



Pembangunan Infrastruktur di Indonesia dalam Kerja Sama Indonesia-Tiongkok 2010-2018

Adis Zakiyya

Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email: adis180012mail.unpad.ac.id

Chandra Purnama

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email: cpurnama@rocketmail.com

| Submit: 13-05-2022

| Accept: 03-08-2022

| Publish: 12-08-2022

Keywords

China,
Cooperation,
Indonesia,
Infrastructures

ABSTRACT

As the largest archipelagic country in the world, Indonesia with its various potentials and natural resources is in fact not enough to advance the country's economy. On the other hand, China has ambitions to continue to expand its influence in the world, Asia is no exception. With the problems that Indonesia had from the 1990s, namely the problem of inadequate infrastructure and very minimal numbers, it was seen as a potential for China to conduct mutually beneficial cooperation for both parties. This research is aimed at revealing and understanding Indonesia-China cooperation in building infrastructure in Indonesia. The research method used is a qualitative and implemented the concept of international cooperation. There are three platforms of cooperation between two countries, namely the Strategic Partnership Declaration, Comprehensive Strategic Partnership, and Belt Road Initiative were formed throughout 2010-2018. These three cooperation platforms have resulted in many new infrastructures in Indonesia, such as the Cisumdawu Toll Road, the Solo-Kertosono Toll Road, the Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi Toll Road, the Suramadu Bridge, and the Jakarta-Bandung High Speed Rail Project. However, with this increase in infrastructure, other problems such as flood indirectly lead to side effects of infrastructure problems.

Kata Kunci

Indonesia,
Infrastruktur,
Kerja Sama,
Tiongkok

ABSTRAK

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia dengan beragam potensi dan sumber daya alam yang dimilikinya nyatanya belum cukup untuk memajukan perekonomian negara. Di sisi lain, Tiongkok memiliki ambisi untuk terus memperluas pengaruhnya di dunia, tak terkecuali Asia. Dengan permasalahan yang dimiliki Indonesia dari 1990-an yakni permasalahan infrastruktur yang tidak memadai dan jumlahnya sangat minim, dilihat sebagai potensi bagi Tiongkok untuk saling melakukan kerja sama yang menguntungkan kedua belah pihak. Penelitian ini ditujukan untuk mengungkapkan dan memahami kerja sama Indonesia-Tiongkok dalam membangun infrastruktur di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dan menggunakan konsep kerja sama internasional. Ada tiga platform kerja sama kedua negara, yaitu Deklarasi Kemitraan Strategis, Kemitraan Strategis Komprehensif, hingga Belt Road Initiative sepanjang tahun 2010-2018. Ketiga wadah kerja sama ini menghasilkan banyak infrastruktur baru di Indonesia seperti Tol Cisumdawu, Tol Solo-Kertosono, Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, Jembatan Suramadu, dan Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Namun, dengan bertambahnya infrastruktur ini, masalah lain seperti banjir secara tidak langsung memunculkan efek samping dari permasalahan infrastruktur.

PENDAHULUAN

Dalam lingkup hubungan internasional yang memungkinkan adanya interaksi antar aktor yang melewati batasan– batasan territorial suatu negara, memberikan peluang kepada para aktor tersebut untuk memiliki suatu hubungan. Setiap aktor yang dalam hal ini adalah negara yang berdaulat, akan bertindak sesuai dengan masing– masing kepentingan nasionalnya. Dengan setiap kepentingan nasional tersebut, bukan berarti menunjukkan bahwa negara harus mencapai tujuan tersebut seorang diri, namun negara sebagai aktor akan mempengaruhi aktor lain guna mencapai kepentingan nasional tersebut. Oleh sebab itu, setiap negara (aktor) pasti akan melakukan interaksi dengan aktor lainnya (Jackson & Georg, 2009).

Sebagai hasil dari adanya proses interaksi antar negara atau antar aktor dalam dunia hubungan internasional, negara– negara tersebut kemudian memiliki aktivitas– aktivitas yang mereka bangun untuk saling mempengaruhi dalam rangka memenuhi kepentingan nasional mereka masing– masing. Dengan bantuan perkembangan teknologi yang semakin pesat pada zaman sekarang, proses interaksi antar negara dengan melewati batas – batas territorial pun sangat mudah dilakukan, sehingga hal tersebut bukanlah menjadi hambatan. Dalam hubungan internasional pun dikenal dengan adanya sistem internasional, dimana tingkah laku maupun tindakan dari suatu negara yang dilakukan terhadap negara lain bersifat timbal balik, yakni negara tersebut memberikan dan juga menerima suatu hal kepada lingkungan internasional (Jackson & Georg, 2009).

Dalam kajian Ilmu Hubungan Internasional, negara pun dapat dilihat sama dengan manusia, yang mana negara tidak dapat hidup sendiri. Negara pada dasarnya tidak dapat menghidupi masyarakat mereka sendiri, melakukan penyelesaian konflik sendiri, melakukan perdagangan sendiri, dan lain sebagainya. Layaknya manusia yang hidup sebagai makhluk sosial, negara pun pasti memerlukan negara atau aktor lain untuk menjalani

kehidupan di dunia, mulai dari persoalan ekonomi, politik, budaya, keamanan, pertahanan, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, dalam hubungan internasional, negara akan dengan ‘alami’ menjalin hubungan diplomatik melalui interaksi, kegiatan, aktivitas, atau yang lainnya untuk berdiri di atas negara sendiri.

Dalam hubungan internasional, interaksi memiliki pola 3 pola: kolaborasi, kompetisi dan konflik (Hosti, 1988) yang kemudian membentuk suatu hubungan kerja sama. Kerja sama antar aktor atau antar negara dapat terjadi sebagai salah satu dampak dari adanya penyesuaian dari perilaku aktor internasional dalam memberi respon atau melakukan antisipasi terhadap langkah yang nantinya akan diambil oleh aktor lainnya. Kerja sama kemudian akan berjalan dengan baik apabila terdapat proses pertemuan kemudian perundingan yang diadakan secara nyata (Dougherty & Pfaltzgraff, 1997).

Jika dilihat secara garis besar mengenai kerja sama internasional, kerja sama internasional pada umumnya dilakukan dalam situasi dan kondisi yang memiliki sifat desentralisasi, dimana terdapat kekurangan pada aspek lain seperti kekurangan pada aspek institusi, norma, atau yang lainnya yang efektif bagi beberapa unit yang pada dasarnya berbeda secara budaya ataupun secara jarak juga berjauhan dari segi geografis. Oleh sebab itu, muncullah kebutuhan untuk mengatasi permasalahan yang ada karena adanya kekurangan– kekurangan tersebut. Dilakukannya interaksi secara terus menerus, terdapat perkembangan teknologi, informasi, komunikasi, dan juga transportasi sangat membantu memperkuat terjadinya interaksi antar negara untuk mencapai tujuan– tujuan dari suatu kerja sama, dimana pola– pola kerja sama nantinya akan menggambarkan unsur– unsur dalam teori kerja sama yang berdasarkan pada kepentingan nasional dalam sistem internasional itu sendiri (Dougherty & Pfaltzgraff, 1997).

Hubungan diplomatik yang dibangun suatu negara dengan negara lain dapat dilihat dalam

hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Tiongkok. Indonesia dengan Tiongkok telah menjalin hubungan diplomatik selama lebih dari 60 tahun. Hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Tiongkok ini merupakan hasil dari komitmen yang memiliki dasar pada politik bebas aktif pasca terjadinya peristiwa perang dingin yang melibatkan antara Uni Soviet dan Amerika Serikat. Hubungan diplomatik yang terjalin antara Indonesia dengan Tiongkok ini berawal pada era pemerintahan Presiden Soekarno, yang mana menjadi awalan dari *China and Shaping of Indonesia* yang dibentuk pada tahun 1945 hingga 1965, yang menjadikan Tiongkok sebagai mercusuar bagi Indonesia (Daris, 2019).

Pada dasarnya, Tiongkok adalah salah satu negara dari banyak negara di dunia yang perekonomiannya terkuat di benua Asia. Tiongkok mengalami kebangkitan ekonomi mereka setelah terjadinya reformasi ekonomi politik setelah Deng Xiaoping. Sejak tahun 70-an, Deng Xiaoping kemudian menjadikan Tiongkok khususnya bidang perekonomian Tiongkok untuk bersifat terbuka sehingga dapat mendapatkan akses dengan negara lain dari dunia internasional dan juga mulai untuk membuka peluang bagi pemasukan dalam bidang investasi asing (Cipto, 2007). Setelah periode tersebut, khususnya pada tahun 80-an, perekonomian Tiongkok kemudian berubah ke arah terbuka dan progresif terhadap perdagangan global yang jauh lebih besar cakupannya dari pada sebelumnya serta memasukkan suntikan dana asing, serta diberi kelonggaran untuk terjun dalam pasar internasional (Wong, 2008). Reformasi ekonomi di Tiongkok ini kemudian menjadi langkah emas yang diambil oleh Tiongkok untuk mendapatkan 'posisi' nya di dalam dunia internasional sekarang.

