

PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG SEBAGAI MERCUSUAR HUBUNGAN INDONESIA-TIONGKOK

Muhammad Yamin

Pengajar Hubungan Internasional FISIP
Universitas Jenderal Soedirman
yamin.unsoed@gmail.com

Shellia Windymadaksa

Alumni Hubungan Internasional FISIP
Universitas Jenderal Soedirman
shelliawindy@yahoo.com

Abstract

Cooperation between Indonesia and China after President Joko Widodo elected in 2014 is felt increasingly intense and closely, it can be seen on the many bilateral cooperation conducted by both countries. In particular, the construction of the Jakarta-Bandung Rapid Train is a project that receives more attention in the Indonesian-China partnership. This is because projects estimated to spend around 60-90 trillion rupiahs are mega projects in bilateral cooperation between the two countries. The construction of the Jakarta-Bandung Rapid Train does not use APBN funds but through the B to B scheme (Business to Business) is a new breakthrough in the implementation of a mega project. Moreover, the rapid development cooperation of Jakarta-Bandung train is a guarantee for the improvement of Indonesia's status as an investment-friendly country, so that in the future investors will be more confident in the easiness, security and comfort of investing in Indonesia.

Keywords:

Joko Widodo, Indonesia, Tiongkok, Rapid Train

Pendahuluan

Hubungan antara Indonesia dan Tiongkok telah terjalin secara diplomatik lebih dari 60 tahun, dalam beberapa sumber dikatakan bahwa hubungan ini terjalin tidak lepas dari kebijakan luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif dalam memandang konstelasi politik internasional pada masa perang dingin¹. Dalam perjalanannya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok sangat dinamis, ketika terjadi peristiwa G30S PKI di Indonesia pada tahun 1965, pemerintah orde baru yang dipimpin oleh Presiden Soeharto membekukan hubungan diplomatik dengan Tiongkok karena adanya informasi yang

¹Hubungan Indonesia-Tiongkok : dari Soekarno hingga Jokowi, Antara.news 13 April 2015

menyatakan bahwa Tiongkok mendukung upaya PKI (Partai Komunis Indonesia) dalam upaya revolusi yang mengakibatkan banyak Jenderal ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia) meninggal karena penculikan dan pembunuhan.²

Pasca reformasi di tahun 1998 dan terpilihnya K.H. Abdurahman Wahid (Gus Dur) menjadi Presiden Indonesia keempat membawa ‘angin segar’ hubungan Indonesia-Tiongkok, dengan adanya normalisasi hubungan diplomatik antara kedua negara, hingga dilanjutkan oleh kebijakan Presiden Megawati yang menjadikan tahun baru Imlek atau tahun baru Tiongkok sebagai hari libur nasional semakin memberi tanda bahwa hubungan Indonesia dan Tiongkok telah harmonis kembali serta menjadi awal baru kerjasama yang lebih erat antara kedua Negara.³

Semakin membaiknya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok di era Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono (SBY) ditandai dengan perjanjian kemitraan strategis antara kedua Negara pada tahun 2005⁴ dan kemudian ditingkatkan menjadi kemitraan strategis komprehensif pada tahun 2013 (LIPI. 2010) serta kerjasama yang cakupannya lebih besar dalam kerangka perdagangan bebas antara ASEAN dan Tiongkok yang biasa dikenal sebagai ACFTA (*ASEAN-China Free Trade Agreement*).

Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada awal pemerintahannya di akhir 2014, langsung menjalin kedekatan dengan berbagai negara. Ini terlihat pada pertemuan bilateral di beberapa agenda Internasional dan kunjungan langsung kenegaraan. Dari banyak negara tersebut, kedekatan yang cukup terlihat adalah dengan pemerintahan Tiongkok, di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping. Kemesraan ini terbaca ketika kehadiran Jokowi dalam agenda APEC di Beijing. Jokowi mendapatkan panggung untuk memperkenalkan Indonesia dari segala sisi. Sebulan kemudian, Xi Jinping juga datang ke Indonesia untuk bertemu dengan Jokowi. Ini sekaligus dalam rangka menghadiri pegelaran Konferensi Asia Afrika (KAA) di Indonesia. Termasuk mengikuti ritual berjalan kaki di depan Gedung Merdeka, Bandung. Kedekatan ini makin terasa jelas, ketika para menteri langsung menindaklanjuti pertemuan antar pimpinan negara di

