

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Komisi Pemilihan Umum menetapkan pasangan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK) sebagai peraih suara terbanyak Pemilu Presiden 2014. Dari 135 juta suara yang terdata, pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla berhasil mengalahkan lawannya dengan mendapatkan 71 juta suara atau 53,15% suara sah (IFES, 2014). Kemenangan Presiden Joko Widodo dalam pemilihan umum tahun 2014 menggantikan posisi Susilo Bambang Yudhoyono sebagai presiden sebelumnya. Hal tersebut menandai adanya perubahan corak politik luar negeri Indonesia yang semula berorientasi ke “luar” (*outward looking*) dengan upaya mengambil peran global melalui berbagai aktivitas multilateral digantikan dengan orientasi ke “dalam” (*inward looking*) oleh Presiden Joko Widodo dengan upaya membangun politik luar negeri yang dapat memberikan keuntungan domestik serta memperkuat kedaulatan Indonesia (Davies & Harris Rimmer, 2016). Walaupun ada perubahan corak politik luar negeri Indonesia, Indonesia tetap berupaya untuk membangun reputasi internasional sebagai warga negara dunia yang baik.

Perubahan orientasi politik luar negeri Indonesia nampak dalam perubahan visi dan misi Indonesia dalam politik Internasional. Indonesia di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo mengusung visi yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong. Untuk mewujudkan visi tersebut akan ditunjang melalui beberapa misi di mana Presiden Joko Widodo berkomitmen untuk menjaga kedaulatan negara Indonesia dan menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif dengan memberikan prioritas pada permasalahan

yang secara langsung berkaitan dengan kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia. Untuk menunjukkan prioritas dalam jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan, maka dirumuskan sembilan agenda prioritas yang disebut “Nawa Cita” (Widodo & Kalla, 2014).

Nawa Cita merupakan konsep besar untuk memajukan Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian. Untuk mewujudkannya, diperlukan kerja nyata yang bertahap dan berkesinambungan, dimulai dengan pembangunan fondasi dan dilanjutkan dengan upaya percepatan dalam berbagai bidang. Secara khusus, Nawa Cita memprioritaskan percepatan pengembangan infrastruktur untuk menghubungkan wilayah pinggiran dengan pusat pertumbuhan dan mempromosikan konektivitas antar pulau di nusantara. Sehingga, pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo terdapat 3 fokus utama. Pertama, infrastruktur sebagai pengungkit utama produktivitas dan daya saing bangsa. Kedua, manusia sebagai subjek pembangunan. Ketiga, deregulasi ekonomi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkualitas ditengah-tengah kelesuan ekonomi global (Kemendag, 2016).

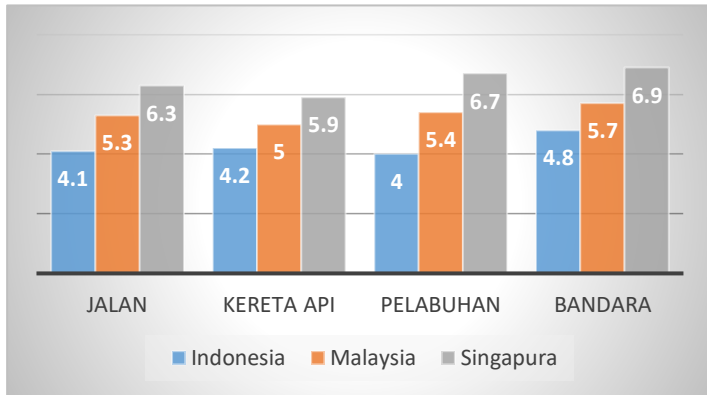
Menurut (*Asian Development Bank*, 2017), infrastruktur merupakan kunci utama untuk membuka potensi ekonomi keseluruhan negara, mendorong pertumbuhan, menciptakan lapangan kerja dan mengurangi kemiskinan. Infrastruktur yang efisien juga diperlukan untuk menurunkan biaya distribusi, membuat harga barang dan jasa lebih terjangkau dan meningkatkan standar hidup masyarakat. Infrastruktur yang baik membawa mobilitas sosial dan ekonomi yang lebih baik yang mengarah pada kondisi kehidupan yang lebih baik. Bagi Indonesia, negara dengan populasi dan wilayah kepulauan yang besar pengembangan infrastruktur merupakan hal yang penting

untuk memastikan pertumbuhan yang berkesinambungan. Pembangunan infrastruktur diprioritaskan karena stok infrastruktur di Indonesia dinilai masih sangat rendah dan masih sangat jauh dengan negara tetangga Indonesia.