Dasar kebijakan luar negeri Tiongkok yang ditekankan oleh Perdana Menteri Li Peng pada 1990 silam menyebutkan bahwa Tiongkok telah berupaya untuk menguatkan hubungan dari lembaga pemerintahan hingga lembaga non-pemerintahan bersama negara yang mana

secara geografis berdekatan posisinya dengan Tiongkok, dan sudah memiliki hasil dalam peningkatan persatuan kerja sama dan peningkatan hubungan dalam lingkup dunia ketiga (Riduan, 2017). Atas dasar pernyataan Perdana Menteri Li Peng tersebut, dapat dilihat bahwa dasar dari kebijakan luar negeri Tiongkok merupakan upaya untuk memperkuat hubungan kerja sama dengan negara– negara berkembang di dalam lingkup dunia ketiga (Bakri, 1997). Dari sini juga dapat dilihat bahwa keterbukaan Tiongkok terhadap aktor– aktor negara maupun non-negara Tiongkok akan saling membantu dalam memperluas pengaruh Tiongkok dalam bidang ekonomi.

Tiongkok juga merupakan salah satu negara yang memiliki keunikan yang membedakannya dengan negara lain. Dilihat dari sistem politik dan sistem ekonomi Tiongkok, terdapat dua ideologi yang berbeda. Ideologi yang dipegang Tiongkok dalam sistem ekonomi mereka adalah sistem ekonomi kapitalis, sedangkan di sisi lain sistem pemerintahan Tiongkok masih mempertahankan sistem komunis. Namun, jika dilihat pengaruhnya pada zaman sekarang, tidak dapat dipungkiri bahwa Tiongkok memiliki perekonomian yang jauh lebih stabil jika dibandingkan dengan Indonesia maupun jika dibandingkan dengan beberapa negara berkembang lainnya yang berlokasi di Asia Tenggara, khususnya di ASEAN, walaupun Tiongkok memiliki perbedaan yang cukup rumit namun sistem ekonomi– politik Tiongkok dapat dikatakan berada pada status yang cenderung stabil.

Jika dilihat dari sisi Tiongkok, tata hubungan internasional baru harus dilandaskan berdasarkan prinsip bahwa seluruh negara– negara yang merdeka, besar maupun kecil nya suatu negara harus sama– sama membangun hubungan politik dan ekonomi yang bersifat timbal balik dan sejalan dengan prinsip– prinsip konsistensi damai (Bakri, 1997). Dalam lingkup kerja sama internasional khususnya dalam sektor finansial, dibutuhkan prinsip interdependensi atau saling ketergantungan dan bergantung, menjadikan Tiongkok sebagai sumber baru di dunia yang ditetapkan oleh

banyak negara yang belum maju secara ekonomi sebagai harapan baru. Dalam hal ini, jika Tiongkok dilihat dari perspektif ekonomi-politik, Tiongkok memiliki posisi yang dapat dibalang memihak kepada dua pihak karena di satu sisi, Tiongkok pada awalnya masih dikategorikan sebagai negara yang berkembang, sehingga menjadi suatu keunggulan bagi Tiongkok untuk melakukan pelancaran dalam hal pendekatan ke negara-negara terkait yakni negara berkembang lainnya karena pada dasarnya Tiongkok dapat ikut membantu meningkatkan solidaritas dan empati diantara negara-negara tersebut. Di sisi lain, Tiongkok memiliki kapabilitas atau kemampuan ekonomi dalam meningkatkan daya saing dan kekuatan dominasi diantara negara-negara maju. Oleh karena itu, jika dilihat dalam konteks ini, Tiongkok juga dapat berada di lingkungan negara maju untuk memperluas pengaruhnya. Kedua alasan tersebut yang kemudian dapat mendatangkan keuntungan bagi perekonomian Tiongkok, dimana Tiongkok dibutuhkan kedua golongan yakni dari golongan negara berkembang dan golongan negara maju (Wardhani, 2010).

Secara umum, Tiongkok memiliki kepentingan nasional yang berfokus dan berorientasi pada aspek kesejahteraan dan kepentingan ekonomi untuk memacu Tiongkok dalam mewujudkan lingkungan internasional yang di kemudian hari dapat menguntungkan negaranya. Adanya reformasi ekonomi tersebut menjadi peningkatan yang signifikan dalam aspek ekonomi untuk mendorong perekonomian Tiongkok ke arah yang lebih aktif lagi untuk menaikkan taraf negaranya sebagai negara adidaya. Tiongkok menginginkan agar Tiongkok dapat memengaruhi dunia internasional khususnya di Kawasan Asia dan tidak didominasi oleh negara atau hegemoni lain. Atas dasar inilah yang menjadikan tujuan kebijakan luar negeri Tiongkok untuk menjaga stabilitas perekonomian nasional mereka (Riduan, 2017).

Dinamika fluktuatif yang berada di dalam suatu hubungan antar negara dalam lingkup

kerja sama pasti tidak dapat dipungkiri bahwa akan ada berbagai macam kendala, hambatan, keuntungan, kerugian, dan lain sebagainya. Yang terpenting dari diadakannya kerja sama antar negara atau aktor dalam hubungan internasional adalah saling memberi nilai positif yang nantinya akan menguntungkan kedua belah pihak pada jangka pendek maupun jangka Panjang. Dengan adanya Tiongkok sebagai negara di Asia yang berkekuatan dalam aspek ekonomi maupun politik, Indonesia dapat menjadikan hal tersebut sebagai peluang dan kesempatan untuk bermitra kerja sama untuk mendukung serta menopang pelaksanaan pembangunan di Indonesia. Dilihat dari acuan kerja sama kemitraan strategis yang dahulu diresmikan dan diimplementasikan oleh kedua belah pihak yakni Indonesia dengan Tiongkok khususnya dalam sektor pembangunan, Indonesia dapat ‘mengandalkan’ Tiongkok dalam hal pembangunan infrastruktur fisik nasional. Dalam penelitian kali ini akan diuraikan pembahasan mengenai apa saja infrastruktur yang dibuat sebagai hasil dari implementasi kerja sama Indonesia dengan Tiongkok khususnya pada tahun 2010 hingga 2018.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang dirasa linear dan dapat membantu penelitian ini. Pertama penelitian yang berjudul “Kerja sama Indonesia-Tiongkok dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung 2014 – 2018” yang ditulis oleh Muhammad Daris. Penelitian (Daris, 2019) secara spesifik membahas kerja sama Indonesia-Tiongkok di bidang infrastruktur yakni pembangunan kereta cepat dan menganalisis keuntungan yang didapat oleh Indonesia dalam kerja sama tersebut. Perbedaan penelitian ini dari penelitian-penelitian terdahulu terletak pada bahasan tentang kerja sama di bidang infrastruktur apa saja yang dilakukan Indonesia dengan Tiongkok pada lingkup tahun 2010-2018 secara general dan infrastruktur bentuk apa saja yang dibangun pada tahun tersebut sebagai hasil dari kerja sama yang dibuat.

Penelitian selanjutnya yang memudahkan peneliti dalam menganalisis penelitian adalah jurnal yang berjudul “Kerja Sama Ekonomi-Politik Indonesia dan Cina pada Implementasi Program *Belt and Road Initiative*” dan ditulis oleh Sindy Yulia Putri dan Dairatul Ma’arif pada tahun 2019. Penelitian tersebut membahas mengenai kerja sama *Belt Road Initiative* secara spesifik dan membahas dampak positif dan negatif bagi Indonesia (Putri & Ma’arif, 2019). Perbedaan dari penelitian tersebut adalah penelitian kali ini tidak hanya akan membahas kerja sama *Belt Road Initiative* namun kerja sama di bidang infrastruktur lain yang juga terbentuk pada tahun 2010-2018.

Penelitian terdahulu lainnya adalah penelitian yang berjudul “Kerja sama Indonesia – Tiongkok (Suatu Studi Kasus tentang Kebijakan Penerbangan Langsung Manado–Tiongkok)” (Kalebos et al., 2020). Penelitian ini berbeda dari segi fokus bidang kaji yakni penelitian tersebut berfokus dalam kerja sama di bidang transportasi penerbangan, sedangkan penelitian saya berfokus dalam bidang infrastruktur, namun penelitian ini saya ambil sebagai penelitian terdahulu karena membantu saya dalam menerapkan konsep kerja sama internasional.

