sains-teknologi/membandingkan-teknologi-kereta-cepat-china-vs-jepang>, diakses pada tanggal 25-10-2016 pukul 22.05 WIB

<sup>8</sup> Esen, “Sejarah Pembangunan Kereta Cepat Shinkansen Jepang”, dalam <http://www.plimbi.com/article/161059/sejarah-pembangunan-kereta-shinkansen-jepang>, diakses pada tanggal 25-10-2016 pukul 17.15 WIB

<sup>9</sup> Graham T. Allison, “Conceptual Models and the Cuban Missile Crisis.” *American Political Science Review* 63 : 3 Tahun 1969. Hlm. 689-718

Pembuat keputusan tersebut akan berusaha keras untuk mengoptimalkan kemampuan dan tindakannya agar dapat mencapai tujuannya (kepentingan nasional).

Tujuan yang dimaksud disini adalah mengoptimalkan hasil yang akan didapat serta menekan segala kerugian yang akan muncul. Selain itu, dalam bukunya yang berjudul *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, Mohtar Mas'oeed memaparkan bahwa model aktor rasional memandang politik luar negeri sebagai:

“.....akibat dari tindakan-tindakan aktor rasional, terutama suatu pemerintah yang monolit, yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai suatu tujuan. Pembuatan keputusan politik luar negeri digambarkan sebagai suatu proses intelektual. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu yang bernalar dan terkoordinasi. Dalam analogi ini individu itu melalui serangkaian tahap-tahap intelektual, dengan menerapkan penalaran yang sungguh-sungguh berusaha menetapkan pilihan atas alternatif-alternatif yang ada. Jadi, unit analisis model pembuatan keputusan ini adalah pilihan-pilihan yang diambil oleh pemerintah. Dengan demikian, analisis politik luar negeri harus memusatkan perhatian pada penelaahan kepentingan nasional dan tujuan dari suatu bangsa, alternatif-alternatif haluan kebijaksanaan yang bisa diambil oleh pemerintahnya dan perhitungan untung rugi atas masing-masing alternatif itu”.<sup>10</sup>

Melalui penjelasan-penjelasan tentang model aktor rasional tersebut dapat dipahami bahwa pembuat keputusan luar negeri pada umumnya harus dapat mempertimbangkan segala keuntungan dan kerugian yang akan didapat sebagai hasil dari diberlakukannya keputusan tersebut. Oleh karena itu, sebelum memutuskan kebijakan luar negerinya, aktor (negara) tersebut akan harus menganalisa terlebih dahulu langkah-langkah khusus seperti misalnya mengidentifikasi permasalahan, mengidentifikasi dan memprioritaskan tujuan yang hendak dicapai, mengumpulkan informasi, mengidentifikasi jalan atau cara alternatif untuk mencapai tujuan, menganalisa jalan atau cara alternatif dengan pertimbangan untung dan rugi dari setiap alternatif dan probabilitas yang terkait dengan tujuan yang hendak dicapai, memilih alternatif yang dapat memaksimalkan peluang untuk memilih alternatif terbaik, membuat keputusan, dan yang terakhir memantau serta mengevaluasi hasil keputusan yang sudah dibuat.<sup>11</sup>

Penulis memilih model aktor rasional sebagai salah satu kerangka pemikiran yang akan digunakan untuk mempermudah analisa kasus karena dalam memutuskan Cina sebagai mitra kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, pemerintah Indonesia merupakan aktor individu yang diharuskan untuk berpikir serta bertindak cepat dalam memutuskan kebijakan luar negeri yang harus diambil. Pembahasan masalah dengan melibatkan birokrasi politik maupun kelompok-kelompok kepentingan diprediksi akan menguras waktu durasi pengambilan keputusan dan implementasi tindakan. Hal tersebut mungkin saja berbeda jika situasi yang tengah terjadi bukanlah situasi yang mendesak. Melalui model aktor rasional ini, para pembuat keputusan, yakni pemerintah Indonesia dianggap menjadi aktor rasional, yang umumnya memang cenderung memepertimbangkan keputusannya secara rasional.