²Membuka Tabir : China dalam Pusaran G30S, Gatranews 5 Oktober 2015

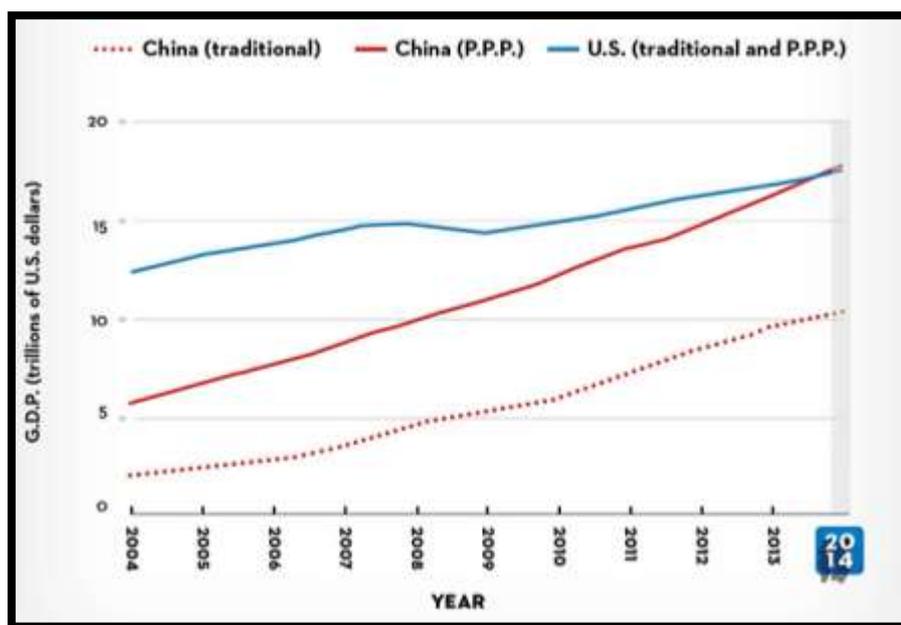
³Memaknai “Tahun Persahabatan” Indonesia-Cina” LIPI, 2010
<http://www.politik.lipi.go.id/index.php/in/kolom/politikinternasional/324-memaknai-tahun-persahabatanindonesia-cina->

⁴Perjanjian Kemitraan Strategis (Strategic Partnership) di tanda tangani oleh Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Hu Jintao pada tanggal 25 April 2005 bertepatan dengan pelaksanaan Konferensi Asia Afrika (KAA) di Bandung, Indonesia.

kemudian hari, diantaranya Menko Perekonomian Sofyan Djalil, Menteri Keuangan Bambang Brodjonegoro, Menteri BUMN Rini Soemarno yang menandatangani berbagai kesepakatan.⁵

Meningkatkan kerjasama dengan Tiongkok saat ini merupakan kebijakan yang sangat logis, menurut IMF (*International Monetary Fund*) dengan mengacu pada indikator PPP (*purchasing power parity*) Tiongkok telah menjadi kekuatan ekonomi terbesar dunia, menggeser hegemoni Amerika Serikat (AS) sejak Perang Dunia II, pada 2014 GDP (*gross domestic product*) Tiongkok telah mencapai US\$ 18.976 milyar, berada diperingkat pertama dunia, sementara AS tergusur di posisi kedua dengan total GDP sebesar US\$ 18.125 milyar, (lihat tabel 1) ini pertama kalinya dalam sejarah ekonomi dunia modern, Tiongkok melampaui kekuatan ekonomi AS.⁶

Tabel 1. Gross Domestic Product U.S – China



Sumber : <http://statisticstimes.com/economy/united-states-vs-china-gdp.php>

Era pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia mulai mengejar ketertinggalan pembangunan khususnya di sektor infrastruktur. Alasan logis kenapa

⁵Era Jokowi, Indonesia-Cina Makin Mesra, Detikfinance, 13 Juli 2015

⁶Umar Suyadi Bakry. *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. (Yogyakarta:Pustaka Pelajar,2016) hal. 246

Presiden Joko Widodo memprioritaskan pembangunan infrastruktur sebagai alat utama pertumbuhan ekonomi adalah sejalan dengan penelitian Prof Demurger, seorang Profesor ekonomi pembangunan dari universitas Auvergne Perancis di tahun 2000, yang menyatakan bahwa infrastruktur adalah faktor utama sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi (Kemenkeu, 2014).

Poin utama yang menjadi perhatian utama dalam menyusun konsep pembangunan era pemerintahan Joko Widodo adalah kecepatan pembangunan dan pemerataan pembangunan. Hal ini menjadi rasional mengingat posisi Indonesia dalam kualitas infrastruktur masih menempati peringkat 92 dari 144 negara dengan poin 3,7 berdasarkan hasil kajian *World Economic Forum* di tahun 2014, secara statistik Indonesia hanya lebih baik dibandingkan Filipina (98), namun jauh dibawah Singapura (2), Korea Selatan (22), Tiongkok (69), India (87). Kualitas yang buruk dari infrastruktur Indonesia adalah salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi dan tidak kompetitif, hal tersebut dilihat dari indeks performa logistik Indonesia pada kisaran 3,08 pada tahun 2014.⁷

Objektifitas pembangunan infrastruktur Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo adalah pembangunan maritim. Pengertian maritim disini tidak hanya sekedar membangun industri kelautan melainkan posisi geografis Indonesia yang sebagai negara kepulauan, maka pembangunan infrastruktur diharapkan menyesuaikan kontur dan karakter wilayah di seluruh Indonesia (Kemenperin, 2016). Pembangunan infrastruktur yang di fokuskan pada sektor transportasi, akses jalan (raya dan tol), pelabuhan, bandara, bendungan dan listrik.

Mengejar ketertinggalan pembangunan dari negara lain pastinya membutuhkan anggaran yang tidak sedikit. Dalam kalkulasi BAPPENAS (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) yang terdapat dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) dalam lima tahun kedepan Indonesia membutuhkan Rp. 6.780 Triliun untuk melaksanakan proyek pembangunan yang telah direncanakan. Sementara pembiayaan yang sanggup dilakukan melalui APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja

⁷Model Pembiayaan Infrastruktur:Indonesia dan Negara Lain, Biro Riset BUMN, Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LM-FEB UI, 2016)

<https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>

Negara) hanya sebesar Rp. 1.000 Triliun. APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) Rp. 500 Triliun, Asuransi dan Dana Pensiun Rp. 60 Triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 500 Triliun, ada *financial gap* sebesar Rp. 4000 Triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendapatan lain agar akselerasi pembangunan infrastruktur dapat berjalan dengan baik.⁸