Tujuan dari dibuatnya riset ini adalah untuk mendeskripsikan serta menganalisis bagaimana kerja sama Indonesia dengan Tiongkok di bidang infrastruktur pada tahun 2010–2018 dan meningkatkan pengetahuan mendasar bagi masyarakat khususnya penstudi Ilmu Hubungan Internasional akan pentingnya sebuah kerja sama dalam bernegara dan dampak apa yang ditimbulkan dari kerja sama tersebut. Hasil dari kerja sama nantinya dapat menjadi aset dari suatu negara untuk memajukan negaranya, yang dalam penelitian ini adalah kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok. Oleh karena itu penelitian ini akan membawa rumusan masalah “Apa saja kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok di bidang infrastruktur pada tahun 2010–2018?” dan juga “Apa infrastruktur yang berhasil terbentuk dari danya kerja sama pada tahun 2010–2018 tersebut?”.

KERANGKA KONSEPTUAL

Kerja Sama Internasional

Interaksi yang dijalin antar satu aktor dengan aktor lainnya atau dalam penelitian ini adalah negara, terlihat semakin mengalami peningkatan seiring berkembangnya zaman dan teknologi. Sama halnya dengan manusia, negara tidak dapat hidup di dunia ini dengan sendirinya. Negara memerlukan uluran tangan dari negara lain guna terpenuhinya kebutuhan warga negaranya hingga kepentingan nasionalnya. Dalam dunia hubungan internasional, negara pasti akan berinteraksi dengan negara lain hingga membentuk hubungan karena akan ada kondisi saling bergantung satu sama lain akan kebutuhan negara masing – masing. Perkembangan kondisi seperti ini dalam hubungan internasional kemudian dapat dilihat dengan adanya berbagai macam kerja sama internasional di seluruh Kawasan yang dilandaskan dengan persoalan – persoalan ekonomi, politik, dan yang lainnya (Zulkifli, 2012).

Dengan demikian, negara– negara di dunia semakin memperkuat negara mereka guna mempengaruhi negara lain dalam rangka mengajak melakukan suatu kerja sama internasional. Negara– negara yang saling bergantung dalam lingkup global memiliki fokus untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa mereka masing– masing dengan dilandaskan prinsip– prinsip seperti prinsip saling percaya, menghormati, dan juga menghargai. Jika seluruh negara yang ingin melakukan kerja sama internasional sudah seperti itu, maka kerja sama dalam bidang ekonomi, politik, budaya, pendidikan, keamanan, dan yang lainnya akan lebih mudah untuk dijalin (Zulkifli, 2012). Oleh sebab itu, dirasa tepat bagi penelitian ini untuk menggunakan teori kerja sama internasional sebagai acuan dalam melakukan penelitian hingga mendapatkan hasil yang diinginkan.

Menurut K. J. Holsti, kerja sama internasional dapat didefinisikan dari poin– poin berikut ; (1) memiliki pandangan akan

adanya dua kepentingan, nilai, maupun tujuan atau lebih yang nantinya saling bertemu dan dapat menghasilkan suatu hal yang kemudian dapat dipenuhi dan dipublikasikan oleh segala pihak yang terkait, (2) memiliki harapan ke depan dari suatu aktor (negara) bahwa kebijakan yang telah diputuskan oleh aktor lain sifatnya akan berupa bantuan ke negara tersebut guna memenuhi kepentingan nasional maupun nilai lainnya, (3) persetujuan maupun permasalahan diantara kedua belah negara atau lebih dapat bersifat pemanfaatan kepentingan yang sama maupun kesamaan kepentingan, (4) terdapat peraturan yang resmi maupun peraturan yang tidak resmi tentang transaksi di masa depan nantinya yang akan dijalankan guna mewujudkan persetujuan, dan (5) terjadinya transaksi dalam perjanjian adalah guna memenuhi persetujuan pihak-pihak yang terkait (Holsti, 1988). Dari poin-poin definisi menurut Holsti di atas, dapat ditarik sebuah kesimpulan mengenai kerja sama internasional yakni kerja sama internasional merupakan harapan, pandangan, dan aksi dari suatu negara mengenai kepentingan, nilai, atau tujuan yang saling bertemu dengan negara lain dan dapat memberikan hasil berupa *output* yang nantinya akan membantu negara yang bersangkutan untuk mencapai kepentingan nasional maupun nilai lainnya.

METODE RISET

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Metode penelitian kualitatif sendiri merupakan metode yang digunakan untuk memahami, menemukan, dan memaknai sesuatu (Somantri, 2005). Metode penelitian kualitatif juga memiliki tujuan untuk mendapatkan gambaran yang utuh akan suatu hal yang berdasarkan dari sudut pandang manusia yang menjadi peneliti dan juga bertujuan untuk mengkaji suatu fenomena sosial dengan lebih dalam, khususnya yang bersifat studi kasus. Penelitian kualitatif juga akan berhubungan dengan ide, pendapat, persepsi, dan unsur lainnya yang tidak dapat dihitung atau diukur dengan angka (Fatmawati, 2013). Metode penelitian kualitatif

juga akan menghasilkan data yang nantinya akan disajikan dalam bentuk deskriptif sehingga akan terdapat banyak deskripsi-deskripsi, ciri-ciri, dan gejala mengenai fenomena dan studi kasus terkait dengan tujuan mengungkap suatu permasalahan dan juga keadaan di lapangan dengan sebagaimana adanya atau nyata, yang kemudian akan dianalisis sesuai dengan kebutuhan.

Di sisi lain, dengan digunakannya kualitatif sebagai metode penelitian oleh penulis, akan tetap dibutuhkan data-data pendukung yang dapat dijadikan acuan dalam penulisan. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan sumber data yang berjenis sekunder dengan teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka atau *library research*. Data sekunder merupakan data yang penulis peroleh dari buku, jurnal, literature sebelumnya, atikel, media, berita, dan lain sebagainya (Fatmawati, 2013). Sementara itu, studi pustaka sendiri merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang bertujuan untuk menghimpun data-data penunjang penelitian dengan cara meninjau bahan pustaka yakni buku, jurnal, artikel, dan lain sebagainya, membuat catatan penelitian, hingga mengolah data yang relevan dengan penelitian ini. Data-data yang kemudian sudah diperoleh akan dianalisis dan diolah oleh penulis untuk dipaparkan dalam bentuk alinea atau paragraf yang terstruktur dan padu sehingga tujuan dari penelitian ini dapat tersampaikan dengan baik kepada pembaca.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Merujuk kepada kerangka konseptual mengenai kerja sama internasional menurut Holsti, kerja sama internasional dapat didefinisikan sebagai berikut ; (1) kerja samainternasional memiliki pandangan akan adanya dua atau lebih kepentingan, nilai, maupun tujuan atau lebih yang nantinya saling bertemu dan dapat menghasilkan suatu hal yang kemudian dapat dipenuhi dan dipublikasikan oleh segala pihak yang terkait, (2) memiliki harapan ke depan dari suatu aktor (negara) bahwa kebijakan yang telah diputuskan oleh

aktor lain sifatnya akan berupa bantuan ke negara tersebut guna memenuhi kepentingan nasional maupun nilai lainnya, (3) persetujuan maupun permasalahan diantara kedua belah negara atau lebih dapat bersifat pemanfaatan kepentingan yang sama maupun kesamaan kepentingan, (4) terdapat peraturan yang resmi maupun peraturan yang tidak resmi tentang transaksi di masa depan nantinya yang akan dijalankan guna mewujudkan persetujuan, dan (5) terjadinya transaksi dalam perjanjian adalah guna memenuhi persetujuan pihak-pihak yang terkait (Holsti, 1988).

Poin nomor satu yakni kerja sama internasional memiliki pandangan akan adanya dua kepentingan, nilai, maupun tujuan atau lebih yang nantinya saling bertemu dan dapat menghasilkan suatu hal yang kemudian dapat dipromosikan atau dipenuhi oleh segala pihak yang terkait. Jika dilihat implementasinya dengan kerja sama yang dilakukan oleh Tiongkok dengan Indonesia, benar adanya bahwa Indonesia dan Tiongkok saling memiliki kepentingan masing-masing yang saling bertemu. Kepentingan tersebut adalah kepentingan Tiongkok dalam memperkuat perekonomian negaranya di Asia (Viollita, 2013), dan Indonesia memiliki kepentingan untuk memajukan negaranya melalui perbaikan infrastruktur secara bertahap (Maryaningsih et al., 2014). Kedua tujuan tersebut kemudian bertemu dan menghasilkan Deklarasi Kemitraan Strategis hingga Kemitraan Strategis Komprehensif, maupun *Belt Road Initiative*.