Terkait dengan rumusan masalah pada tulisan ini, model aktor rasional digunakan untuk menggambarkan sebesarapa dilemma pemerintah Indonesia sebagai aktor utama pembuatan keputusan negara, dalam menentukan keputusannya untuk memilih Cina atau Jepang sebagai mitra kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

---

<sup>10</sup> Mohtar Mas'oeed, *"Ilmu Hubungan Internasional", Disiplin dan Metodologi*, LP3S, Jakarta, 1990, hlm. 234.

<sup>11</sup> Greg Cashman, *"What Causes War? An Introduction to Theories of International Conflict,"* New York, 1993.

Dalam kasus yang terjadi di Indonesia terkait dengan keputusannya memilih Cina, terjadi suatu proses pengambilan keputusan menggunakan model aktor rasional. Indonesia yang sebelumnya telah banyak menjalin hubungan kerjasama bidang ekonomi dengan Jepang kini telah mengalami perubahan kebijakan dengan menjadikan Cina sebagai mitra kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Hal ini merupakan penggambaran dari model aktor rasional. Sebelum Keputusan ini ditetapkan, Indonesia sebagai aktor rasional tentunya telah melalui serangkaian tahap-tahap intelektual untuk menentukan pilihan-pilihan atas alternative yang ada. Adapun dalam setiap pembuatan keputusan mengenai suatu kebijakan tidak terlepas dari keuntungan dan kerugian yang mungkin timbul dari sebuah kebijakan tersebut.

Apabila terdapat dua opsi bagi pemerintah Indonesia dalam menyikapi keputusannya memilih mitra kerjasama, yakni opsi untuk memilih Cina atau Jepang yang menjadi pihak pengembang pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Maka sejak awal Indonesia harus dapat memetakan keuntungan serta kerugian yang mungkin akan didapatnya sebagai konsekuensi dari realisasi masing-masing opsi. Dengan mengaplikasikan kerangka pemikiran Konsep Kepentingan Nasional dan Model Aktor Rasional dalam kasus keputusan Indonesia memilih Cina sebagai mitra kerjasama dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

## PEMBAHASAN

Disini 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.<sup>12</sup> Sebelumnya pada November 1953 merupakan kali pertama ditandatangani perjanjian perdagangan Indonesia dengan Cina. Kemudian hubungan antara Indonesia-Cina mencapai puncaknya dengan ditandatanganinya Deklarasi Kemitraan Strategis (*Strategic Partnership*) pada tanggal 25 April 2005 di Jakarta saat Presiden RRT, Hu Jintao, berkunjung ke Indonesia dalam peringatan 50 tahun KAA di Bandung. Kemitraan strategis ini mencakup kerja sama di bidang ekonomi dan pembangunan. Selain sektor perdagangan, Cina juga berinvestasi dan menyediakan pembiayaan bidang pembangunan infrastruktur di Indonesia. Beberapa perusahaan asal Cina yang berinvestasi di Indonesia diantaranya adalah CNOOC, Petro Cina, Alcatel Shanghai,

---

<sup>12</sup> "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

CITIC, Haier, KONKA, *Huawei Technology*, ZTE Corporation, dan *China Railway Engineering Corporation*.<sup>13</sup>

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 RRT 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*.”<sup>14</sup>

Kemunculan Cina sebagai kekuatan ekonomi besar di dunia dewasa ini tentu juga berpengaruh terhadap hubungan Indonesia dengan Cina. Indonesia adalah sebuah negara yang mempunyai sumber energi dan 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.