Guna mengisi gap pembiayaan tersebut, pemerintah Indonesia memperkenalkan skema kerjasama pembangunan infrastruktur dengan melibatkan partisipasi dari pihak swasta yang kemudian dikenal dengan skema KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta) atau juga dikenal dengan PPP (*Public Private Partnership*) Guna mengatur pelaksanaan pembangunan proyek dengan skema KPS ini, Pemerintah telah menerbitkan beberapa regulasi antara lain Peraturan Presiden (Perpres) No 67 Tahun 2005 jo. Perpres No 13 Tahun 2010 jo. Perpres No 56 Tahun 2011 jo. Perpres No 66 Tahun 2013 yang mengatur pola, bentuk dan ketentuan pelaksanaan proyek KPS di Indonesia⁹ (Kemenkeu, 2014).

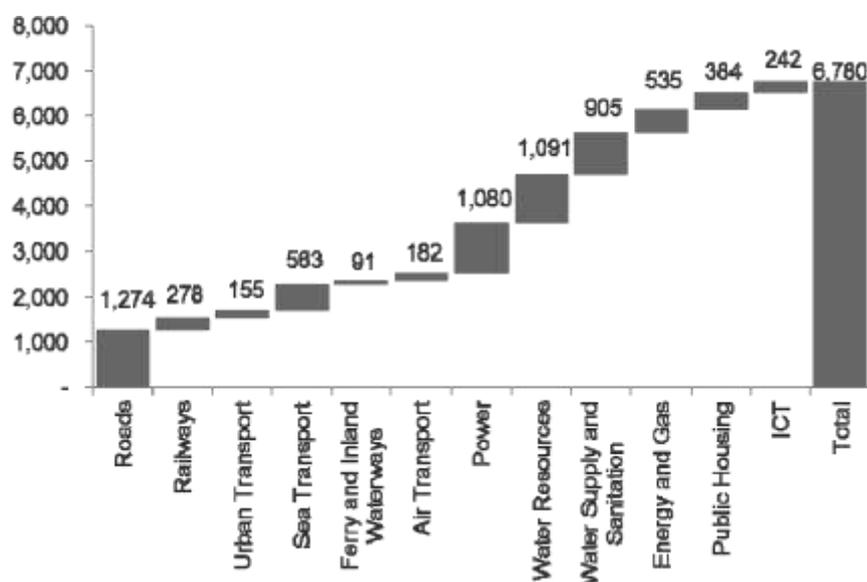
Pembangunan infrastruktur dengan skema KPS, pada prinsipnya merupakan usaha penyediaan sarana infrastruktur yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan sarana infrastruktur yang dilakukan berdasarkan prinsip *project financing*, dimana sektor swasta selaku sponsor proyek berkewajiban membangun dan/atau mengoperasikan serta melakukan perawatan sarana infrastruktur dengan dana pembangunan infrastruktur sebagian kecil berasal dari modal sponsor proyek dan sebagian besarnya berasal dari bank dan/atau lembaga pembiayaan lainnya sebagai *lenders* atau pemberi pinjaman proyek. Sedangkan, pemerintah selaku *owner* dari proyek infrastruktur memberikan kompensasi berupa hak konsesi pengelolaan komersial sarana infrastruktur kepada sektor privat/swasta tersebut selama jangka waktu tertentu sesuai dengan perjanjian kerjasama. Setelah masa konsesi ini selesai, infrastruktur diserahkan kembali kepada pemerintah.¹⁰

⁸Model Pembiayaan Infrastruktur:Indonesia dan Negara Lain.pdf

⁹Sigit Setiawan, Asean-China FTA: Dampaknya Terhadap Ekspor Indonesia dan Cina, *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, Vol. 6 No. 2 Desember 2012.

¹⁰Model Pembiayaan Infrastruktur:Indonesia dan Negara Lain, Biro Riset BUMN, Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LM-FEB UI, 2016)

<https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>

Tabel 2. Anggaran Infrastruktur Indonesia Tahun 2015-2019

Sumber: Bappenas RPJMN 2015-2019 dalam Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (Biro Riset BUMN, LM-FEB UI, 2016)

Pembiayaan pembangunan infrastruktur yang terus dikembangkan oleh pemerintah Indonesia dengan keterbatasan biaya tentunya dibutuhkan kerjasama dengan negara lain yang memiliki kemampuan pembiayaan yang lebih besar. Di era Presiden Joko Widodo “kedekatan” Indonesia dan Tiongkok semakin erat yang dibuktikan dengan banyaknya kerjasama bilateral diantara dua negara. Salah satu yang menjadi *highlight* mengenai kerjasama Indonesia-Tiongkok adalah pembangunan kereta api cepat (*high speed railway*) antara Jakarta-Bandung dengan jarak tempuh kurang lebih 142,3 km.¹¹

Kerjasama kereta api cepat Jakarta-Bandung ini, pemerintah Indonesia menyepakati untuk tidak menggunakan dana yang bersumber dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) melainkan menggunakan skema B to B (*bussiness to bussiness*) oleh BUMN Indonesia dan China Railway International Co.Ltd.¹² Skema ini

¹¹Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016

¹²Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016

juga menyepakati pembentukan konsorsium yang diberi nama PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebagai pelaksana proyek pengembangan dan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung¹³ (Voaindonesia, 2015).