Poin selanjutnya yakni memiliki harapan ke depan dari suatu aktor (negara) bahwa kebijakan yang telah diputuskan oleh aktor lain sifatnya akan berupa bantuan ke negara tersebut guna memenuhi kepentingan nasional maupun nilai lainnya (Holsti, 1988). Indonesia berharap, bahwa implementasi dari poin ini dalam kerja sama infrastruktur Indonesia-Tiongkok, Tiongkok sebagai mitra dagang dan negara sahabatnya dapat membantu Indonesia dalam mencapai salah satu kepentingan nasionalnya, yakni meratakan pembangunan infrastruktur di Indonesia dalam rangka memajukan perekonomian secara bertahap. Di

sisi lain, Tiongkok juga mengharapkan Indonesia untuk dapat membantu Tiongkok sebagai 'imbalan' nya untuk memperluas pengaruh mereka di Asia dan berteman baik dengan Tiongkok itu sendiri.

Poin nomor tiga menyebutkan bahwa kerja samainternasional mencakup persetujuan maupun permasalahan diantara kedua belah negara atau lebih dapat bersifat pemanfaatan kepentingan yang sama maupun kesamaan kepentingan (Holsti, 1988). Jika dilihat secara nyata, Indonesia memiliki permasalahan tentunya di bidang infrastruktur. Bagi Indonesia, bidang yang perlu untuk dibenahi dan dirasa tepat untuk dilakukan dengan bermitra Bersama Tiongkok adalah perbaikan dan pengembangan di bidang infrastruktur. Hal ini tentunya akan mencakup perbaikan infrastruktur yang sebelumnya telah ada maupun penyediaan dan pembangunan infrastruktur-infrastruktur yang baru. Sepanjang periode krisis di banyak dimensi, pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat dilihat sebagai hal yang terbengkalai karena minimnya dan terbatasnya dana pemerintah. Infrastruktur di Indonesia pada awal tahun 2000-an tidak terlepas dari permasalahan finansial atau pendanaan karena pada dasarnya belanja investasi untuk infrastruktur rendah dan juga tidak memadai untuk membiayai pembangunan infrastruktur dengan kualitas bagus yang dapat menjangkau wilayah Indonesia yang sangat luas ini (Maryaningsih et al., 2014). Pengeluaran yang dialokasikan untuk pembelanjaan infrastruktur dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tahun 2013 hanya sekitar 2,3% dari Produk Domestik Bruto (PDB) atau dapat disetarakan dengan nilai Rp 203 Triliun. Dari hal ini, pembangunan infrastruktur di Indonesia masih sangat bergantung pada anggaran negara melalui APBN maupun APBD, dan masih sangat minimnya peran swasta dalam mengambil bagian hal tersebut.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang juga terletak di wilayah tumpu dari poros maritim dunia, menjadikan Indonesia sebagai negara dengan peran pemain

ekonomi yang sangat penting. Meski dengan segala potensi yang dimiliki oleh Indonesia, Indonesia tidak memiliki infrastruktur yang cukup khususnya di bidang maritim sebagai negara dengan status negara kepulauan terbesar di dunia, yang menghubungkan navigasi maritim diantara dua benua dan dua Samudra, serta pasar utama di Kawasan Asia Tenggara (Magdalena, 2021). Jika dilihat dari aspek pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan ekonomi di Indonesia sifatnya masih terpusat di pulau-pulau utama negara seperti Pulau Jawa. Interkonektivitas yang berbentuk jalan, pelabuhan, maupun jembatan antar pulau bahkan antar wilayah masih sangat kurang. Dengan perbaikan dan pembentukan infrastruktur baru di Indonesia guna mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut yang dilakukan bersama dengan mitra dagang yakni Tiongkok, diharapkan akan membantu memudahkan penjangkauan daerah-daerah yang kurang terjangkau serta meningkatkan neraca perekonomian khususnya di Indonesia (Magdalena, 2021).

Poin keempat menyebutkan bahwa dalam kerja samainternasional terdapat peraturan yang resmi maupun peraturan yang tidak resmi tentang transaksi di masa depan nantinya yang akan dijalankan guna mewujudkan persetujuan (Holsti, 1988). Dalam implementasinya, Indonesia dengan Tiongkok telah berhasil membuat perjanjian Deklarasi Kemitraan Strategis, Kemitraan Strategis Komprehensif, dan BRI. Dari ketiga perjanjian tersebut, di dalamnya tentunya sudah memuat aturan-aturan apa saja guna melaksanakan pembangunan, seperti pembagian keuntungan, mekanisme pembangunan, pembagian pekerjaan, pembagian suplai material, dan lain sebagainya. Sama halnya dengan poin terakhir yang menyebutkan bahwa dalam kerja samainternasional akan terjadinya transaksi dalam perjanjian adalah guna memenuhi persetujuan pihak-pihak yang terkait (Holsti, 1988). Dalam implementasinya, Indonesia dengan Tiongkok tentu melakukan transaksi dagang seperti untuk membeli material,

pembayaran upah, penyewaan kontraktor, dan lain sebagainya guna memenuhi persetujuan pihak terkait.

Sejarah Hubungan Diplomatik Indonesia – Tiongkok

Hubungan diplomatik antar negara tentunya memiliki dinamika tersendiri karena menyangkut kedua belah negara yang memiliki perbedaan kepentingan. Hubungan Indonesia-Tiongkok yang dimulai secara resmi pada tahun 1950 merupakan awal dari banyak peristiwa dan kerja sama yang hingga saat ini masih berlanjut. 3 tahun setelahnya, yakni pada tahun 1953, perjanjian perdagangan antara Indonesia dengan Tiongkok pertama kali ditandatangani di Beijing. Kemudian dua tahun setelahnya yakni 1955, PM Tiongkok, Zhou Enlai menghadiri Konferensi Asia Afrika atau KAA, 26 hingga 28 April 1955 di Bandung serta melakukan penandatanganan Perjanjian Dwi Kenegaraan Indonesia – Tiongkok (Sinaga, 2013). Setelah peristiwa penting tersebut, hubungan diplomatik antar kedua negara diharmoniskan dengan pertemuan serta kunjungan. Hubungan yang harmonis nan dekat dapat dirasakan dampaknya selama masa presiden pertama Republik Indonesia, Presiden Soekarno menjabat. Hubungan ini kemudian pada tahun 1965 mengalami ketegangan dikarenakan adanya kasus pemberontakan Partai Komunis Indonesia atau PKI tepatnya pada tanggal 30 September yang kemudian membawa hubungan antar kedua negara ke titik pembekuan yang diinisiasikan oleh Indonesia pada 9 Oktober 1967, dikarenakan Indonesia merasa curiga akan adanya campur tangan dari Beijing dalam kasus tersebut (Sinaga, 2013).

Hubungan diplomatik antara Indonesia dan Tiongkok sempat mengalami ketegangan karena pada dasarnya Tiongkok merupakan negara dengan paham ideologi komunis. Kurang lebih 20 tahun setelahnya, tepatnya pada tanggal 3 Juli 1990, Menteri Luar Negeri Indonesia dengan Tiongkok menandatangani Kesepakatan Bersama yang bernama *“The Resumption of the Diplomatik Relations*

between the Two Countries” yang berarti sebuah kelanjutan dari hubungan diplomatik antara kedua negara, di Beijing (Sinaga, 2013).

Sebagai negara dengan populasi dan luas wilayah terbesar di Asia Tenggara, Indonesia menjadi target mitra Tiongkok paling ‘menjanjikan’. Pasalnya, Indonesia memiliki struktur ekonomi yang bersifat masih sangat mengandalkan perdagangan luar negeri, sehingga Indonesia harus sigap dalam memanfaatkan peluang dan kesempatan yang ada, yang dalam hal ini sedang berkembang di Tiongkok. Tiongkok pun melihat Indonesia sebagai pangsa pasar untuk menanam investasi dan melakukan perdagangan, tak terkecuali dengan negara– negara dengan kekuatan ekonomi besar lainnya.

Puncak dari hubungan antara Indonesia dengan Tiongkok adalah pada saat peristiwa penandatanganan Deklarasi Kemitraan Strategis atau *Strategic Partnership Declaration* di Jakarta, pada 25 April 2005 lalu. Deklarasi Kemitraan Strategis yang dijalin oleh Indonesia dan Tiongkok ini mencakup kerja samadi banyak bidang. Bidang– bidang tersebut mencakup bidang keamanan, politik, kebudayaan, sosial, ekonomi, pembangunan, dan masih banyak lagi. Deklarasi ini menjadi batu loncatan bagi Indonesia karena setelah ditandatanganinya deklarasi tersebut, hubungan antar kedua negara terus berkembang pesat (Wibowo & Hadi, 2009).