### **A.1. Investasi Cina Dalam bidang Infrastruktur Di Indonesia**

Pinjaman Bidang Infrastruktur Investasi asing Cina di Jawa Barat usng 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. Utama Karya dengan PPK (Pejabat Pembuat Komitmen). Waktu yang diberikan untuk pembangunan Jatigede Dam dari tanggal 15 November 2007 – 30 Desember 2013.<sup>15</sup>

*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-

---

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> Kementerian luar negeri, “*Daftar 20 Perjanjian Internasional China*” dalam <http://www.kemlu.go.id/>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 14.05 WIB

<sup>15</sup> Euodia Monica Sri Hadi, “*investasi Cina dalam bidang infrastruktur di Jawa Barat*” *Journal Ilmu Hubungan Internasional*, 2013 dalam [ejournal.hi.fisip-unmul.org](http://ejournal.hi.fisip-unmul.org)

Sumedang sepanjang 17.35 km.<sup>16</sup> Sementara itu, pada ruas Balikpapan-Samarinda, kontraktor Cina mengerjakan 11 km dari total 33 km porsi pemerintah di seksi V (Balikpapan-Bandara-Sepinggang Balikpapan). Adapun, alokasi pinjamannya mencapai Rp900 miliar. Konstruksi jalan tol Manado-Bitung juga menggunakan pinjaman China senilai Rp1,60 triliun. Kontraktor China mengerjakan 7 km dari total 14 km porsi pemerintah.<sup>17</sup>

*Ketiga*, adapun proyek di luar Jawa yaitu proyek pembangkit listrik hidro yang akan dibangun di Tanjung Selor, Kalimantan Utara. Rencananya, proyek pembangkit listrik senilai US\$ 17,8 miliar ini akan memiliki kapasitas sebesar 6.080 megawatt (MW). Nota kesepahaman kerjasama atau *Memorandum of Understanding (MoU)* proyek ini telah ditandatangani bersamaan dengan lawatan Presiden Jokowi saat Konferensi Tingkat Tinggi Asia Pacific Economic Cooperation (KTT APEC) di Beijing pada November tahun lalu. Proyek tersebut akan dibangun oleh *joint venture* perusahaan Cina, *Shanghai Electric Power Co. Ltd dan China Power Investment Corporation* bersama mitra lokal PT Kayan Hydro Energy. Pembangunan itu diharapkan bisa mulai pada tahun 2016 dan rampung pada tahun 2024, dengan lima tahapan pembangunan.<sup>18</sup>

## **B. Perluasan hubungan kerjasama Indonesia-Cina**

Indonesia-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 Cina 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 pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandar udara (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 akan terlibat dalam pembangunan jalur kereta super cepat Jakarta-Bandung dan Jakarta Surabaya dengan total dana sebesar US\$100

---

<sup>16</sup> 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

<sup>17</sup> 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

<sup>18</sup> 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

Miliar sebagai modal investasi setelah Pemerintah Indonesia memberikan daftar proyek-proyek yang diperuntukkan bagi para investor Cina.<sup>19</sup>

Xie Feng, Duta Besar China 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.<sup>20</sup>

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 Barat).<sup>21</sup> Kerjasama tersebut sebagai tindak lanjut dari proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. PT [Aneka Tambang](#) (Antam) nantinya akan menjadi partner perusahaan Cina. Produk aluminium yang dihasilkan akan digunakan untuk kebutuhan pembangunan gerbong kereta cepat. Selain itu, aluminium akan diproyeksikan untuk bahan baku pembuatan gerbong kereta ringan atau *Light Rail Transit (LRT)*.

Pemerintah Indonesia akan menjalin kerja sama dengan Pemerintah Cina untuk membangun smelter dan pembangkit listrik tenaga air di Membrano, Papua. Selain itu Luhut (Menteri Kemaritiman) dan Yang Jiechi juga membicarakan mengenai rencana mendirikan joint company terkait pemanfaatan sumber daya ikan laut di perairan Indonesia.<sup>22</sup>

Perluasan kerjasama ekonomi antara Indonesia-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, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, dan hubungan antar masyarakat.

Secara khusus Presiden Joko Widodo mengundang pihak Tiongkok untuk semakin meningkatkan arus investasi langsung di berbagai bidang ke Indonesia. Kedua presiden juga menyentuh isu kawasan yang menjadi perhatian bersama.