Dalam *Global Competitiveness Report 2017-2018* yang disusun oleh Lembaga *World Economic Forum* (WEF) menetapkan infrastruktur sebagai pilar kedua kebutuhan dasar yang merupakan faktor utama pendorong tingkat ekonomi suatu negara. Negara dengan kondisi infrastruktur yang baik memiliki peringkat *Global Competitiveness Index* yang lebih baik. Dalam bidang infrastruktur secara keseluruhan, Indonesia menduduki peringkat ke-52 dari 137 negara dan posisi tersebut masih jauh dibandingkan negara Singapura yang menduduki peringkat ke-2 dari 137 negara dan Malaysia yang menduduki peringkat ke-21 dari 137 negara (Schwab, 2015). Selain itu terdapat beberapa indikator yang menunjukkan bahwa infrastruktur Indonesia masih sangat rendah dan jauh dibandingkan dengan negara tetangga Indonesia, indikator tersebut diantaranya kualitas infrastruktur dari jalan, kereta api, pelabuhan dan bandara.

Dalam penilaian peringkat daya saing global khususnya pada pilar infrastruktur, *World Economic Forum* (WEF) menggunakan skala dari 1 sampai 7. Skala 1 merujuk pada kondisi infrastruktur yang paling buruk sedangkan skala 7 menunjukkan kondisi infrastruktur yang paling baik, sebagaimana gambar 1.1 yang menunjukkan bahwa kualitas infrastruktur Indonesia dalam beberapa indikator masih dibawah negara Singapura dan Malaysia.

Gambar 1. 1 Kondisi Infrastruktur Tahun 2017-2018



Sumber: *World Economic Forum: Global Competitiveness Report 2017-2018*

Gambar 1.1 menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur dari beberapa sektor infrastruktur Indonesia berada pada skala 4. Skala ini menunjukkan bahwa meskipun kondisi infrastruktur Indonesia sudah dapat memenuhi kebutuhan dan pelayanan masyarakat, akan tetapi kondisi infrastruktur Indonesia belum dapat menyelesaikan persoalan-persoalan yang dihadapi Indonesia. Waktu tinggal kontainer di pelabuhan Indonesia yang memakan waktu lama merupakan salah satu kendala yang dihadapi Indonesia dalam sektor pelabuhan. Skala 4 yang diperoleh Indonesia pada indikator penilaian peringkat daya saing global dalam sektor pelabuhan masih dibawah Singapura yang memperoleh skala 6.7. Selisih penilaian antara Indonesia dan Singapura disebabkan kualitas pelayanan pelabuhan di Indonesia yang masih belum berstandar internasional yang menyebabkan tidak efisiennya lalu lintas pelayanan pelabuhan.

Investasi infrastruktur diperlukan untuk mempertahankan ekonomi dan meningkatkan daya saing. Pengembangan infrastruktur menjadi sangat penting untuk