Gambar 1. Rencana Jalur Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Sumber: <http://darikita.com/aher-restui-kereta-api-cepat-bandung-jakarta-2/>

Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini bertujuan untuk mempersingkat waktu tempuh antara Jakarta dan Bandung yang dikenal sebagai kota yang sangat dinamis dalam mobilitas pergerakan manusia yang terus meningkat dari tahun ke tahun, selain itu dengan adanya pembangunan kereta api cepat jakarta-bandung diharapkan menumbuhkan kepercayaan kepada dunia internasional bahwa pertumbuhan investasi di Indonesia sangat baik dan cepat dibuktikan dengan beberapa proyek strategis dan kerjasama yang dilakukan pemerintah Indonesia, salah satunya adalah proyek pembangunan kereta cepat jakarta-bandung yang merupakan hasil kolaborasi BUMN Indonesia dan perusahaan kereta api Tiongkok.¹⁴

¹³BUMN Indonesia, China Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat, VOA Indonesia, 16 Oktober 2015. <https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html>

¹⁴Sembilan Proyek Infrastruktur Khusus ditawarkan ke Cina, bisnis keuangan, Kompas.com 9 Mei 2016

Kerjasama kereta cepat dengan skema B to B ini merupakan hasil pembicaraan yang intens antara kedua negara pasca terpilihnya perusahaan kereta api Tiongkok (China Railway International Co.Ltd) dalam tender yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Kerjasama ini menyepakati dibentuknya konsorsium dalam melaksanakan proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia dan BUMN China membentuk anak usaha patungan bernama PT Kereta Cepat Indonesia China. Kerjasama ini dilakukan melalui anak usaha BUMN, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan China Railway International Co. Ltd. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) adalah perusahaan patungan konsorsium BUMN Indonesia terdiri dari PT Wijaya Karya, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasa Marga dan PT Perkebunan Nusantara VIII (Voaindonesia, 2015). Terjalannya kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dan Tiongkok membuktikan bahwa kedua negara memiliki kepentingan yang kuat dalam kerjasama dibidang ekonomi dan infrastruktur.

Konsep Hubungan Bilateral

Hubungan Internasional yang membahas hubungan kerjasama antar negara merupakan pertemuan beragam kepentingan internasional dari beberapa negara yang sifatnya tidak dapat dipenuhi oleh bangsanya sendiri. Menurut T. May. Rudy (1998) setelah kerjasama yang terbentuk dari berbagai komitmen individu untuk mendapatkan kesejahteraan secara kolektif yang merupakan hasil dari adanya persamaan kepentingan.

Definisi kerjasama menurut Holsti dapat dibagi menjadi lima, yaitu: 1. Pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan nilai atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau di penuhi oleh semua pihak. 2. Persetujuan atas masalah tertentu antar dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan benturan kepentingan. 3. Pandangan atau harapan suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya. 4. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di

masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan tujuan. 5. Transaksi antara negara untuk memenuhi persetujuan mereka.¹⁵

Hakekat dari pelaksanaan kerjasama yang dilaksanakan oleh setiap negara memiliki sifat universal guna membentuk suatu keadaan yang mampu menghindari berbagai permasalahan dan konflik yang bersifat internasional. Bentuk interaksi kerjasama dapat dibedakan berdasarkan pihak yang melakukan hubungan antara negara, seperti kerjasama bilateral, trilateral, regional, dan multilateral. Hubungan bilateral merupakan keadaan yang menggambarkan hubungan timbal balik antara kedua belah pihak yang terlibat, dan aktor utama dalam pelaksanaan hubungan bilateral itu adalah negara (Perwita dan Yani, 2005). Dalam proses Hubungan bilateral di tentukan tiga motif, yaitu: • Memelihara kepentingan nasional • Memelihara perdamaian • Meningkatkan kesejahteraan ekonomi.¹⁶

Hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok yang secara historis telah berlangsung lama memperlihatkan kerjasama dan kepentingan yang sangat kuat, utamanya asimilasi budaya dan perkembangan ekonomi yang sangat terlihat dalam kelompok-kelompok masyarakat di kedua negara.

Sejarah panjang hubungan Indonesia dan Tiongkok tidak serta merta menepikan sejarah kelim hubungan keduanya ketika terjadi permasalahan G30SPKI di Indonesia yang berakibat putusnya hubungan diplomatik. Pasca normalisasi hubungan diplomatik oleh Presiden Abdurahman Wahid (Gus Dur), hubungan Indonesia dan Tiongkok kembali erat dibuktikan oleh banyaknya kerjasama-kerjasama diantara kedua negara.

Kerjasama bilateral Indonesia dan Tiongkok merupakan suatu hubungan diplomatik yang bersifat idealis dan kompetitif. Banyak hal yang menguntungkan dari kerjasama ini, akan menciptakan suatu hubungan bilateral yang dinamis, bersama dengan persaingan produk Tiongkok yang menyebar di pasaran Indonesia, membuat komoditi pasar Indonesia pun, harus segera dapat menyeimbangkan pendapatan distribusi penyebaran produk Tiongkok, yang telah menduduki pasaran tingkat atas pada sistem distribusian. Namun dibalik persaingan ekonomi antara Indonesia dan

¹⁵K.J. Holsti, *Politik Internasional: Suatu Kerangka Analisis* (Bandung: Bina Cipta, 1992) h. 652-653

¹⁶Perwita A.A, & Y. M., Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2005) h.33-34

Tiongkok, kedua negara ini banyak membangun diplomasi di bidang lain, selain di bidang ekonomi, Indonesia dan Tiongkok terlibat dalam G-20, dan termasuk dalam ASEAN plus 3, dan Organisasi Perdagangan WTO.¹⁷