---

<sup>19</sup> 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 201, hlm. 58.

<sup>20</sup> Andylala 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

<sup>21</sup> Harian Kompas, "Setelah KA Cepat, Rini Ajak China Kerja Sama di Industri Aluminium" dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/01/22/094900026/Setelah.KA.Cepat.Rini.Ajak.China.Kerja.Sama.di.Industri.Aluminium>, diakses pada tanggal 02-04-2017, pukul 00.14

<sup>22</sup> 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

Hasil pertemuan bilateral kedua delegasi pemerintahan itu dituangkan dalam Statement Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif Antara Pemerintah Republik Indonesia (RI) dengan Pemerintahan RRT.<sup>23</sup>

Selanjutnya kedua Kepala Pemerintahan menyaksikan penandatanganan 7 (delapan) dokumen kerjasama, yang meliputi:

1. MoU Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi 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;
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 di dalam pembangunan dan pertahanan dan keamanannya akan terus dimanfaatkan oleh Indonesia demi memenuhi kepentingan nasionalnya. Posisi setara di dalam hubungan kedua negara mutlak diperlukan karena pada hakikatnya baik Indonesia maupun Cina adalah dua negara yang saling membutuhkan di dalam upaya mereka menjaga kelangsungan pembangunan berkelanjutan.

### **C. Keterbatasan Dana dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia.**

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, DAM, irigasi, dan pengatur 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

---

<sup>23</sup> 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

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 publik 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.<sup>24</sup> Menurut sebuah penelitian oleh Standard disebutkan bahwa alokasi dana yang kurang memadai merupakan penyebab utama rendahnya investasi terhadap pembangunan infrastruktur.<sup>25</sup>

Bappenas memperkirakan untuk mencapai target-target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam RJPM Nasional tahun 2015-2019 dana yang diperlukan 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 bahwa terdapat selisih pendanaan (*financing gap*) sebesar Rp 4.321 Triliun yang pemenuhannya dapat dicapai melalui pendanaan alternatif seperti Kerjasama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership*), dan dengan sumber pendanaan alternative lain berupa dana dari perbankan, pasar modal, dan lain-lain.<sup>26</sup> 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 dan dari semuanya,<sup>27</sup>

Kemudian menurut prediksi *McKinsey & Company*, Indonesia membutuhkan suntikan investasi setidaknya US\$600 miliar dalam 10 tahun mendatang. Faktanya, dalam satu dekade terakhir, investasi infrastruktur menurun cukup tajam, berkisar antara 3 – 4 persen dari PDB. Akibatnya, Indonesia setidaknya kehilangan 1 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 komitmen anggaran untuk subsidi bahan bakar.

---

<sup>24</sup> Kementerian keuangan, “*Rekomendasi Kebijakan Untuk Infrastruktur. Jurnal Perpustakaan Depkeu*” 2014 dalam [http://www.perpustakaan.depkeu.go.id/FOLDERJURNAL/2014\\_kajian\\_pem\\_Rekomendasi%20Kebijakan%20Untuk%20Infrastruktur.pdf](http://www.perpustakaan.depkeu.go.id/FOLDERJURNAL/2014_kajian_pem_Rekomendasi%20Kebijakan%20Untuk%20Infrastruktur.pdf), diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 17.48 WIB

<sup>25</sup> Darwin Zahedy Saleh, “Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia”. Depok: 2014 Ruas

<sup>26</sup> 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](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

<sup>27</sup> 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](http://ukmprima.unram.ac.id/wp-content/uploads/2016/04/JURNALISAFIS-2015_HAR), diakses pada tanggal 25-03-2017 pukul 15.30 WIB

Hambatan lainnya adalah rumitnya proses pembebasan lahan. Alhasil, hanya 13 dari 34 proyek infrastruktur yang direncanakan tahun ini akan dapat dilaksanakan.<sup>28</sup>