Kerja sama Infrastruktur Indonesia–Tiongkok 2010-2018

Indonesia dan Tiongkok sempat membuat kesepakatan kerja samayang tertuang dalam Deklarasi Kemitraan Strategis yang dimulai pada 2005 silam hingga 2010 dan di periode pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY). Deklarasi Kemitraan Strategis antara Indonesia dengan Tiongkok dibentuk dengan tujuan untuk mencapai kestabilan ekonomi dan juga membantu menaikkan level ekonomi Indonesia untuk memperkuat Indonesia dalam persaingannya dengan negara– negara lain. Kesepakatan tersebut kemudian menjadi akses pendorong

yang kuat dalam rangka memperkuat hubungan kedua negara. Dari kesepakatan tersebut juga dihasilkan beberapa MoU terkait pengembangan dan juga peningkatan ekonomi maupun pembangunan bagi kedua negara (Viollita, 2013).

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, Deklarasi Kemitraan Strategis merupakan batu loncatan bagi Indonesia dalam bekerja sama ekonomi dengan Tiongkok. Di bidang ekonomi sendiri setelah adanya DKS, target volume perdagangan yang direncanakan tercapai di tahun 2010, nyatanya tercapai pada tahun 2008, dengan nilai sebesar US\$30 miliar (Sinaga, 2013).

Dengan keberhasilan yang diraih dari Deklarasi Kemitraan Strategis pada tahun 2005 hingga 2010 lalu, maka Indonesia dengan Tiongkok memutuskan untuk melanjutkan Deklarasi ini untuk periode tahun 2010 hingga 2015, sebelum terjadi perkembangan lagi menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif pada tahun 2013. Hal ini ditujukan untuk memajukan ekonomi negara ke arah bidang ekonomi yang tentunya bersifat stabil dari sebelumnya dan juga lebih kuat untuk dapat kuat jika terjadi krisis di dunia global. Deklarasi Kemitraan Strategis pada periode ini memperluas cakupan fokus mereka yang tertuang dalam *Plan of Action (PAO)* guna mencapai tujuan– tujuan tersebut. Fokus deklarasi ini diantara lain ; (1) mempromosikan kerja sama yang cakupannya lebih luas pada lingkup bilateral, regional, hingga internasional, (2) semakin memperkuat kerja sama khususnya dalam bidang infrastruktur seperti jalan, jembatan dan juga pelabuhan, maupun fasilitas teknologi dan komunikasi, (3) mempererat komisi Bersama ekonomi, perdagangan, dan juga kerja sama teknis, (4) meningkatkan perlindungan lingkungan yang dapat dicapai melalui pertukaran kerja sama antar pemerintah pusat maupun daerah, *non-governmental organization* (NGO), hingga masyarakat, dan (5) meningkatkan kerja sama di bidang IPTEK (Viollita, 2013).

Dari Kerja sama Kemitraan Strategis tersebut, menghasilkan beberapa infrastruktur

yang berhasil terbentuk di Indonesia dalam tiga bentuk yakni jalan tol, jembatan, dan juga waduk. Pada dasarnya, pemerintah Indonesia telah melakukan banyak upaya dalam membangun infrastruktur yang dapat memfasilitasi rakyatnya demi terciptanya peningkatan ekonomi. Namun kembali lagi pada kenyataannya, bahwa merealisasikan hal tersebut sulit karena terbatasnya dana yang dimiliki oleh Indonesia itu sendiri. Oleh karenanya, kerja samainternasional dengan mitra dagang yang strategis yakni Tiongkok merupakan solusi yang dipilih oleh Indonesia (Majid, 2019).

Pada tahun 2011 lalu, diwadahkan ke dalam Kerja sama Kemitraan Strategis, Indonesia dan Tiongkok menginisiasikan untuk membangun infrastruktur jalan tol yakni Tol Cisumdawu. Dalam pembangunan proyek infrastruktur Tol Cisumdawu ini, total anggaran mencapai angka Rp5 triliun. Tol Cisumdawu merupakan jalan tol yang menghubungkan tiga kota, yakni Cileunyi atau Bandung, Sumedang, dan Dawuan yang panjangnya mencapai lebih dari 60 kilometer. Proyek jalan Tol Cisumdawu ini ditargetkan untuk selesai pada tahun 2014, atau 3 tahun setelah diinisiasikan oleh kedua belah negara. Meskipun dalam proses realisasi pembangunan jalan tol tersebut mengalami banyak hambatan yang mana salah satunya merupakan hambatan finansial. Menurut Gubernur Jawa Barat pada masa itu, Ahmad Heryawan, mengemukakan bahwa pembangunan jalan Tol Cisumdawu ini akan sangat membantu dalam hal mengurangi beban ruas jalan lainnya yakni jalan Cadas Pangeran yang pada saat itu sudah semakin padat akibat terus bertambahnya volume kendaraan di jalan (Adhi, 2011).

Satu tahun setelah inisiasi proyek Tol Cisumdawu, terdapat proyek baru di bawah kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam wadah Kerja sama kemitraan Strategis. Proyek tersebut adalah pembangunan jalan tol yang menghubungkan tiga kota, yakni Medan, Kualanamu, dan Tebing Tinggi, sehingga jalan tol tersebut disebut dengan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi. Panjang

infrastruktur ini terbentang lebih dari 60 km, dengan pendanaan pembangunan infrastruktur senilai Rp1,4 triliun. Dalam pembangunan ini, Tiongkok meminjamkan dana hampir sebesar 90% dari total anggaran melalui Bank Exim Tiongkok, dan sisa anggarannya dibayarkan dari APBN Indonesia. Proyek ini diinisiasikan pada tahun 2011 dan mulai sampai di tahap pengerjaan pada tahun 2012 (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, n.d.).

Selain kedua tol tersebut yang telah berhasil dibangun atas dasar kerja sama Indonesia dengan Tiongkok, terdapat satu tol lain yakni Tol Solo-Kertosono. Jalan tol ini menghubungkan tiga kota antara Solo, Ngawi, dan Kertosono. Panjang tol Solo-Kertosono ini ditaksir mencapai total 176,7 kilometer. Dalam pembangunan jalan tol ini, terdapat banyak hambatan yang menyebabkan 'mangkrak' atau terhentinya pembangunan. Terhentinya pembangunan tentunya karena adanya faktor tertentu, seperti ketidakseimbangan antara kinerja pemerintah dengan sikap para investor. Langkah tegas dari pemerintah kemudian baru diambil alih pada tahun 2015 oleh Badan Usaha Milik Negara, PT. Jasamarga, dan PT Waskita Karya. Solusi lain yang diambil adalah pengambilalihan proses dibebaskannya pengambilan lahan yang pada awalnya dipegang oleh investor asing maupun lokal ke negara (Aditiasari, 2015). Terlepas dari hambatan– hambatan yang terjadi, tentunya ada dampak positif yakni mempermudah akses masyarakat dalam proses mobilisasi dari satu daerah ke daerah yang lainnya melalui jalan tol ini.

Di luar dari pembangunan infrastruktur dengan bentuk jalan tol, kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok di dalam wadah Kerja sama Kemitraan Strategis juga menghasilkan infrastruktur lain berupa jembatan. Jembatan yang berhasil diinisiasikan dan terbentuk di dalam wadah Kerja sama Kemitraan Strategis salah satunya merupakan Jembatan Surabaya-Madura. Jembatan Suramadu merupakan jembatan yang menghubungkan dua pulau yang terpisah

oleh perairan, yakni antara Surabaya dengan Madura. Jembatan ini ditaksir memiliki Panjang yang terbentang hingga 5,4 kilometer. Proyek pembangunan jembatan ini ditaksir menelan dana investasi sekitar sebesar Rp4,5 triliun. Menurut Hermanto Dardak, Direktur Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum pada masanya, dalam membangun Jembatan Suramadu ini menggunakan tenaga sebesar 3.500 pekerja, 430.000 ton beton, dan 50.000 ton baja. Tentunya dalam pembangunan jembatan ini terdapat banyak hambatan, mulai dari tahap pengecoran, pemancangan, dan lain sebagainya. Tantangan terbesar dari pembangunan proyek ini adalah kondisi geologis dan juga kondisi geografis, mengingat jembatan dibuat untuk menghubungkan dua pulau yang berjauhan (VIVA.co.id, 2009).