meningkatkan kinerja ekspor Indonesia, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan mengurangi tingkat kemiskinan. Selain itu, pembangunan infrastruktur di Indonesia bertujuan untuk memperkuat konektivitas nasional untuk mencapai pembangunan yang adil, untuk mempercepat penyediaan infrastruktur dasar, menjamin ketersediaan bahan pangan, dan untuk mendukung pertahanan nasional (Bappenas, 2017). Berdasarkan hal tersebut, pemerintahan Presiden Joko Widodo sadar akan pentingnya memprioritaskan perbaikan infrastruktur agar iklim investasi dan bisnis menjadi lebih menarik. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus dari kerja nyata pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relatif besar mengingat kualitas infrastruktur Indonesia masih relatif tertinggal dibandingkan dengan negara tetangga Indonesia seperti Singapura dan Malaysia. Usaha pemerintah Indonesia dalam penyediaan dana pembangunan infrastruktur dengan menggunakan sumber-sumber dari pendapatan, utang, dan kekayaan. Akan tetapi, sifat interdependensi negara menyebabkan proyek pembangunan infrastruktur tidak bisa lepas dari bantuan investasi dari negara asing (BPKP, 2015). Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), terdapat beberapa negara yang menanamkan investasi di Indonesia seperti Singapura, Jepang, China, Hongkong, Korea Selatan, Malaysia, Hongkong, Belanda, Amerika Serikat, dan Korea Selatan. Total *Foreign Direct Investment* ke Indonesia sepanjang triwulan II 2019 mencapai USD \$ 7,19 miliar dengan jumlah proyek sebanyak 10.450 proyek.

Dari jumlah investasi asing tersebut, Singapura masih menjadi investor terbesar bagi Indonesia dengan investasi mencapai USD \$ 3,4 miliar atau sebesar 23,9% dari total investasi asing ke Indonesia. Investor asing terbesar kedua bagi Indonesia adalah Jepang dengan nilai mencapai USD \$ 2,4 miliar atau sekitar 16,9% dari total investasi asing.

Sementara China berada di urutan ketiga dengan nilai investasi asing sebesar USD \$ 2,3 miliar atau sekitar 16,2% dari total investasi. Adapun peringkat keempat diduduki oleh Hongkong dengan nilai investasi mencapai USD \$ 1,3 miliar atau 9,2% dari total investasi asing dan diposisi kelima ada Malaysia dengan nilai investasi sebesar US\$ 1 miliar (BKPM, 2019).

Meskipun China menduduki peringkat ketiga sebagai negara investor terbesar di Indonesia, kontribusi China dalam bidang infrastruktur mengalami peningkatan yang sangat tinggi di era Presiden Joko Widodo tidak hanya melalui skema investasi akan tetapi juga melalui bantuan hutang. Bahkan proyek-proyek besar yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dibiayai oleh China, antara lain proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang menelan total biaya Rp 81,23 triliun, proyek Pembangkit Listrik Tenaga Air Sungai Kayan di Kalimantan Utara dengan biaya sebesar Rp 340 triliun, dan pembangunan Kawasan Industri Tanah Kuning di Kalimantan Utara yang menghabiskan biaya sebesar Rp 20,9 miliar (Antares, 2019).

Kontribusi besar yang diberikan oleh China dalam bidang infrastruktur melalui investasi dalam berbagai skema kerjasama penting untuk diteliti, karena besarnya kontribusi China di Indonesia memiliki kontradiksi dengan dua alasan, yaitu. Pertama, investasi dalam bidang infrastruktur di Indonesia tidak hanya ditawarkan oleh China, akan tetapi juga diberikan oleh negara lain seperti Jepang, Amerika Serikat, dan Belanda. Dari banyaknya negara yang berinvestasi dalam bidang infrastruktur di Indonesia, peningkatan investasi infrastruktur China di Indonesia sangat signifikan. Kedua, dalam sejarahnya, hubungan diplomatik antara Indonesia dan China pernah merenggang hingga Indonesia memutuskan hubungan diplomatik dengan China pada tanggal 30 Oktober 1967. Hubungan diplomatik antara Indonesia dan China kembali dibuka pada tanggal 8 Agustus 1990. Semenjak hubungan

diplomasi kedua negara dibuka, investasi China di Indonesia mengalami peningkatan yang pesat di beberapa tahun terakhir. Berbeda dengan sejarah hubungan diplomasi Indonesia dengan Jepang dalam berbagai skema investasi yang berjalan dengan baik (Anwar, 2019). Oleh karena itu, kuatnya peran dan peningkatan investasi China di bidang infrastruktur perlu ditanyakan. Contoh perubahan kebijakan Presiden Joko Widodo terlihat pada proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

Pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, pemerintah Indonesia memfokuskan aliran dana asing untuk tujuan pembangunan infrastruktur di Indonesia, mengingat kondisi APBN masih mengalami defisit. Pengadaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menjadi salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan proyek infrastruktur. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menarik perhatian bagi negara Jepang dan China. Jepang yang sudah sejak lama menjadi mitra kerjasama dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia memiliki kesempatan yang besar untuk mendapatkan proyek tersebut. Kedua negara bersaing dalam memberikan tawaran kesepakatan yang terbaik untuk Indonesia. Namun keputusan pemerintah Indonesia lebih memilih China untuk dijadikan mitra kerjasama dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung meskipun sebelumnya pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan telah melakukan studi kelayakan dengan *Japan International Corporation Agency* (JICA). Gagalnya kerjasama pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dengan Jepang merupakan salah satu indikasi pembangunan infrastruktur pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo semakin dekat dengan China, baik melalui investasi maupun hutang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka yang menjadi pokok permasalahan adalah

“Mengapa Presiden Joko Widodo memilih untuk bekerjasama dengan China dalam bidang infrastruktur?”

C. Kerangka Berfikir

Berdasarkan rumusan masalah tersebut maka untuk menganalisa alasan Presiden Joko Widodo memilih untuk bekerjasama dengan China dalam bidang infrastruktur, penulis menggunakan satu teori dan dua konsep yaitu:

1. Teori Pengambilan Kebijakan Luar Negeri

Keputusan Presiden Joko Widodo memilih China untuk bekerjasama dalam bidang infrastruktur dapat dijelaskan dengan konsep Proses Pengambilan Keputusan Kebijakan Luar Negeri. Keputusan yang dibuat dalam kebijakan luar negeri suatu negara biasanya merupakan strategi untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut. Menurut William D. Coplin dalam bukunya yang berjudul *“Introduction to International Politics”*, tertulis bahwa:

“To be interested in why states behave as they do in an interest area, we have to be interested in why their leaders make the decision. However, it would be a mistake to think that foreign policy makers act in a vacuum. On the contrary, any given foreign policy act may be viewed as the result of three broad categories of considerations affecting the foreign policy decision makers state. The first is domestic politics within the foreign policy decision maker's state. The second is economic and military capability of the state. The third is the

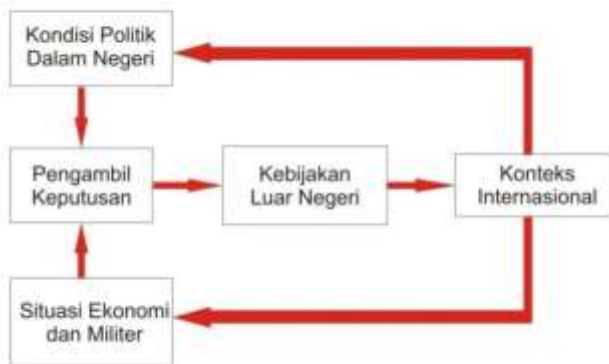
international context the particular position in which his state finds itself especially in relation to other state in system (Coplin, 2003).”

Dalam pernyataan di atas tertulis bahwa kepala negara dalam proses pengambilan kebijakan luar negeri mempertimbangkan berbagai alternatif yang ada untuk dijadikan respon atau kebijakan dalam politik luar negeri negara tersebut. Ditetapkannya kebijakan luar negeri merupakan sesuatu yang didahului adanya tuntutan dari warga negara dan dorongan dari politik dalam negeri suatu negara. Pada pendekatan ini, William D. Coplin menetapkan tiga faktor penentu yang mempengaruhi seorang kepala negara dalam mengambil kebijakan luar negeri, pertama adalah kondisi politik dalam negeri. Politik dalam negeri merupakan aspek penting yang dapat menjelaskan bagaimana interaksi politik dalam negeri dapat mempengaruhi kepala negara dalam proses pengambilan keputusan. Kedua, faktor ekonomi dan politik juga dapat mempengaruhi kepala negara dalam mengambil kebijakan luar negerinya. Hal ini dapat menjadi representasi dari kondisi domestik suatu negara. Kondisi ekonomi dan politik yang kuat dalam negara juga mempengaruhi posisi internasional negara tersebut dan dapat menjadi keuntungan negara tersebut dalam hubungannya dengan negara lain.

