

SKRIPSI

Keputusan Indonesia Memilih Beijing Yawan HSR Co. Limited

Sebagai Mitra Kerja di dalam Proyek Infrastruktur

Kereta Cepat Jakarta - Bandung

Disusun Guna Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Sarjana

di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Hubungan Internasional

Universitas Brawijaya



Oleh:

Muhammad Reyhan Fadhillah

NIM: 165120407111007

PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2020



LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

**KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH BEIJING YAWAN HSR CO. LIMITED
SEBAGAI MITRA KERJA DI DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR
KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG**

SKRIPSI

Disusun Oleh:

Muhammad Reyhan Fadhillah

165120407111007

Telah disetujui oleh dosen pembimbing:

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Aswin Ariyanto Azis, S.IP., M.DevSt

NIP. 19780220201012001

Arief Setiawan, S.IP., MPS

NIP. 198403182009011008

Mengetahui,

Ketua Program Studi Hubungan Internasional

Aswin Ariyanto Azis, S.IP., M.DevSt

NIP. 19780220201012001

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH BEIJING YAWAN HSR CO. LIMITED
SEBAGAI MITRA KERJA DI DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR
KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG**

SKRIPSI

Disusun Oleh:

Muhammad Reyhan Fadhillah

165120407111007

Telah diuji dan dinyatakan LULUS ujian Sarjana pada tanggal 22 Januari 2020

Tim Penguji:

Ketua Majelis Penguji

Sekretaris Majelis Penguji

Firstyarinda Valentina I, S.Sos., M.Si

Irza Khurun'in, S.IP., M.Si

NIK. 2013098602142001

NIK. 2017109105132001

Anggota Majelis Penguji I

Anggota Majelis Penguji II

Aswin Ariyanto Azis, S.IP., M.DevSt

Arief Setiawan, S.IP., MPS

NIP. 19780220201012001

NIP. 198403182009011008

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Brawijaya

Prof. Dr. Unti Ludigdo, S.E., M.Si., Ak

NIP.196908141994021001

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Nama : Muhammad Reyhan Fadhillah

NIM : 165120407111007

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi dengan judul “**Keputusan Indonesia Memilih Beijing Yawan HSR Co. Limited Sebagai Mitra Kerja di dalam Proyek Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta - Bandung**” adalah benar hasil karya sendiri. Adapun aspek-aspek yang bukan merupakan karya tulisan ini, telah diberikan rujukan sumber berupa catatan kaki dan terlampir pada halaman daftar pustaka. Apabila dikemudian hari ditemukan pelanggaran terhadap aspek orisinalitas dalam skripsi ini, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik yang telah ditetapkan

Malang, 22 Januari 2020

Muhammad Reyhan Fadhillah



ABSTRAK**Keputusan Indonesia Memilih Beijing Yawan HSR Co. Limited
Sebagai Mitra Kerja di dalam Proyek Infrastruktur
Kereta Cepat Jakarta - Bandung**

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan keputusan Indonesia dalam memilih mitra kerjanya di dalam proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Proyek infrastruktur merupakan hal yang sedang masif dikerjakan oleh Pemerintah Indonesia. Dengan anggaran yang terbatas maka keterlibatan pihak swasta pun mulai masif diikutsertakan. Penelitian ini berfokus kepada pertimbangan yang diambil Pemerintah Indonesia dalam memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd sebagai mitra kerja di dalam proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Mengingat dalam mengejarkan proyek infrastruktur nasional, pihak swasta hanya dapat terlibat dengan skema KPBU. Maka dalam penelitian ini, keputusan Indonesia dapat dijelaskan melalui konsep *Assessing and Selection* milik Edward Yascombe. Hasil penelitian ini ditemukan bahwa, keputusan Indonesia memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd karena terakomodasinya rancangan milik Indonesia. Kemudian terdapat temuan lain yaitu, pihak yang terlibat dalam kemitraan ini sesuai dengan keperluan Pemerintah Indonesia. Oleh sebab itu, keputusan ini merupakan cara yang terbaik dalam menjalankan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung.