Selain proyek pembangunan Jembatan Suramadu, kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok juga menginisiasikan proyek jembatan lain. Jembatan tersebut adalah Jembatan Tayan. Jembatan Tayan ini akan dikerjakan oleh kontraktor dari Indonesia dan Tiongkok, yakni PT Wijaya Karya Tbk dan *Tiongkok Road and Bridge Corporation*. Proyek Jembatan Tayan diinisiasikan dan sudah ditandatangani kontraknya sejak tahun 2011. Anggaran investasi dalam rangka membangun jembatan tersebut ditaksir mencapai Rp740 miliar. Dalam membangun proyek jembatan ini, Tiongkok memberikan pinjaman dana berupa utang sebanyak 90% dan sisa 10% diambil dari APBN Indonesia. *Output* dalam pembangunan proyek ini selain menyatukan dua wilayah yang terpisah, diharapkan bagian Selatan di Kalimantan nantinya dapat tersambung sebagai salah satu pendongkrak Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) (Zulfi, 2012). Proyek ini kemudian selesai dan berhasil diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo pada tahun 2016 (Nasir, 2016).

Kerja samayang dijalin antara Indonesia dengan Tiongkok khususnya dalam era pemerintahan Presiden Joko Widodo, khususnya dalam sektor kerja sama investasi,

perdagangan, dan juga pariwisata nampaknya bukan hal yang baru jika ketiga aspek tersebut menjadikan hubungan kerja sama kedua negara menjadi lebih erat. Indonesia menargetkan lebih banyak investasi asing khususnya dari Tiongkok untuk masuk ke lingkup nasional hingga menjadikan Tiongkok kini sebagai investor asing terbesar peringkat tiga, setelah Singapura dan juga Jepang (Kalebos et al., 2020).

Pada periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo, arah target hubungan luar negeri dan juga pembangunan di Indonesia sangatlah bergantung dengan Tiongkok. Hal ini terlihat dari haluan politik luar negeri Indonesia pada masa itu yang sangat mengedepankan doktrin Poros Maritim Dunia (PMD) dan juga memaksimalkan diplomasi ekonomi dalam rangka membantu mewujudkan kepentingan nasional bangsa (Lahadalia, 2021). Doktrin tersebut adalah salah satu cara untuk mengikat *One Belt One Road (OBOR)* milik Tiongkok. OBOR setelahnya diubah menjadi *Belt Road Initiative (BRI)* yang merupakan sebuah keinginan untuk menghubungkan banyak benua (Asia, Eropa, hingga Afrika) dan tentu saja dipimpin oleh negara pencetus, yakni Tiongkok (Lahadalia, 2021). Presiden Joko Widodo sangat menjalin tali persahabatan yang baik dengan Tiongkok dan bekerja sama dengan Tiongkok untuk menanam investasi di Indonesia dalam pembangunan rekonstruksi rel kereta api dengan kecepatan tinggi, energi, pariwisata, maritime, dan juga pengembangan industri pelabuhan kapal. Di era kepemimpinan Presiden Joko Widodo juga dipusatkan perhatiannya pada pembangunan infrastruktur khususnya kereta api berkecepatan tinggi atau kereta cepat.

Pada masa awal pemerintahan Presiden Joko Widodo khususnya tahun pertama yakni tahun 2014 awal, pemerintah Indonesia sangat berfokus dalam melaksanakan program pembangunan infrastruktur seperti pembangunan jalan tol, pembangunan trans kereta api yang berada di luar Pulau Jawa, pembangunan jalan trans yang ada di batas-batas wilayah Indonesia, pembangunan

pelabuhan kapal atau tol lintas laut, serta pembangunan rel kereta api ganda yang bertempat di Pulau Jawa. Program pembangunan infrastruktur tersebut merupakan implementasi dari kerja sama Indonesia dengan negara lain, dan tidak terkecuali dengan Tiongkok yang pada dasarnya merupakan mitra ekonomi Indonesia dan sebagai negara dengan perekonomian terstabil dan terbesar di Asia (Anzil, 2015).

Kerja sama Indonesia dengan Tiongkok di bidang infrastruktur tidak terhenti pada Kerja sama Kemitraan Strategis ataupun Kemitraan Strategis Komprehensif saja pada tahun-tahun sebelumnya. Dengan ambisi Tiongkok dalam membangun proyek baru yakni *Belt Road Initiative* tersebut, sebagai mitra dagang yang bersahabat baik dengan Indonesia, maka Indonesia dan Tiongkok sepakat untuk membangun proyek BRI tersebut di Indonesia. Proyek BRI sendiri memiliki fokus dalam beberapa tujuan yang diantaranya mencakup penyesuaian *policy*, pertukaran budaya, integrasi ekonomi, perdagangan dan investasi, dan konektivitas fasilitas (Putri & Ma'arif, 2019). Dari tujuan-tujuan yang mulia tersebut, proyek BRI kemudian berupaya untuk membantu Indonesia dalam pembangunan fasilitas guna memperluas konektivitas, dengan hasil konkret yakni memperbaiki infrastruktur, membangun berbagai macam teknologi transportasi, jalan raya, dan lain sebagainya (Putri & Ma'arif, 2019).

Investasi *Belt Road Initiative* ke Indonesia pada awalnya hanya mencapai angka US\$5 miliar saja. Angka tersebut sudah termasuk ke dalam investasi pada beberapa bidang, seperti salah satunya adalah investasi dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. BKPM berpendapat bahwa terdapat empat sektor utama yang menjadi tujuan dari investasi Tiongkok dalam proyek BRI ini yakni *smelter*, *electronic appliances*, industri minuman, dan juga infrastruktur (Magdalena, 2021). Penanaman modal oleh Tiongkok di Indonesia adalah satu dari sekian upaya Tiongkok dalam

merealisasikan proyek besar BRI (Magdalena, 2021).

Dari proyek BRI yang dibangun Bersama dengan Indonesia, menghasilkan mega proyek yakni pembangunan infrastruktur dan transportasi Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Dalam zaman kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), gambaran tentang membangun hingga memiliki teknologi *high-speed railway* sudah pernah terucapkan, walaupun pada saat itu masih sebatas gambaran masa depan saja karena pada dasarnya proyek kereta cepat memerlukan anggaran biaya dan waktu yang panjang untuk direalisasikan guna mempertimbangkan perolehan profit juga bagi Indonesia. Baru pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, gambaran proyek ini diteruskan hingga direalisasikan dengan bekerja sama Bersama Tiongkok dalam wadah BRI.

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung ini tentunya meliputi banyak pihak dalam pekerjaannya dengan rencana *B2B* atau *business to business* (Walvyo, 2015). Dua pelaksana inti dari mega proyek ini merupakan BUMN Indonesia dengan BUMN Tiongkok, yang kemudian menghasilkan anak perusahaan *joint venture* yang kemudian dinamakan PT Kereta Cepat Indonesia Tiongkok.

Kereta Cepat Jakarta-Bandung ditargetkan mempunyai lintasan rel sepanjang 142,3 kilometer yang tentunya terbentang dari Kota Jakarta hingga Kota Bandung. Transportasi kereta api tentu saja juga sepaket dengan infrastruktur lintasan atau rel dan juga stasiun pemberhentian. Terdapat empat stasiun pemberhentian yang akan memfasilitasi Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini yakni stasiun pemberhentian Kawarang, Halim Tegalluar, dan Walini. Tegalluar merupakan satu depo yang juga memfasilitasi kereta cepat tersebut. Saat kereta cepat sudah mulai beroperasi, setiap stasiun nantinya akan terintegrasi dengan moda transportasi yang bersifat massal di setiap wilayah yang ada. Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini menargetkan sistem operasi yang sudah berjalan di tahun 2021 ini. Proyek ini

juga didukung dengan beberapa upaya guna mempercepat proses pembangunan seperti adanya *batching plant* dan *casting yard* (KCIC, n.d.).

Dalam pembangunan suatu infrastruktur di wilayah atau negara manapun, tentunya tidak selalu berjalan mulus tanpa adanya faktor-faktor yang menghambat dalam proses pembangunan, tidak terkecuali dalam membangun infrastruktur mega proyek BRI yakni Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini. Kendala atau hambatan yang terjadi dalam proses pembangunan kereta cepat ini yang pertama adalah kendala dalam pembebasan lahan untuk bangunan dari infrastruktur itu sendiri. Hingga tahun 2020 lalu, lahan yang telah diserahkan dari pemilik belum 100% yang mengakibatkan pengunduran jadwal dari pembangunan itu sendiri (Yurianto & Kadri, 2020). Kendala selanjutnya adalah bahwa pemilik proyek (Indonesia dengan Tiongkok) tentu ingin membangun kereta cepat ini dengan jangka waktu singkat, namun dikarenakan penetapan jadwal pembangunan proyek yang terlalu ketat, kompleksitas dan besarnya nilai proyek dinilai tidak sinkron dengan penetapan jadwal, yang mengakibatkan mundurnya proses penyelesaian. Kendala yang ketiga adalah terdapat jadwal dan perencanaan urutan kerja yang dalam proses penyusunan tidak tersusun dengan sistematis, yang mengakibatkan terlalu banyak mitra kontraktor yang terlibat dan terdapat kekurangan integrasi antar kontraktor tersebut. Dari segi material dan peralatan, ternyata ditemukan bahwa material dan peralatan yang digunakan tidak tersedia sesuai dengan apa yang dibutuhkan (Yurianto & Kadri, 2020).