Faktor terakhir adalah konteks internasional dimana negara tersebut menemukan jati dirinya, khususnya mengenai hubungannya dengan negara lain dalam suatu negara sehingga mendorong diambilnya sebuah kebijakan luar negeri negara tersebut. Dalam konteks internasional, kepentingan nasional dianggap sebagai penentu kebijakan luar negeri suatu negara. Terdapat tiga elemen penting dalam membahas konteks internasional, yaitu kondisi geografis, ekonomis dan politik.

Untuk memahami penjelasan di atas, William D. Coplin dalam buku Pengantar Politik Internasional menggambarkan sebuah skema untuk memudahkan dan memahami proses pengambilan keputusan luar negeri dan menjelaskan bagaimana ketiga faktor penentu kebijakan luar negeri saling berkaitan yang kemudian dijadikan dasar oleh kepala negara untuk memutuskan kebijakan luar negerinya. Skema tersebut seperti yang tergambar pada gambar 1.2, yaitu:

Gambar 1. 2 Skema Teori Pengambilan Kebijakan Luar Negeri



Sumber: Pengantar Politik Internasional

Berdasarkan skema di atas, dapat dijelaskan bahwa dalam kasus perubahan kebijakan luar negeri Indonesia khususnya peningkatan investasi dari China dapat dianalisa melalui dua faktor yang mempengaruhi kepala negara dalam menentukan kebijakan luar negeri menurut William D. Coplin. Pertama, kondisi politik dalam negeri Indonesia. Presiden Joko Widodo menetapkan visi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang kemudian menjadikan sektor infrastruktur menjadi elemen paling penting untuk mewujudkan visi tersebut. Maka dari itu, pemerintah

Indonesia memerlukan pembangunan sektor infrastruktur yang pendanaannya dari dana investasi asing yang disediakan oleh investor asing yang ada di Indonesia. Banyaknya investor asing di Indonesia memudahkan Indonesia dalam menentukan suatu negara yang akan dijadikan mitra Indonesia dalam bekerjasama dalam bidang infrastruktur. China menjadi negara yang dipilih oleh Indonesia untuk bekerjasama dalam bidang infrastruktur karena China menyediakan investasi dalam jumlah yang besar.

Faktor kedua yang dapat menjelaskan alasan China dipilih oleh pemerintah Indonesia untuk menjadi mitra kerjasama dalam bidang infrastruktur adalah faktor Internasional. Dalam hal ini faktor internasionalnya adalah kepentingan dan strategi China untuk kebijakan ekspansi ekonominya. Hal ini ditunjukkan dalam sikap China yang secara aktif dan agresif mempromosikan proyek *One Belt One Road* (OBOR) di negara-negara yang dilalui jalur OBOR termasuk di Indonesia.

2. Konsep Poros Maritim Dunia

Konsep Poros Maritim Dunia adalah gambaran dari kondisi domestik Indonesia yang merupakan agenda pembangunan Indonesia yang baru. Konsep untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia disampaikan oleh Presiden Joko Widodo dalam pidatonya pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Dalam kesempatan yang sama, Presiden Joko Widodo juga memaparkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Kelima pilar tersebut yaitu membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, mengembangkan diplomasi maritim, serta membangun

kekuatan pertahanan maritim (Laksmiana, 2017). Menurut Kementerian Luar Negeri dalam laporan kinerjanya, penyampaian Presiden Joko Widodo mengenai visinya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dalam forum internasional, secara tidak langsung Indonesia telah menegaskan posisinya yang siap membuka kerjasama dengan berbagai negara dalam bidang maritim untuk mendukung kemajuan perekonomian Indonesia. Kebijakan ini juga merupakan terobosan baru dalam sejarah kebijakan luar negeri Indonesia karena selama ini aspek maritim belum sepenuhnya diposisikan sebagai fokus utama dalam pembangunan (Kemenlu, 2014).