Kata Kunci: Beijing Yawan HSR Co. Limited, Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha, Kereta Cepat Jakarta – Bandung, Kerjasama International

ABSTRACT**Keputusan Indonesia Memilih Beijing Yawan HSR Co. Limited
Sebagai Mitra Kerja di dalam Proyek Infrastruktur
Kereta Cepat Jakarta - Bandung**

This research aims to identify The Indonesian Government decision towards Jakarta – Bandung High-Speed Railways. Infrastructure project is the government priority for development. With a minimum capital that has been held by the government, the involvement of the private sector is needed to speed up the realization of Infrastructure in Indonesia. The purpose of this research is to affirm the key factors that influence government decisions. Considering that the participation of private capital in Indonesia only can be held by a PPP scheme. So in this research will identify the government judgment by using Assessing and Selection Concept by Edward Yescombe. The results are Indonesia decision to choose Beijing Yawan HSR Co. Ltd are based on the similarity of both Indonesia and Beijing Yawan HSR Co. Ltd design project. Additionally, other factors are based on the Scope of involvement of national and international actors in establishing the project. In conclusion, the Indonesian Government decision to choose Beijing Yawan HSR Co. Ltd is the rational choice by the Indonesian interest

Key Words: Beijing Yawan HSR Co. Limited, Private - Public Partnership, Jakarta – Bandung High-Speed Railways, International Cooperation



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI..... i

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI..... ii

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS..... iii

KATA PENGANTAR.....iv

DAFTAR ISI.....ix

DAFTAR GAMBAR.....xii

DAFTAR TABEL.....xiii

DAFTAR LAMPIRAN.....xiv

DAFTAR SINGKATAN.....xv

BAB I PENDAHULUAN..... 1

 1.1 Latar Belakang..... 1

 1.2 Rumusan Masalah..... 8

 1.3 Tujuan Penelitian..... 8

 1.4 Manfaat Penelitian..... 8

 1.4.1 Manfaat Teoritis..... 8

 1.4.2 Manfaat Praktis..... 8

BAB II KERANGKA PEMIKIRAN..... 9

 2.1 Studi Terdahulu..... 9

 2.2 Kerangka Teori..... 13

 2.3 Definisi Konseptual..... 17

 2.3.1 *Needs Assessment*..... 18

 2.3.2 *Project Definition and Optional Appraisal*..... 18

 2.3.3 *Economic Viability*..... 19

 2.3.4 *Scope of PPP*..... 19

 2.4 Operasionalisasi Konseptual..... 20

 2.4.1 *Needs Assessment*..... 20

 2.4.2 *Project Definition and Optional Appraisal*..... 20

 2.4.3 *Economic Viability*..... 21

 2.4.4 *Scope of PPP*..... 21

 2.5 Alur Pemikiran..... 24

 2.6 Argumen Utama..... 25



BAB III METODE PENELITIAN	26
3.1 Jenis Penelitian	26
3.2 Ruang Lingkup Penelitian	26
3.3 Teknik Pengumpulan Data	27
3.4 Teknik Analisis Data	28
3.5 Sistematika Penulisan	29
BAB IV RIVALITAS INVESTOR ASING DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG	31
4.1 Kedekatan Jepang dengan Indonesia dalam Perkeretaapian.....	31
4.1.1 Kedekatan Jepang dengan Indonesia	31
4.1.2 Agen Kepentingan Jepang	33
4.1.3 Kereta Api sebagai Simbol Kedekatan	35
4.2 Kedekatan China dengan Indonesia dalam Perkeretaapian	37
4.2.1 Bangkitnya Kekuatan Baru Asia.....	37
4.2.2 Politik Infrastruktur sebagai Jalan Masuk.....	39
4.2.3 Di antara <i>Grand Plan</i> dengan <i>Master Plan</i>	42
4.3 Strategi Indonesia dalam Pemanfaatan Transportasi Massa.....	45
4.3.1 Infrastruktur Pemantik Ekonomi.....	45
4.3.2 Mendorong Urgensi dalam Memikat Ketertarikan Swasta.....	46
4.3.3 Transportasi Aset Penting Negara.....	49
4.4 Kereta Cepat Jakarta – Bandung sebagai Motor Transportasi Baru	52
4.4.1 Kereta Cepat Proyek Penting atau Kepentingan	52
4.4.2 Terjepit Macan Asia.....	54
BAB V KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH BEIJING YAWAN HSR CO. LIMITED DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG.....	58
5.1 Pencarian Rancangan Terbaik (<i>Needs Assessment</i>).....	58
5.1.1 Terakomodasinya Kepentingan Nasional (<i>Adjustment Plan</i>).....	59
5.1.2 Siasat untuk Minimalisir Ancaman (<i>Risk Reduction</i>)	65
5.1.3 Penilaian Indonesia terhadap Calon Investornya (<i>Performance Audit</i>)	69
5.1.4 Kepentingan Kolektif (<i>Engaging Stakeholder</i>).....	75
5.2 Merealisasikan Rancangan (<i>Project Definition and Optional Appraisal</i>).....	80
5.2.1 Dampak dari Keberadaan Proyek (<i>Social Costs</i>).....	81
5.2.2 Dari Gambar menjadi Realita (<i>Project Realization</i>).....	85