Fakta bahwa ini adalah mega proyek atau proyek yang sangat besar, memerlukan sumber daya yang besar pula. Dengan jadwal penyelesaian yang padat dan singkat, dibutuhkan *supply* material yang juga besar. Kendala dari proses perizinan pada pelaksanaan pembangunan pun dalam beberapa situasi dan kondisi dipersulit dari berbagai pihak yang terkait. Kendala lain juga terdapat dalam koordinasi antar pihak pekerja proyek. KCIC

merupakan anak dari perusahaan Tiongkok dan juga 4 perusahaan Indonesia yang membawahi proyek ini dan bertanggung jawab secara penuh dalam pembangunan (Yurianto & Kadri, 2020). Dalam prosesnya, terdapat banyak *stakeholder* yang tentunya terlibat dalam pembangunan ini dan membutuhkan koordinasi dengan KCIC itu sendiri, namun koordinasi dengan para *stakeholder* ini memerlukan waktu yang cukup panjang dan berdampak pada pelaksanaan pembangunan infrastruktur maupun konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kendala yang terakhir merupakan kendala yang hampir di setiap pembangunan infrastruktur terjadi, karena pada dasarnya manusia tidak mungkin sempurna, pasti terdapat kelalaian dalam pekerjaannya. Kelalaian atau keterlambatan yang dilakukan oleh sub-kontraktor pekerjaan sangat berpengaruh terhadap pembangunan, terlebih lagi jika pengerjaan tersebut berada dalam kondisi atau situasi yang sedang kritis (Yurianto & Kadri, 2020).

Dibangunnya suatu infrastruktur di berbagai wilayah di Indonesia, tentunya memiliki dampak positif maupun negatif bagi lingkungan dan masyarakat sekitar. Infrastruktur dibangun dengan tujuan utama yakni memajukan dan mempermudah akses perhubungan mobilisasi masyarakat antar satu wilayah ke wilayah yang lainnya, ataupun hanya memudahkan masyarakat dalam beraktivitas saja. Dengan adanya infrastruktur yang memadai, berkualitas, dan layak nampaknya akan membantu perekonomian Indonesia untuk menuju ke arah yang lebih maju dari sebelumnya (Maryaningsih et al., 2014). Bagaimana tidak, sebagai negara dengan pulau terbanyak dan terbesar khususnya di Asia, Indonesia belum sepenuhnya memiliki infrastruktur yang cukup dari segi jumlah, memadai, dan berkualitas. Dalam aspek konektivitas antar satu wilayah dengan wilayah yang lain, tentunya dibutuhkan infrastruktur tersebut. Namun pada pembangunan infrastruktur, dipastikan membutuhkan lahan yang tidak sedikit. Dibutuhkannya lahan tersebut untuk pembangunan, jika tidak diselaraskan dengan penanaman pohon kembali

akan berakibat tidak seimbangnya lingkungan, atau singkatnya berkurangnya daerah resapan air yang kemudian akan berakibat banjir. Dampak– dampak seperti itu lah yang timbul akibat dari adanya pembangunan jenis apapun, khususnya pembangunan infrastruktur.

KESIMPULAN

Negara pada dasarnya tidak dapat hidup sendiri di lingkungan internasional, negara memerlukan interaksi dengan negara lain seperti halnya manusia yang tidak dapat hidup seorang diri di dunia. interaksi tersebut dapat berupa kerjasama, hubungan diplomatik, diplomasi, dan aktivitas hubungan internasional lainnya. Antara Indonesia dengan Tiongkok yang memiliki hubungan diplomatik sejak tahun 1950-an kemudian membuat perjanjian sebagai hasil dari hubungan diplomatik tersebut di bidang ekonomi, khususnya pembangunan infrastruktur. Kemudian dalam rangka melakukan kerja sama khususnya kerja samadi bidang infrastruktur antara Indonesia dengan Tiongkok, dibentuk beberapa perjanjian yang mewadahi langkah nyata dari kerja sama tersebut.

Indonesia dengan Tiongkok dalam jangka waktu tahun 2010–2018 memiliki perjanjian yang membawahi pembangunan beberapa infrastruktur di Indonesia. Perjanjian tersebut adalah Kerja samaKemitraan Strategis Komprehensif yang ditandatangani pada tahun 2013 yang merupakan kerja samalanjutann dari Deklarasi Kemitraan Strategis yang diinisiasikan pada tahun 2005 silam.

Deklarasi Kemitraan Strategis dinilai membawa hasil yang sangat positif kepada Indonesia dengan pencapaiannya yakni peningkatan volume perdagangan yang direncanakan tercapai di 2010, sudah tercapai pada 2008, dengan nilai sebesar US\$30 miliar (Sinaga, 2013). Kerja samaKemitraan Strategis tersebut, menghasilkan 3 bentuk infrastruktur di Indonesia yakni, jalan tol, jembatan, dan juga waduk (Majid, 2019). Diwadahi Kerja samaKemitraan Strategis Komprehensif, Indonesia dan Tiongkok

berhasil membangun beberapa infrastruktur di Indonesia, diantaranya adalah Tol Cisumdawu yang dibangun pada awal tahun 2011, Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi yang mulai dibangun pada tahun 2012, Tol Solo Kertosono yang mulai diinisiasikan pada tahun 2015, Jembatan Suramadu yang diresmikan pada tahun 2009, dan Jembatan Tayan yang dibangun pada tahun 2011. Setiap infrastruktur memiliki hambatannya masing- masing dalam proses pembangunannya, seperti ketersediaan lahan dan lain sebagainya. Dari Kerja samaKemitraan Strategis Komprehensif yang menghasilkan beragam infrastruktur tersebut, mayoritas diberi suntikan dana, investasi, atau pinjaman dana dari Tiongkok. Sebagai mitra dagang dalam perjanjian ini, Tiongkok juga menyediakan sumber daya manusia mereka sebagai bantuan tenaga kerja dalam proses pembangunan proyek. Pembangunan proyekpun dibantu dari sisi penyediaan perusahaan, *supply* material, dan peralatan.

Selain kerja sama Kemitraan Strategis Komprehensif, Indonesia dan Tiongkok juga sepakat untuk mengusung *Belt Road Initiative* di Indonesia. Proyek BRI sendiri memiliki fokus dalam beberapa tujuan yang diantaranya mencakup penyesuaian aturan, pertukaran budaya, integrasi ekonomi, perdagangan dan investasi, dan konektivitas fasilitas. Terkait dengan konektivitas itu, Indonesia menjalankan perbaikan dan pembangunan infrastruktur, membangun berbagai macam teknologi transportasi, jalan raya, dan lain sebagainya .

Proyek pembangunan infrastruktur dibawah wadah BRI di Indonesia salah satunya adalah pembangunan Kereta Cepat Jakarta–Bandung. Kerja sama dalam dibangunnya proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung ini tentunya meliputi banyak pihak dalam pekerjaannya dengan rencana *B2B* atau *business to business* (Walvyo, 2015). Dua pelaksana inti dari mega proyek ini merupakan BUMN Indonesia dengan BUMN Tiongkok, yang kemudian menghasilkan anak perusahaan *joint venture* yang kemudian dinamakan PT Kereta Cepat Indonesia Tiongkok. Jalan kereta tersebut

memiliki rel sepanjang 142,3 kilometer yang tentunya terbentang dari Kota Jakarta hingga Kota Bandung. Transportasi kereta api tentu saja juga sepaket dengan infrastruktur lintasan atau rel dan juga stasiun pemberhentian. Terdapat empat stasiun pemberhentian yang nantinya ditargetkan akan memfasilitasi Kereta Cepat Jakarta–Bandung ini yakni stasiun pemberhentian Walini, Karawang, Halim, dan Tegalluar. Tegalluar merupakan satu depo yang juga memfasilitasi kereta cepat tersebut. Saat kereta cepat sudah mulai beroperasi, setiap stasiun nantinya akan terintegrasi dengan moda transportasi yang bersifat massal di setiap wilayah yang ada. Kereta Cepat Jakarta – Bandung ini menargetkan sistem operasi yang sudah berjalan di tahun 2021 ini. Proyek ini juga didukung dengan beberapa upaya guna mempercepat proses pembangunan seperti adanya *batching plant* dan *casting yard* (KCIC, n.d.).