Hal ini membuktikan, bahwa Indonesia dan Tiongkok masih memiliki hubungan yang berkesinambungan dalam hal kerjasama politik, yang dimana hubungan ini masih sangat diperlukan untuk saling mendukung dalam upaya meningkatkan dukungan intensitas kepercayaan internasional. Banyaknya produk Tiongkok yang menyebar di Indonesia, dikarenakan keahlian para pengusaha dari Tiongkok, yang mampu membaca situasi pasar Indonesia, yang sangat kurang dalam mengembangkan industri kecilnya, yang dinilai sangat berpotensi menjadi salah satu pengembangan hegemoni baru, untuk menghasilkan komoditi yang cukup bagus bagi ekspor di luar negeri.¹⁸

Implementasi kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang direalisasikan oleh pemerintahan Joko Widodo, menjadi tanda baik hubungan kerjasama bilateral Indonesia-Tiongkok. Melalui konsorsium bersama (PT. KCIC) yang dibangun berdasarkan kesepakatan Indonesia-Tiongkok ini dapat menjadi parameter bagi kerjasama-kerjasama lainnya.

Implementasi Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Presiden Joko Widodo yang terpilih sebagai Presiden Republik Indonesia untuk menggantikan Susilo Bambang Yudhoyono pada 2014 memiliki kecenderungan yang sama dalam hubungannya dengan Tiongkok sebagai Negara mitra¹⁹. Pasca dilantik menjadi Presiden, pada kunjungan kenegaraannya pertama Joko Widodo memilih untuk mengunjungi Tiongkok. Dalam kunjungan kenegaraannya Presiden Joko Widodo yang diterima langsung oleh Presiden Republik Rakyat Tiongkok (RRT) Xi Jinping, kedua negara terlibat dalam pembicaraan yang masif mengenai penguatan kerjasama dibidang

¹⁷<http://www.kemenperin.go.id/artikel/3817/Lalai-Dampak-Buruk-ACFTA,-Indonesia-Kebanjiran-Produk-China>

¹⁸<http://www.kemenperin.go.id/artikel/3817/Lalai-Dampak-Buruk-ACFTA,-Indonesia-Kebanjiran-Produk-China>

¹⁹ Pada tanggal 8 Desember 2014 Susilo Bambang Yudhoyono menemui Wakil Presiden Jusuf Kalla di kantor wakil Presiden dengan tujuan untuk menyampaikan harapannya agar pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla melanjutkan program yang dulu dibuat dalam pemerintahannya, agar terjadi kesinambungan, dimana salah satu pembahasannya adalah mengenai kerjasama dengan Tiongkok, melalui *Comprehensive Strategic Partnership* yang telah dilakukan oleh kedua Negara. (Kompas, 2014)

ekonomi khususnya di sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antar masyarakat. Secara khusus Presiden Joko Widodo mengundang pihak Tiongkok untuk semakin meningkatkan arus investasi langsung diberbagai bidang di Indonesia.²⁰

Selain kerjasama perdagangan dan isu kawasan, Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping juga menyepakati kerjasama bilateral demi mensinergikan gagasan poros maritime dunia dan inisiatif jalur sutera baru abad 21 (*21st Century maritime silk road*). Gagasan poros maritime dunia sendiri disepakati untuk merealisasikan konektivitas maritime dikawasan melalui pembangunan infrastruktur. Kemudian pada kunjungan perdana Presiden Joko Widodo di Tiongkok disepakati pula 7 dokumen kerjasama antara pemerintah Indonesia dan Pemerintah Tiongkok²¹ yaitu:

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 dan 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 RRT
7. Mou kerjasama antara menteri BUMN dengan China Development Bank Corporation (CDBC)

Sekalipun kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang disepakati oleh Indonesia dan Tiongkok di era Presiden Joko Widodo, sejatinya rencana ini telah menjadi wacana yang telah lama digulirkan dimasa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

²⁰Jokowi Kuatkan Kerjasama Ekonomi Indonesia-China, *cnnindonesia* 29 Maret 2015 <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok/>

²¹Jokowi Kuatkan Kerjasama Ekonomi Indonesia-China

Pada kesempatan kunjungan itu pula Presiden Joko Widodo secara khusus meminta Tiongkok untuk berinvestasi dalam pembangunan rekonstruksi rel kereta api berkecepatan tinggi, energy, maritime, pariwisata dan pengembangan pembangunan industri pelabuhan. Dari banyaknya kerjasama yang ditawarkan kepada Tiongkok, pembangunan infrastruktur dalam kendaraan massal adalah kereta api berkecepatan tinggi merupakan harapan terbesar Presiden Joko Widodo kepada Pemerintahan Xi Jinping agar dapat terealisasi.²²

Kereta cepat itu sendiri awalnya direncanakan sepanjang 763 kilometer, yang menghubungkan Jakarta dan Surabaya. Pihak Istana Kepresidenan mengatakan masih ingin membangun kereta api kecepatan tinggi yang menjangkau seluruh pulau Jawa. Presiden Joko Widodo menjelaskan pemerintah memberikan alternatif kereta dengan kecepatan 350 km/jam atau 250 km/jam, beliau juga mempertimbangkan hitungan secara politik dan ekonomi dalam jangka panjang.²³

Proyek yang nyaris dibatalkan di zaman Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tersebut dipertahankan oleh Presiden Joko Widodo agar kerjasama dengan Tiongkok tetap terjalin dan memberikan manfaat kepada kedua belah pihak. Sekalipun tetap melanjutkan rencana pembangunan kereta cepat yang pada akhirnya disepakati untuk dikerjakan dengan jarak tempuh hanya Jakarta hingga Bandung, Presiden Joko Widodo menetapkan tiga syarat utama terhadap proyek kereta cepat tersebut, yakni tidak boleh menggunakan APBN, tidak memerlukan jaminan pemerintah, dan bersifat *business to business* (B to B)²⁴ (bisnis.tempo, 2017).