Konsep poros maritim dunia merupakan upaya strategis untuk memaksimalkan seluruh potensi maritim Indonesia. Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya dalam kawasan bioteknologi dan kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, akan tetapi juga berpotensi menjadi industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Poros maritim dunia bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim serta memberdayakan maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Posisi strategis Indonesia yang terletak di daerah equator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju menjadi salah satu keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia sebagai kawasan penghubung antar negara di kawasan Asia Timur, Asia Tenggara serta Asia Selatan.

Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar (USAsia, 2014). Letak strategis Indonesia kemudian menjadikan Indonesia menjadi fokus perhatian dunia diantara negara-negara kepulauan yang memiliki jumlah ribuan pulau dan alur laut yang mengandung nilai geopolitik bagi negara-negara tertentu dalam ekonomi dan keamanan internasional. Hal tersebut menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar dalam bidang kelautan (Morris & Paoli, 2018).

Peningkatan konektivitas maritim merupakan komponen penting dari visi Indonesia yang sangat ambisius tentang poros maritim dunia. Salah satu upaya paling penting untuk meningkatkan konektivitas maritim yaitu dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Pentingnya keberadaan infrastruktur yaitu untuk menunjang segala mobilitas yang ada di setiap negara. Paradigma pembangunan infrastruktur pun harus digeser menjadi berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan infrastruktur wilayah darat. Selain itu pembangunan infrastruktur kemaritiman dimaksudkan agar penyaluran produk dapat menjangkau daerah pedesaan dengan harga yang terjangkau dan mendapatkan keuntungan maksimal. Dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur maritim akan membantu meningkatkan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian di wilayah darat. Dengan demikian, suksesnya pembangunan infrastruktur juga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia karena menjadikan konektivitas antara masyarakat satu sama lain dan kegiatan satu dengan yang lainnya menjadi lebih mudah dan tanpa hambatan. Selain itu, dengan adanya infrastruktur yang memadai juga membuat berkurangnya daerah-daerah yang tertinggal

dan membuat pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia bahkan hingga daerah pinggiran atau daerah perbatasan (Wangke, 2019).

Dalam mengimplementasikan pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia merasa pendanaan dari tiap proyek pembangunan infrastruktur yang ada merupakan salah satu kendala yang dinilai paling berpengaruh besar. Pemerintah Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp 4.796 triliun untuk mendanai proyek pembangunan infrastruktur selama tahun 2015-2019. Akan tetapi, dari jumlah tersebut, hanya 40% dana yang sanggup disokong oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Pendanaan pembangunan infrastruktur yang hanya mengandalkan APBN dan APBD dinilai tidak dapat memenuhi target. Sehingga, dalam hal ini pemerintah membutuhkan pendanaan dari pihak BUMN dan pihak swasta. Pendaan dari suatu pembangunan biasanya menggunakan anggaran yang bersifat konvensional seperti pendanaan yang didapatkan dari pendapatan negara atau daerah dan anggaran yang bersifat non-konvensional seperti pendanaan yang berasal dari kerjasama antara pemerintah dengan swasta yang dapat berupa penanaman modal atau investasi dalam bidang infrastruktur (Wibawati, Sari, & Sulistyani, 2018).

Ketersediaan infrastruktur menjadi elemen yang paling penting dalam mewujudkan ambisi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Stok infrastruktur yang memadai juga akan mendorong terwujudnya pemerataan pembangunan. Sehingga, kesejahteraan masyarakat akan meningkat dengan adanya konektivitas antar wilayah menjadi mudah dan tanpa hambatan. Sedangkan, permasalahan yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia adalah kurangnya stok

infrastruktur yang mengakibatkan adanya ketidakrataan pembangunan antar wilayah. Kurangnya pendanaan proyek pembangunan infrastruktur juga menjadi salah satu kendala pemerintah Indonesia dalam mewujudkan infrastruktur, karena dana yang dapat dipenuhi oleh APBN dan APBD hanya sebesar 40% dari total dana yang dibutuhkan oleh pemerintah Indonesia. Sehingga, pemerintah Indonesia mengambil kebijakan untuk menarik investor asing melalui kerjasama dengan negara-negara yang menyediakan dana bantuan investasi seperti Jepang, Amerika Serikat dan China.