Pemerintah mengakui pembangunan infrastruktur tetap terkendala karena keterbatasan dana. Oleh karena itu guna mempercepat pembangunan infrastruktur. Maka harus melibatkan pihak swasta, terutama untuk proyek *public private partnership* (PPP). "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 *gross domestic product* (GDP). Idealnya, untuk mencapai target ketersediaan infrastruktur di Tanah Air, minimal diperlukan dana sekitar 5% dari GDP. Di India, rasionya adalah 7%-8% dan Cina 9%-10%. Untuk mempercepat pembangunan infrastruktur dibutuhkan alokasi anggaran yang cukup besar. Hasil perhitungan Bank Pembangunan Asia (*Asia Development Bank/ADB*), dibutuhkan anggaran sebesar US\$8 triliun untuk pembangunan infrastruktur di kawasan Asia hingga 10 tahun mendatang. Selama ini, pendanaan untuk pembangunan infrastruktur di negara Asia banyak didukung oleh lembaga pembiayaan Eropa. Dengan kondisi Eropa saat ini, sulit mengharapkan kontribusi lembaga pembiayaan Eropa.<sup>29</sup>

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relative sangat besar mengingat kualitas infrastruktur di Indonesia relatif 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, 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).<sup>30</sup>

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 hanya berkisar 2,3% dari produk domestik bruto (PDB) atau sebesar Rp.203 triliun. Jika digabung dengan sumber lain (APBD, BUMN, dan swasta) total pengeluaran untuk infrastruktur mencapai Rp.438 triliun atau 4,72% dari PDB. Dengan demikian pembangunan infrastruktur di Indonesia masih bergantung pada APBN dan APBD, sedangkan peran swasta belum signifikan.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> Diaan-Yi Lin (McKinsey & Company) "*menjawab kebutuhan infrastruktur melalui Kemitraan Pemerintah Swasta*" dalam [http://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Offices/Indonesia/PDFs/Menjawab Kebutuhan Infrastruktur\\_BAHASA.ashx](http://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Offices/Indonesia/PDFs/Menjawab%20Kebutuhan%20Infrastruktur_BAHASA.ashx) diakses pada tanggal 23-03-2017 pukul 12.03 WIB

<sup>29</sup> 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

<sup>30</sup> Biro Riset BUMN (LM-FEB UI) "*model pembiayaan infrastruktur: Indonesia dengan negara lain*" dalam <https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>, diakses pada tanggal 22-03-2017 pukul 17.26 WIB

<sup>31</sup> *ibid*

Pemerintah terus berupaya meningkatkan infrastruktur. Hal ini terlihat dari anggaran pembiayaan infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 sebesar Rp.6.780 triliun. Kebutuhan dan investasi infrastruktur Indonesia diperkirakan Bappenas hanya dapat dipenuhi oleh APBN sebesar Rp.1.000 triliun, APBD sebesar Rp500 triliun, BUMN dan swasta sebesar Rp.210 triliun, perbankan sebesar Rp.500 triliun, asuransi dan Dana Pensiun sebesar Rp.60 triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur yang ada sebesar Rp.500 triliun, oleh karena itu ada *financial gap* sebesar Rp.4.000 triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendanaan lain guna melakukan akselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia.<sup>32</sup>

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 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 Indonesiab 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.<sup>33</sup>

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 relative mahal, maka perlu dicari atau dibentuk kelembagaan baru yang dapat memfasilitasi kebutuhan pendanaan pembangunan infrastruktur di daerah-daerah.

Ditengah keterbatasan anggaran pemerintah untuk mengalokasikan belanja modal untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pemerintah memilih suatu konsep yang mengundang para investor untuk bekerjasama dan berkontribusi secara aktif dalam penyediaan pembangunan infrastruktur. Konsep itu dikenal dengan skema *Public Private Partnership (PPP)* atau Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Bentuk kebijakan dan dukungan yang strategis yang sudah dilakukan oleh Pemerintah dalam rangka mendukung pelaksanaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPS diantaranya adalah dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur 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 konstruksi, 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, dapat disarikan bahwa perkertaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi republic, perusahaan negara (BUMN), dan sekarang dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur dalam (Perpres No. 67 Tahun 2005),

---

<sup>32</sup> ibid

<sup>33</sup> Loc. Cit Biro Riset BUMN (LM-FEB UI)

perkertaapian dapat diselenggarakan oleh swasta.<sup>34</sup> 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 sasaran dari strategi 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.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan, “*rencan induk perkertaapian nasional*” hlm. 8, 2011.