Dalam rangka Diplomasi Indonesia terhadap Tiongkok di era Presiden Joko Widodo secara umum, dan secara khusus dalam kaitannya dengan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Presiden Joko Widodo memiliki dua strategi utama yaitu perbaikan secara internal dan pendekatan yang massif terhadap Tiongkok. Secara internal yang dimaksud disini adalah Pemerintahan Presiden Joko Widodo mulai memperbaiki sistem investasi yang berlaku di Indonesia, guna meraih kesempatan untuk

²²Investasi China di Indonesia terus meningkat, ekonomikompas 26 April 2017 <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/04/26/165855826/investasi.china.di.indonesia.terus.meningkat>

²³Pemerintah Matangkan Proyek Kereta Semicepat Jakarta-Surabaya, bisnisliputan6 10 Oktober 2016 <http://bisnis.liputan6.com/read/2622490/pemerintah-matangkan-proyek-kereta-semicepat-jakarta-surabaya?source=search>

²⁴Tak Ingin Rugi, Jokowi Minta Proyek Kereta Cepat Didetailkan, bisnistempo 26 Juli 2017 <https://bisnis.tempo.co/read/894445/tak-ingin-rugi-jokowi-minta-proyek-kereta-cepat-didetailkan>

menarik sebanyak-banyaknya investor asing dalam rangka membangun infrastruktur di Indonesia. Secara pendekatan yang masif terhadap Tiongkok, Pemerintahan Presiden Joko Widodo memandang prospek dan proyeksi perekonomian Tiongkok yang baik merupakan mitra kerjasama yang menguntungkan bagi Indonesia, sehingga banyak sekali proyek pembangunan dan investasi yang di tawarkan dan dikerjasamakan dengan Tiongkok.

Pasca terpilihnya Tiongkok menjadi Negara yang berkerjasama dengan Indonesia dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, melalui tender yang dilakukan oleh kementerian BUMN, pemerintah Indonesia dan Tiongkok bergerak cepat dalam pelaksanaan pembangunan proyek ini.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui “laporan keterbukaan informasi” oleh PT Wijaya Karya (WIKA) Persero Tbk pada tanggal 22 Maret 2016, dikatakan bahwa sesuai dengan kebijakan pemerintah Republik Indonesia terkait dengan percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia seperti pelabuhan, jalan tol, transportasi, termasuk perkeretaapian dan lainnya yang dilakukan oleh BUMN, merupakan kegiatan usaha yang dijalankan dengan skema *business to business* (B to B), oleh karenanya BUMN dapat melaksanakan kerjasama dengan *local private* atau perusahaan asing²⁵ (Wika, 2016).

Proyek *High Speed Railway* antara Jakarta dan Bandung yang berawal dari Halim sampai dengan Tegal Luar, kurang lebih sepanjang 142,3 Km dan sebagian besar akan menggunakan jalur jalan tol dan akan dilakukan dengan skema B to B oleh BUMN.²⁶

Sebagai langkah awal pelaksanaan proyek kereta cepat ini pada tanggal 2 Oktober 2015 PT WIKA bersama dengan tiga BUMN lainnya mendirikan PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dengan komposisi pemegang saham dan permodalan sebagai berikut:

²⁵Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016

²⁶Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016

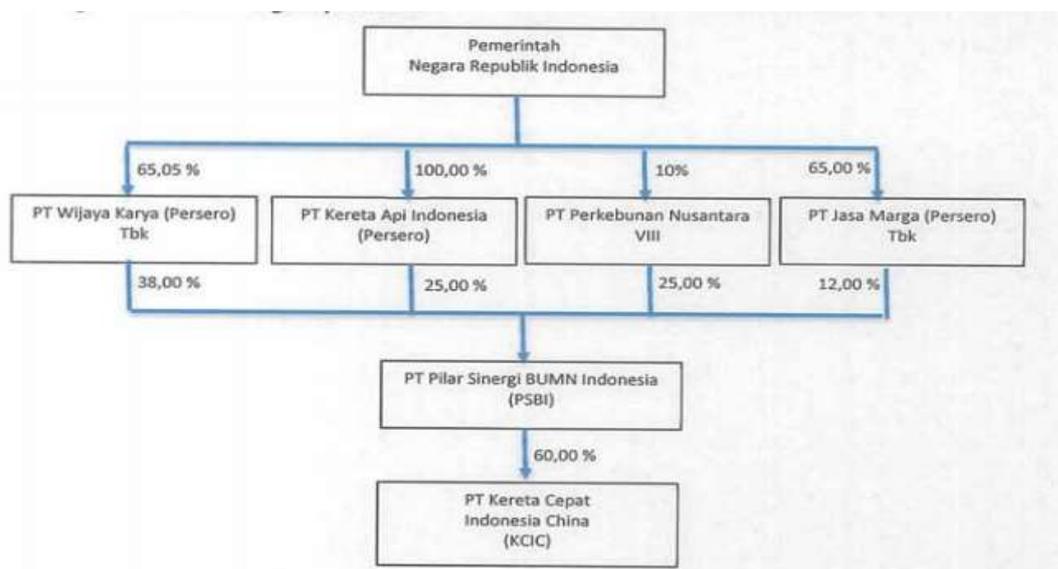
| KETERANGAN | Jumlah Saham | Jumlah Nilai Nominal Rp. 1.000.000,- Per Saham | % |
|--------------------------------------|--------------|---|--------|
| Modal Dasar | 18.000 | 18.000.000.000 | 100,00 |
| Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | 4.500 | 4.500.000.000 | 100,00 |
| 1. PT Wijaya Karya (Persero) Tbk | 1.710 | 1.710.000.000 | 38,00 |
| 2. PT Kereta Api Indonesia (Persero) | 1.125 | 1.125.000.000 | 25,00 |
| 3. PT Perkebunan Nusantara VIII | 1.125 | 1.125.000.000 | 25,00 |
| 4. PT Jasa Marga (Persero) Tbk | 540 | 540.000.000 | 12,00 |
| Saham Dalam Portepel | 13.500 | 13.500.000.000 | |