Solusi yang dirasa tepat dalam mengatasi kendala dan hambatan yang muncul karena infrastruktur- infrastruktur ini dimulai dari kesiapan lahan. Proyek besar seperti Kereta Cepat ini layaknya disiapkan secara matang dan memiliki *timeline* yang tidak terlalu sempit walaupun mengejar target selesai di waktu tertentu, agar tidak terjadi *domino effect* kepada pekerjaan yang lainnya. Setelahnya, koordinasi antar pemegang proyek dengan pihak kontraktor dapat dihindari juga dengan pelonggaran *timeline* kerja sembari memaksimalkan pekerjaan yang dapat dikerjakan dalam waktu- waktu yang sudah diperpanjang tersebut.

Dari apa yang dilakukan oleh kedua negara, kerja sama yang mereka lakukan tampak mencerminkan bertemu dan sinergisnya kepentingan mereka, kepentingan Tiongkok dalam memperkuat perekonomiannya di Asia dan kepentingan Indonesia untuk memajukan negaranya melalui perbaikan infrastruktur secara bertahap. Kepentingan-kepentingan tersebut merupakan derivasi dari kepentingan- kepentingan nasionalnya masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhi, R. (2011). Kontrak Tol Cileunyi-Sumedang- Dawuan Seksi I Juli 2011. *KOMPAS.Com*.
<https://nasional.kompas.com/read/2011/01/28/13461086/kontrak.tol.cileunyi-sumedang-dawuan.seksi.i.juli.2011>
- Aditiasari, D. (2015). Sejarah Tol Solo-Kertosono yang Sempit Mangkrak Bertahun-tahun. *Detikfinance*.
[tps://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2975144/sejarah-tol-solo-kertosono-yang-sempat-mangkrak-bertahun-tahun](https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2975144/sejarah-tol-solo-kertosono-yang-sempat-mangkrak-bertahun-tahun)
- Anzil. (2015, October). 30 Prestasi “Gila” Presiden Jokowi 1 Tahun. *Kompasiana*.
http://www.kompasiana.com/aznil/30-prestasi-gila-presiden-jokowi-1-tahun_56259e3a109773f10b3673f0
- Bakri, U. S. (1997). *Cina, Quo Vadis? Pasca DengXiao Ping*. Pustaka SinarHarapan.
- Cipto, B. (2007). *Hubungan Internasional di Asia Tenggara, Teropong Dinamika terhadap Dinamika, Realitas dan Masa Depan*. Pustaka Pelajar.
- Creswell, J. W. (2009). *Research Design*. Pustaka Pelajar.
- Daris, M. (2019). *KERJA SAMA INDONESIA-TIONGKOK DALAM PEMBANGUNAN KERETACEPAT JAKARTA-BANDUNG 2014-2018*. Universitas Komputer Indonesia.
- Dougherty, J. E., & Pfaltzgraff, R. L. (1997). *Contending Theories*. Happer and Row Publisher.
- Holsti, K. J. (1988). *Politik Internasional, Kerangka untuk Analisis* (II). Erlangga.
- Jackson, R., & Georg. (2009). *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Pustaka Pelajar.
- Kalebos, F. E., Mamentu, M., & Tulung, T. E. (2020). KERJA SAMA INDONESIA-TIONGKOK (Suatu Studi Tentang Kebijakan PenerbanganLangsung Manado-Tiongkok). *Jurnal Politico*2, 9(1).
- KCIC. (n.d.). *Kereta Cepat Jakarta Bandung*. KCIC. Retrieved June 3, 2021, from <https://kcic.co.id/proyek/kereta-progres-pengembangan/>
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (n.d.). *Jalan Tol Medan-Kualanamu- Tebing Tinggi Siap Dulalui Arus Mudik Tahun 2017*. *Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat*.
- Lahadalia, B. (2021, January). Mengupas Kerja sama Investasi Tiongkok di

- Indonesia. *KOMPAS.Com*.
<https://money.kompas.com/read/2021/01/13/195028326/mengupas-kerja-sama-investasi-Tiongkok-di-indonesia>
- Magdalena, J. V. (2021). *Implikasi Belt and Road Initiative Tiongkok Terhadap Neraca Perekonomian Indonesia*. Center for Area Studies Indonesian Institute of Sciences (LIPI). <http://psdr.lipi.go.id/news-and-events/opinions/implikasi-belt-and-road-initiative-tiongkok-terhadap-neraca-perekonomian-indonesia.html>
- Majid, A. R. (2019). *INDONESIA – TIONGKOK BILATERAL COOPERATIONS: THE IMPACT OF COMPREHENSIVE STRATEGIC PARTNERSHIP (CSP) TOWARD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT UNDER JOKO WIDODO'S ERA*. University of Darussalam Gontor.
- Malabay. (2008). *PENDEKATAN SISTEM MODEL CAUSAL LOOP DIAGRAM (CLD) DALAM MEMAHAMI PERMASALAHAN PENERIMAAN KUANTITAS MAHASISWA BARU DI PERGURUAN TINGGI SWASTA*. *Seminar Ilmiah Nasional Komputer Dan Sistem Intelijen (KOMMIT 2008)*, 1–7.
- Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Buletin Ekonomi Moneter Dan Perbankan*, 17(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.21098/bem.p.v17i1.44>
- Meadows, D. H. (2008). *Thinking in Systems: A Primer*. Chelsea Green Publishing.
- Nasir, M. (2016). *Presiden Ir.H. Joko Widodo Resmikan Jembatan Tayan*. Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat. <https://kalbarprov.go.id/berita/presiden-irh-joko-widodo-resmikan-jembatan-tayan.html>
- Putri, S. Y., & Ma'arif, D. (2019). Kerja Sama Ekonomi-Politik Indonesia dan Cina pada Implementasi Program Belt and Road Initiative. *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, 39.
- Riduan, M. (2017). Kebijakan Ekonomi Politik Cina dalam Pembangunan di Indonesia.
- Senge, P. (1990). *The Fifth Discipline, the Art and Practice of the Learning Organization*. Doubleday/Currency.
- Sinaga, L. C. (2013). *Hubungan Indonesia-Cina dalam Dinamika Politik, Pertahanan-Keamanan, dan Ekonomi di Asia Tenggara*. LIPI Press.
- Viollita, M. D. (2013). *Dampak Peningkatan Ekonomi Indonesia Melalui Deklarasi Kemitraan Strategis Dengan Cina tahun 2005-2011*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- VIVA.co.id. (2009). Jembatan Suramadu Telan Duit Rp 4,5 Triliun. *VIVA.Co.Id*. <https://www.viva.co.id/arsip/45572-jembatan-suramadu-telan-duit-rp-4-5-triliun>
- Walvyo, A. (2015). BUMN Indonesia Tiongkok Resmikan Kerja sama Pembangunan Kereta Cepat. *VOA Indonesia*.
- Wardhani, F. W. K. (2010). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pembelian Obligasi Amerika Serikat oleh Cina Pada Tahun 2008-2009*. Universitas Indonesia.
- Wibowo, I., & Hadi, S. (2009). *Merangkul Cina Hubungan Indonesia-Cina Pasca Soeharto*. PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Wong, D. J. (2008). *Politik Cina di Asia Tenggara*. Pustaka Pelajar.
- Yurianto, & Kadri, T. (2020). Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Proyek Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Construction Engineering and Sustainable Development*, 3(1).
- Zulfi. (2012). Kontraktor Tiongkok Bangun Jembatan Tayan Kalbar Rp 740 Miliar. *Detikfinance*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2025955/kontraktor-Tiongkok-bangun-jembatan-tayan-kalbar-rp-740-miliar>
- Zulkifli. (2012). *Kerja sama Internasional sebagai Solusi Pengelolaan Kawasan Perbatasan Negara (Studi Kasus Indonesia)*. Universitas Indonesia.

BIOGRAFI

Adis Zakiyya lahir di Jakarta pada tanggal 25 September 2000 sebagai lulusan S-1 Hubungan Internasional di Universitas Padjadjaran. Penulis memiliki ketertarikan di bidang diplomasi, studi kawasan, bahasa asing, dan studi budaya.

Chandra Purnama dosen di program studi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran yang mendalami kajian tentang Kebijakan Luar Negeri dan Diplomasi.