3. Konsep *The Rise of China*

Kebangkitan China merupakan faktor internasional yang melatarbelakangi pembuatan kebijakan luar negeri Indonesia. Kebangkitan China merupakan impian terbesar China sejak dahulu yang berhasil diwujudkan oleh Presiden Xi Jinping. Pada tanggal 29 November 2012 bertepatan dengan acara pameran bertema Jalan Kebangkitan, Presiden Xi Jinping menyampaikan pertama kali sebuah gagasan masa depan China yang disebut Impian China. Presiden Xi Jinping memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai gagasan tersebut dalam pidatonya pada acara penutupan Sidang Pertama Kongres Rakyat Nasional Tiongkok yang ke-12 di Beijing. Impian China merupakan perwujudan keinginan lama yang dijunjung tinggi dari beberapa generasi masyarakat China yang mencerminkan kepentingan seluruh masyarakat China dan merupakan harapan bersama dari setiap masyarakat. Presiden Xi Jinping menggambarkan impian tersebut sebagai pembaruan negara, perbaikan kehidupan masyarakat, kesejahteraan, penataan kehidupan sosial yang lebih baik dan penguatan militer (Hongyi & Xuemei, 2012).

Pada 2013, Presiden Xi Jinping mengumumkan inisiatif kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) sebagai bentuk perwujudan kebangkitan China. Melalui inisiatif tersebut, pemerintah China ingin meningkatkan ekonomi global dengan mempromosikan perdagangan, pertukaran budaya dan teknologi di antara negara-negara Eurasia. Inisiatif OBOR merupakan sebuah konsep pemetaan jalan yang menghubungkan Asia, Eropa, dan Afrika. OBOR dijadikan Presiden Xi Jinping sebagai platform ekonomi terbesar di dunia yang akan mempromosikan pertumbuhan ekonomi global melalui penguatan kerjasama ekonomi. Proyek ini terdiri dari dua program utama yaitu *21st Century Maritime Silk Road* dan *Silk Road Economic Belt*. Program *21st Century Maritime Silk Road* didasarkan pada jalur air di antara negara-negara yang berpartisipasi, sedangkan *Silk Road Economic Belt* menghubungkan tiga rute utama yaitu China ke Eropa, Teluk Persia, Laut Tengah, dan Samudra Hindia (Damuri, Perkasa, Atje, & Hirawan, 2019).

Inisiatif kebijakan OBOR merupakan visi geoeconomis yang paling ambisius di abad ini. Hal tersebut dikarenakan proyek OBOR melibatkan 65 negara yang mencakup 70% populasi dunia dan 900 proyek dengan volume investasi senilai USD \$650 miliar. Melihat dari dua program tersebut, inisiatif OBOR merupakan visi pembangunan konektivitas lintas benua baik melalui jalur darat maupun jalur maritim. Dalam merealisasikan konektivitas jalur darat, China menggagas infrastruktur jalan kereta api dan jalan raya yang menghubungkan China dan Eropa. Sedangkan untuk jalur maritim, China menggagas pembangunan pelabuhan internasional dan tol laut sebagai sarana lalu lintas logistik perusahaan-perusahaan China di kawasan tersebut (Sarker, Hossin, Yin, & Sarkar, 2018). Untuk mendukung pembangunan

infrastruktur dalam proyek OBOR, China mendirikan bank investasi yaitu *Asia Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Melalui AIIB, China menginvestasikan dana sebesar USD \$150 miliar atau setara dengan Rp 2.137 triliun bagi negara yang dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur setiap tahunnya.

Ambisi China untuk menjadi pusat ekonomi dunia menjadikan China bertindak agresif dalam mempromosikan investasi melalui kebijakan OBOR. Bentuk agresivitas China ditunjukkan ketika China membangun bank investasi yang dapat mendukung terwujudnya ambisi China untuk menjadi pusat ekonomi dunia. Dalam bank tersebut, China menginvestasikan dananya dalam jumlah yang besar yang dapat digunakan negara yang dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur negaranya. Melalui hal tersebut, pemerintah China menegaskan bahwa inisiatif OBOR merupakan kesempatan bagi negara yang dilalui jalur OBOR untuk mendapatkan keuntungan timbal-balik melalui pendanaan bersama pembangunan fasilitas infrastruktur. Selain itu, pemerintah China juga mengharapkan keterlibatan aktif dari setiap negara yang dilalui jalur OBOR (J.P, 2017).