Kemudian pada tanggal 16 Oktober 2015, PSBI menandatangani *Joint Venture Agreement* (JVA) dengan China Railway International Co.Ltd, untuk membentuk perusahaan penanaman modal asing (PMA) yang bernama PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Struktur permodalan KCIC yang telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Hukum dan HAM RI Nomor AHU-022202.AH.01. Tahun 2016 tanggal 19 Februari 2016:

| KETERANGAN | Jumlah Saham | Jumlah Nilai Nominal Rp. 1.000.000,- Per Saham | % |
|---|--------------|---|--------|
| Modal Dasar | 5.000.000 | 5.000.000.000.000 | 100,00 |
| Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh | 1.250.000 | 1.250.000.000.000 | 100,00 |
| 1. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia | 750.000 | 750.000.000.000 | 60,00 |
| 2. CHINA RAILWAY International Co. Ltd. | 500.000 | 500.000.000.000 | 40,00 |
| Saham Dalam Portepel | 3.750.000 | 3.750.000.000.000 | |

PT KCIC akan melaksanakan penyelenggaraan prasarana dan sarana kereta cepat (*high speed railway* atau HSR) antara Jakarta dan Bandung dengan nilai proyek sebesar US\$ 5,135 miliar atau setara dengan Rp. 70.8 Triliun yang akan dibiayai dengan dana yang berasal dari setoran modal sebesar 25 persen dari pemegang saham KCIC dan sisanya sebesar 75 persen akan dibiayai dari pinjaman perbankan dan lembaga keuangan lainnya, baik dari dalam maupun luar negeri.

Skema 1. Afiliasi dan Kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung



Sumber: PT. WIKA

PT KCIC sendiri telah mendapatkan penetapan trase jalur kereta cepat antara Jakarta dan Bandung lintas Halim-Tegal Luar pada tanggal 12 Januari 2016 dan penetapan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebagai badan usaha penyelenggara prasarana kereta api cepat antara Jakarta dan Bandung pada tanggal 15 Januari 2016 dari menteri perhubungan serta izin lingkungan kegiatan pembangunan jalan kereta cepat sepanjang Jakarta-Bandung sekitar lebih kurang 142,3 Km pada tanggal 20 Januari 2016 dari Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Pada tanggal 21 Januari 2016 PT KCIC juga telah melakukan *ground Breaking* oleh Presiden Joko Widodo, kemudian pada tanggal 16 Maret 2016 PT KCIC telah menandatangani perjanjian konsesi atau perjanjian kerjasama tentang penyelenggaraan perkeretaapian umum kereta cepat Jakarta-Bandung antara PT KCIC dengan Kementerian Perhubungan.²⁷

²⁷Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016

Gambar 2.

Ground Breaking Kereta Cepat Jakarta-Bandung Oleh Presiden Joko Widodo



Sumber: Antaranews.com

Pembangunan kereta cepat memang tidak tercantum pada RPJMN 2014-2019, karena rencana proyek ini bukanlah sebuah hal yang baru. Perencanaannya sudah tercantum pada dokumen rencana induk perkeretaapian nasional (RIPNAS 2030) yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang rencana Induk Perkertaapian Nasional. Selain itu Peraturan Presiden No 107 tahun 2015 tentang percepatan penyelenggaraan prasana dan sarana kereta cepat antara Jakarta dan Bandung, yaitu untuk meningkatkan pelayanan Transportasi dan mendukung pembangunan di wilayah Jakarta-Bandung.²⁸

Dalam tataran kebijakan, kereta cepat adalah salah satu bentuk dari pembangunan modernisasi di Indonesia untuk meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan massal di daerah perkotaan dan layanan angkutan antar-kota yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional (PKN) serta akses ke Pelabuhan dan Bandara dalam mendukung angkutan barang dan logistik nasional. Atas dasar kebijakan

²⁸Raniasih Sasmitari, dkk. 2016. *Identifikasi Prospek Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung Tahun 2050*. Dalam <https://id.scribd.com/document/344772544/identifikasi-prospek-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-tahun-2050-docx>

tersebut, dibuatlah program pembangunan kereta api cepat menjadi salah satu program utama dengan trase Merak—Jakarta—Surabaya—Banyuwangi, yang ditetapkan untuk memperlancar perpindahan orang pada koridor tersebut dan mengurangi beban jalur Pantai Utara Jawa Barat yang sudah *overload*, dengan cara didukung oleh pengembangan sistem produksi, pengoperasian, perawatan dan pemeliharaan kereta api cepat dengan kemampuan sumber daya dalam negeri.²⁹

Kesimpulan

Pasca terpilihnya Presiden Joko Widodo sebagai Presiden Indonesia di tahun 2014, hubungan Indonesia dan Tiongkok semakin memperlihatkan keeratannya, dibuktikan dengan kunjungan kenegaraan pertama Presiden Joko Widodo keluar negeri dengan mengunjungi Tiongkok. Hal itu disambut dengan sangat baik dan terbuka oleh Perdana Menteri Tiongkok Xi Jinping hingga akhir dari kunjungan perdana tersebut menghasilkan beberapa poin kerjasama di antara kedua negara, salah satu diantaranya adalah pembangunan kereta cepat.