5.3 Keuntungan Bagi Pemerintah (<i>Economic Viability</i>)	88
5.3.1 Berkah dari Kereta Cepat (<i>Infrastructure Benefit</i>).....	88
5.3.2 Mempersiapkan diri untuk Eksekusi (<i>Internal Rate Return</i>).....	91
5.3.3 Kontribusi Negara dalam Kereta Cepat (<i>Public Sector Discount Rate</i>)	94
5.3.4 Kereta Cepat sebagai Pemasukan Baru (<i>Economic Rate Return</i>).....	95
5.4 Keterlibatan Pihak Eksternal (<i>Scope of PPP</i>).....	97
5.4.1 Tim dalam Pengerjaan Kereta Cepat (<i>Contributing Parties</i>).....	97
BAB VI PENUTUP	103
6.1 Kesimpulan.....	103
6.2 Saran.....	105
DAFTAR PUSTAKA	107



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional 2015-2019	1
Gambar 2 Skema Menjalankan PPP	15
Gambar 3 Alur Mekanisme KPBU.....	48
Gambar 4 Pencapaian Target Pembangunan Infrastruktur tahun 2019	51
Gambar 5 Rencana Kereta Cepat Trans Jawa.....	59
Gambar 6 Master Plan MPA Jawa dan Sumatra.....	60
Gambar 7 Model Kereta Cepat China.....	61
Gambar 8 Jalur Kereta Cepat Rancangan Indonesia.....	62
Gambar 9 Data Perpindahan Penduduk Perkeretaapian Pulau Jawa	64
Gambar 10 Peta Jalur Kereta Cepat Jepang	70
Gambar 11 Jalur Kereta Cepat Taiwan Buatan Jepang.....	70
Gambar 12 Peta Perjalanan Kereta Cepat India oleh Jepang.....	71
Gambar 13 Peta Konektivitas Kereta Cepat China.....	72
Gambar 14 Rekam Jejak Kereta Cepat China di luar Negeri.....	72
Gambar 15 Profil Proyek Kereta Cepat China di Eropa dan Asia	73
Gambar 16 Profile Kereta Cepat China di Asia Tenggara.....	74
Gambar 17 Pemetaan untuk Jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung	77
Gambar 18 Persentasi Kepemilikan Lahan.....	86
Gambar 19 Rancangan Bandar Udara Karawang	89
Gambar 20 Rancangan Proyek Transfer Oriented Development.....	90
Gambar 21 Pembagian Peran JICA dalam KCJB	98
Gambar 22 Pembagian Modal PT KCIC	100
Gambar 23 Pembagian Modal PT KCIC berdasarkan Rupiah.....	101



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Komparasi Proposal China dengan Jepang.....	4
Tabel 2 Perbandingan Studi Terdahulu.....	12
Tabel 3 Operasionalisasi Konsep Assessing and Selection.....	22
Tabel 4 Target Wawancara.....	28
Tabel 5 Efektivitas Kendaraan Darat Publik.....	50
Tabel 6 Lini Waktu Proyek Kereta Cepat Indonesia.....	56
Tabel 7 Komparasi Adjustment Plan China dan Jepang.....	64
Tabel 8 Komparasi Risk Reduction China dan Jepang.....	68
Tabel 9 Komparasi Performance Audit China dan Jepang.....	75
Tabel 10 Kepemilikan Tanah Milik Publik.....	77
Tabel 11 Daerah yang Dilalui Jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung.....	78
Tabel 12 Komparasi Engaging Stakeholders China dan Jepang.....	80
Tabel 13 Komparasi Social Cost China dan Jepang.....	84
Tabel 14 Komparasi Project Realization China dan Jepang.....	87
Tabel 15 Komparasi Infrastructure Benefit China dan Jepang.....	91
Tabel 16 Perhitungan NPV JICA.....	92
Tabel 17 Perhitungan NPV PT KCIC.....	93
Tabel 18 Komparasi IRR China dan Jepang.....	93
Tabel 19 Komparasi PSDR China dan Jepang.....	95
Tabel 20 Komparasi ERR China dan Jepang.....	96
Tabel 21 Peran Badan Usaha dalam Kereta Cepat Jakarta - Bandung.....	99
Tabel 22 Komparasi Scope of PPP China dan Jepang.....	102