Salah satu negara yang memanfaatkan dana investasi China dalam bank investasi adalah Indonesia. Ambisi Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, menjadikan sektor infrastruktur menjadi elemen penting. Kondisi infrastruktur Indonesia yang masih jauh tertinggal dibandingkan oleh negara Singapura dan Malaysia menjadikan Indonesia membutuhkan dana yang besar untuk mewujudkan proyek infrastruktur. Sehingga, Indonesia memanfaatkan investasi China untuk mendorong ambisinya dalam poros maritim dunia.

D. Hipotesa

Berdasarkan latar belakang serta kerangka teori yang digunakan oleh penulis, maka alasan dan kepentingan Presiden Joko Widodo untuk bekerjasama dengan China dalam bidang infrastruktur didorong oleh kepentingan Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia yang memerlukan pendanaan dari investasi asing yang besar dalam bidang infrastruktur. Kepentingan ini sejalan dengan strategi ekspansi China di bidang ekonomi melalui kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yang proaktif dan agresif dalam menawarkan investasi dan bantuan yang besar di bidang infrastruktur. Atas agresivitas China dalam menawarkan bantuan melalui proyek *One Belt One Road* menjadikan Presiden Joko Widodo memilih untuk bekerjasama dalam bidang infrastruktur dengan China daripada negara lain dalam upaya mewujudkan misi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia. poros maritim dunia.

E. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk memaparkan alasan Presiden Joko Widodo bekerjasama dengan China dalam meningkatkan infrastruktur di Indonesia.

F. Metode Penelitian

1. Metodologi Tipe Penelitian

Dalam tulisan ini, penulis menggunakan metode-metode penelitian kualitatif yang bersifat eksplanatif.

2. Sumber Data dan Jenis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis data sekunder sebagai sumber utama. Data sekunder dapat mencakup buku, jurnal, artikel, dokumen pemerintah, maupun berbagai sumber online termasuk *official website*.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan data dan informasi dari berbagai literatur yang berkaitan dengan kasus yang dibahas. Selain itu juga mengunjungi beberapa situs internet untuk melengkapi data-data yang diperlukan.

4. Teknik Analisa Data

Data yang didapatkan kemudian akan dianalisis dengan analisis kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata yang tertulis maupun yang diucapkan oleh yang bersangkutan.

G. Jangkauan Penelitian

Dalam menganalisis alasan-alasan mengapa Presiden Joko Widodo memilih untuk bekerjasama dengan China dalam bidang infrastruktur penulis membatasi pembahasan tersebut dari tahun 2014 hingga tahun 2019. Dimana pada tahun tersebut merupakan masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo.

H. Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, sistematika penulisan akan dibagi kedalam lima bab dengan sistematika sebagai berikut:

1. Bagian pertama merupakan Bab I yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, kerangka berfikir, hipotesa, metodologi penelitian, jangkauan penelitian, dan sistematika penulisan.
2. Pembahasan berikutnya di bab II yang akan membahas tentang subjek penelitian secara umum, yakni proses terpilihnya Presiden Joko

Widodo sebagai Presiden serta memaparkan visi, misi, dan fokus utama Presiden Joko Widodo selama masa pemerintahannya.

3. Pada bab III akan membahas tentang kebijakan Presiden Joko Widodo dalam membangun infrastruktur serta upaya Presiden Joko Widodo dalam menarik investor asing ke Indonesia.
4. Di bab IV berisi tentang menjelaskan tentang kebijakan *One Belt One Road* serta sikap agresif dan proaktif China dalam menawarkan bantuan dan investasi di bidang infrastruktur ke Indonesia.
5. Untuk bab terakhir yaitu bab V yang berisi kesimpulan dari keseluruhan materi penulisan penelitian yang dirangkum dari bab-bab sebelumnya.