<sup>35</sup> *Ibid*, hlm 17.

#### **D. Keuntungan Kerjasama Indonesia dari Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Dengan Skema *business to business (B to B)* dengan Cina.**

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 antar 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 train*).

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. “Kereta cepat tidak gunakan APBN. Kita serahkan BUMN untuk *business to business (B to B)*,” kata Presiden Jokowi.<sup>36</sup>

Manfaat dibangunnya kereta cepat dengan menggunakan skema *business to business (B to B)*, selain tidak adanya resiko bagi pemerintah yang akan mengganggu APBN, pemerintah juga meminta dalam proses pembangunannya harus mengutamakan komponen bahan dari dalam negeri. 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.

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, 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

---

<sup>36</sup> Presiden RI “*strategi cerdas membangun kereta cepat*” dalam PresidenRI.go.id

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 adalah tujuan akhir dari pemenuhan semua aspek lainnya. Jika aspek-aspek lain sudah dipenuhi tetapi manfaatnya tidak signifikan, hanya dirasakan manfaatnya oleh sebagian masyarakat dan tidak dirasakan oleh masyarakat luas, maka pembangunan ini dapat dikatakan belum berhasil. Jika pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung adalah *pilot project*, maka pembangunan kereta api cepat juga dapat dibangun di daerah lain yang membutuhkan, seperti dari ujung utara ke ujung selatan Pulau Sumatra, antar ibu kota provinsi di 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.

Tetapi di masa depan, pembangunan kereta cepat di pulau-pulau ini akan berdampak positif terhadap pertumbuhan sosial, ekonomi, dan pariwisata di daerah tersebut. Lebih lanjut, jika nanti dalam pelaksanaannya ternyata pemerintah tidak memperoleh keuntungan dari pendapatan operasional kereta api cepat ini, maka baik jika tetap dilanjutkan operasionalnya dengan tarif tiket terjangkau karena adanya subsidi pemerintah. Jangan sampai terjadi karena alasan pendapatan, perhitungan BEP, nilai penumpang-km per tahun, maka tarif tiket dinaikan atau menjadi mahal. Hal ini tidak sesuai dengan hakikat tersedianya transportasi massal untuk kepentingan *public* atau masyarakat luas. Subsidi ini dilakukan juga dalam operasional kereta api di negara-negara lain di luar negeri. Dengan berbagai hal yang telah dipaparkan sebelumnya, maka sangat diharapkan bahwa akan dilaksanakannya pembangunan kereta api cepat pertama di Indonesia akan bermanfaat besar untuk semua lapisan masyarakat. Oleh karena itu kajian yang dilakukan sebelum pelaksanaannya, tidak boleh terburu-buru, tetapi harus lengkap, terintegrasi, akurat dan *up to date* dengan memperhatikan berbagai aspek, termasuk prioritas kebutuhan dan prioritas manfaat.

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:<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Profil Kereta Cepat, “*kereta cepat Jakarta Bandung*” hlm.13 2016.

- a. Penciptaan lapangan kerja (tenaga kerja langsung) yaitu, eriode 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 oriented develepmemnt (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 kontruksi proyek kereta cepat Jakarta-Bandung: US\$451 juta selama tiga tahun (konsorium berharap pemerintah dapat memberikan keringanan); Kontribusi PPN saat kontruksi penegembangan kawasan stasiun dan sekitarnya atau transit oriented develepmenet Rp,7 triliun 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 komplek komersial. Kota baru Walini disiapkan senagai pusat Pendidikan dan riset nasional dengan rencana pembangunan kampus ITB. Proyek ini juga dapat mendukung pengembangan perusahaan teknologi dan riset. Selain itu kota industri juga diharapkan akan semakin berkembang dengan meningkatnya konektivitas anantara pusat ekonomi.