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara Kementerian Perhubungan

Lampiran 2 Transkrip Wawancara Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Lampiran 3 Transkrip Wawancara Badan Koordinasi Penanaman Modal

Lampiran 4 SK Menteri Perhubungan KP 160 tahun 2016



DAFTAR SINGKATAN

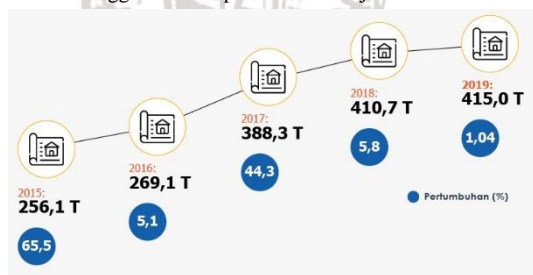
AMDAL	: Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
APBN	: Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal
BRI	: <i>Belt And Road Initiative</i>
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
CDB	: China Development Bank
ERR	: <i>Economic Rate Of Return</i>
FS	: <i>Feasibility Studies</i>
HSR	: <i>High Speed Railways</i>
IRR	: <i>Internal Rate Of Return</i>
JICA	: Japan International Cooperation Agency
KCIC	: Kereta Cepat Indonesia – China
KCJB	: Kereta Cepat Jakarta – Bandung
KCJS	: Kereta Cepat Jakarta – Surabaya
KEK	: Kawasan Ekonomi Khusus
KPBU	: Kerjasama Pemerintah Dan Badan Usaha
KPPIP	: Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
MPA	: Metropolitan Priority Area
OBOR	: One Belt One Road
ODA	: Official Development Assistance
OECD	: Economic Co-Operation And Development
PPP	: Public – Private Partnership
PSDR	: <i>Public Sector Discount Rate</i>
PSN	: Proyek Strategis Nasional
PSBI	: Pilar Sinergi Bumh Indonesia
RIPNAS	: Rancangan Perekreatapian Nasional
RPJMN	: Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RTRW	: Rancangan Tata Ruang Wilayah
SOE	: <i>State Owned Enterprises</i>
TOD	: <i>Transfer Oriented Development</i>
VFM	: <i>Value for Money</i>

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam persaingan global, Asia Tenggara merupakan kawasan yang sedang masif melakukan pembangunan. Oleh sebab itu, Indonesia menjadi salah satu negara dengan tingkat ketertarikan tinggi bagi para investor.¹ Indonesia merupakan negara yang sedang berusaha keluar dari *Middle Income Trap*.² Sektor yang menjadi perhatian Pemerintah Indonesia saat ini adalah sektor infrastruktur.³ Terbukti pengalokasian dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara pada sektor infrastruktur selalu meningkat dari tahun 2014 hingga 2019.⁴ Strategi ini diterapkan Indonesia sebagai upaya menekan harga komoditas dari produksi, distribusi dan operasi industri dalam negeri.⁵

Gambar 1 Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional 2015-2019



Sumber: Kementerian Keuangan

¹ Dezan Shira & Associates, *Master Plan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*, (Jakarta: ASEAN Brief, 2011)

² Sebuah fenomena ekonomi yang mana sebuah negara secara ekonomi berkembang masif namun mengalami stagnasi ketika mereka telah berkembang, hal ini membuat ekonomi mereka lambat meningkatkannya yang membuat mereka tidak bisa masuk kategori negara atas.