Setelah kunjungan perdana tersebut, dan kemudian beberapa kunjungan lainnya, serta kedatangan Perdana Menteri Xi Jinping ke Indonesia membuktikan peran dan kepiawaian Presiden Joko Widodo dalam melakukan diplomasi terhadap Tiongkok. Secara khusus diplomasi yang dilakukan adalah diplomasi ekonomi yang sangat terkait dengan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Selain pendekatan yang intens terhadap Tiongkok, Presiden Joko Widodo juga melakukan berbagai terobosan di bidang investasi sekaligus menjawab keraguan negara-negara lain yang ingin berinvestasi di Indonesia, yaitu dengan melakukan pemangkasan birokrasi perizinan dan penyederhanaan berbagai macam peraturan yang dianggap mempersulit investasi di Indonesia. Secara khusus untuk Tiongkok, Presiden Joko Widodo juga terus melakukan pendekatan yang intens agar Tiongkok mau memperbanyak investasinya di Indonesia dengan memberikan beberapa keistimewaan, salah satunya dengan terpilihnya Tiongkok sebagai operator yang bekerjasama dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

²⁹Raniasih Sasmitari, dkk. 2016. *Identifikasi Prospek Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung Tahun 2050*.

Kalkulasi pemilihan Tiongkok sebagai pemenang tender kereta cepat Jakarta-Bandung, merupakan pilihan yang sangat rasional, dikarenakan Tiongkok memiliki teknologi dan kemampuan finansial yang tidak memerlukan jaminan pemerintah melalui APBN, sehingga kerjasama dapat dilakukan secara B to B (*business to business*). Lebih dari itu dengan terpilihnya Tiongkok pemenang tender kereta cepat Jakarta-Bandung semakin membuka kesempatan Tiongkok untuk terus menanamkan investasinya di pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Poin yang tercapai secara ekonomi politik dari diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok adalah dengan keberhasilan Indonesia dalam kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Pemerintah Tiongkok semakin percaya dengan kemudahan investasi di Indonesia, dan untuk jangka panjangnya negara-negara lain yang ingin berinvestasi di Indonesia melihat peluang yang besar untuk menanamkan modal investasinya dengan Tiongkok sebagai “garansi”nya.

Daftar Pustaka

- A.A, Perwita., & Y. M., Yani. 2005. “*Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*”. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Bakry, Umar Suyadi. 2016. *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Holsti. K.J. 1992. *Politik Internasional: Suatu Kerangka Analisis*. Bandung: Bina Cipta.
- Rudy. T.May. 1998. *Administrasi & Organisasi Internasional*. Bandung: PT Refika Aditama
- Wika (PT. Wijaya Karya (persero) Tbk). Keterbukaan Informasi, Jakarta, 22 Maret 2016
- Biro Riset BUMN, Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LM-FEB UI)
- Sasmitari, Raniasih, dkk. 2016. *Identifikasi Prospek Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung Tahun 2050*. Dalam <https://id.scribd.com/document/344772544/identifikasi-prospek-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-tahun-2050-docx>

<http://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html>

<http://www.antaranews.com/berita/584343/kcic-kejar-pembangunan-konstruksi-kereta-cepat-jakarta-bandung>

<http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2967104/era-jokowi-indonesia-china-makin-mesra>

<http://www.antaranews.com/berita/490460/hubungan-indonesia-tiongkok-dari-soekarno-hingga-jokowi>

<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/05/09/162843826/Sembilan.Proyek.Infras-truktur.Khusus.Ditawarkan.ke.China>

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/10025/Industri-Maritim-Butuh-Kebijakan-Kuat>

<http://www.politik.lipi.go.id/index.php/in/kolom/politikinternasional/324-memaknai-tahun-persahabatanindonesia-cina->

<http://www.gatra.com/fokus-berita-1/167915-china-dalam-pusaran-g30s>

<http://news.liputan6.com/read/824350/cerita-di-balik-konfrontasi-indonesia-malaysia>

<https://www.kemenkeu.go.id/Berita/industri-berbasis-sumber-daya-alam-masa-depan-indonesia>

<http://ekonomi.kompas.com/read/2017/04/26/165855826/investasi.china.di.indonesia.te-rus.meningkat>

<https://www.kemenkeu.go.id/Kajian/asean-china-fta-dampaknya-terhadap-ekspor-indonesia-dan-cina>

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/3817/Lalai-Dampak-Buruk-ACFTA,-Indonesia-Kebanjiran-Produk-China>

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok/>

<https://bisnis.tempo.co/read/news/2017/07/26/090894445/tak-ingin-rugi-jokowi-minta-proyek-kereta-cepat-didetailkan>

<http://www.viva.co.id/berita/nasional/370849-pelayanan-terpadu-satu-pintu-dorong-investasi>