## KESIMPULAN

Pembangunan pada sektor infrastruktur memiliki peran yang penting bagi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Inrastruktur yang memadai, akan berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Oleh karena itu beberapa negara cenderung berusaha untuk fokus memmbangun sektor infrastruktur agar berdampak positif bagi pertumbuhan ekonominya. Begitu halnya juga dengan Indonesia, berbagai usaha yang melibatkan pemerintah dan masyarakat di upayakan untuk menciptakan kondisi lingkungan yang mendukung pembangunan infrastruktur. Hal ini dikarenakan, ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik menyangkut pembangunan ekonomi dan sosial.

Pembangunan infrastruktur yang baik di suatu negara itu mencerminkan kemajuan dan kemantapan negara itu menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat. Dalam setiap pembangunan itu terdapat campur tangan dan bantuan dari negara lain yang dianggap dan patut dalam memberikan baik itu bantuan secara riil maupun secara *Financial Investment* atau *Loan*. Kerjasama yang baik telah dilakukan oleh Indonesia dan Cina dalam penanaman investasi asing untuk membangun proyek-proyek infrastruktur di Indonesia. Pemerintah Indonesia berupaya memulai tradisi baru membangun sejak awal tahun 2016. Belanja konstruksi diharapkan menjadi motor pertumbuhan ekonomi dalam negeri pada 2016. Terdapat beberapa skema pembiayaan yang

dapat dijadikan alternatif, baik menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun tidak. 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*. Keputusan Indonesia untuk memilihh Cina sebagai mitra kerjasama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan hasil pertimbangan yang matang. Berbagai aspek yang menjadi pertimbangan pemerintah Indonesia dalam memutuskan memilih Cina sebagai mitra kerjasama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yakni:

*Pertama*, peningkatan dan perluasan hubungan kerjasama ekonomi, Sebagaimana telah disepakati dalam Pernyataan Bersama antara Republik Rakyat Cina 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. Cina menyiratkan dana proyek-proyek infrastruktur di Indonesia antara lain pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandar udara (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). Indonesia dengan Cina. Perluasan hubungan kerjasama ekonomi tersebut dapat diraih salah satunya dengan cara meningkatkan kerjasama ekonomi dalam bidang infrastruktur. Perluasan kerjasama ekonomi antara Indonesia-Cina juga ditandai dengan adanya beberapa perjanjian kontrak kerjasama dan penandatanganan *Memorandum of Understanding (MoU)*.

*Kedua*, aspek kemampuan ekonomi, kondisi ekonomi Indonesia yang membutuhkan infrastruktur untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional tidak berbanding lurus dengan alokasi dana yang ada untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur. Sehingga, pemerintah Indonesia memerlukan sumber alternatif pembiayaan infrastruktur yang lain untuk menutupi kekurangan alokasi dana pembangunan infrastruktur. Cina melalui *China Development Bank* memiliki dana operasional yang besar dan memiliki tujuan untuk membantu Indonesia mengatasi permasalahan pembiayaan infrastruktur dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

*Ketiga*, aspek untung rugi, Indonesia akan lebih banyak mendapatkan keuntungan. Karena proyek kereta cepat Jakarta-Bandung tidak akan menggunakan APBN. Skema yang akan dilakukan dalam pembangunan kereta cepat tersebut merupakan skema *business to business (B to B)*. Manfaat dibangunnya kereta cepat dengan menggunakan skema *business to business (B to B)*, selain tidak adanya resiko bagi pemerintah yang akan mengganggu APBN, dalam proses pembangunannya harus mengutamakan komponen bahan dari dalam negeri. Artinya, manfaat lain yang akan didapatkan yakni tumbuhnya industri lain yang akan menunjang pembangunan infrastruktur kereta cepat tersebut, seperti industri baja dan alumunium. 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.