³ Detik Finance, "Pembangunan SDM Sampai Infrastruktur, Ini Janji Jokowi di Bidang Ekonomi", 2014, <https://news.detik.com/berita/d-2608667/pembangunan-sdm-sampai-infrastruktur-ini-janji-jokowi-di-bidang-ekonomi>, diakses pada 17 September 2019

⁴ Direktorat Jendral Anggaran, *Informasi APBN 2019*, (Jakarta: Kementerian Keuangan, 2019), 30-32

⁵ Kementerian Koordinasi Bidang Ekonomi, *Masterplan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*, (Jakarta: Kemenko Ekonomi, 2011)

Keseriusan Indonesia dalam meningkatkan infrastruktur dalam negerinya pun dibuktikan dengan dikeluarkan Perpres Nomor 3 2016 (Perubahan Pertama Perpres No. 56 tahun 2018 tentang PSN). Upaya mengategorikan infrastruktur PSN merupakan upaya Indonesia mempercepat proyek infrastruktur penunjang ekonomi. Hal tersebut dilakukan demi pembangunan yang merata. Dengan adanya PSN diharapkan dapat memantik banyak kota ekonomi baru dalam mendorong Indonesia dalam persaingan pasar global.⁶

Indonesia yang saat ini sedang gencar melakukan pembangunan infrastruktur dengan modal yang sangat banyak. Oleh karena itu, pelibatan pihak swasta dianggap sentral dalam mendukung pembangunan negara.⁷ Dalam menarik pihak swasta, Indonesia menjalankan skema *Public – Private Partnership* (PPP). Hal ini bertujuan agar investor dapat menanamkan modalnya di Indonesia. Bahkan dalam menjalankan skema PPP di Indonesia memiliki landasan hukum. Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) adalah landasan hukum tersebut.⁸

KPBU (PPP) menjadi syarat wajib bagi seluruh investasi di bidang infrastruktur yang melibatkan pihak swasta. Disini, pemerintah menjadi aktor utama dalam pengambilan keputusan akan badan usaha mana yang dianggap layak untuk menjalankan proyek infrastruktur tersebut.⁹ Pasca penetapan badan usaha maka

⁶ Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional

⁷ Badan Koordinasi Penanaman Modal, "*Triwulan I tahun 2019*", Realisasi Penanaman Modal Indonesia. Vol.1 (2019): 1-28

⁸ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha

⁹ *Ibid.*

prinsip bisnis akan berlaku. Prinsip ini akan memberikan kebebasan kepada badan usaha untuk menjalankan proyek berdasarkan kesepakatan dengan negara.¹⁰

Saat ini banyak proyek infrastruktur yang dipasarkan dengan skema KPBU.¹¹

Mengingat, modal infrastruktur yang besar maka dianggap strategis pelibatan swasta diperbanyak agar proyek cepat direalisasikan.¹² Salah satu proyek infrastruktur Indonesia saat ini adalah Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung (KCJB). KCJB merupakan bagian dari PSN yang memakan anggaran hingga Rp 81,1 triliun.¹³ Diharapkan, dengan adanya KCJB dapat mendukung pembangunan ekonomi Indonesia. Mengingat, perjalanan Jakarta - Bandung memiliki mobilitas tinggi.¹⁴ Dengan adanya KCJB, diperkirakan dapat meringkas waktu tempuh, serta dapat menekan biaya distribusi barang dan jasa.¹⁵

Proyek KCJB merupakan proyek yang menarik bagi investor asing. Mengingat kapasitas dan efektivitas moda transportasi kereta api.¹⁶ Oleh sebab itu, Indonesia mendorong moda transportasi berbasis rel untuk segera direalisasikan.

Salah satunya caranya dengan skema KPBU.¹⁷ Ketertarikan ini dibuktikan dengan

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Direktorat Jendral Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Menteri Keuangan, “Profil Proyek KPBU Indonesia”, 2019, http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/profil-proyek/?wpv_aux_current_post_id=3908&wpv_view_count=3910-TCPID3908&wpv_paged=2, diakses pada 20 September 2019

¹² Wilmar Salim, “Why Is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia”, *IJSEAS*, 16 (2016): 1-10

¹³ Liputan6, “Perbedaan Proposal Proyek Kereta Cepat China Dan Jepang”, 2016, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2440916/perbedaan-proposal-proyek-kereta-cepat-china-dan-jepang>, diakses pada 20 September 2019

¹⁴ Salim. *Op. Cit.*

¹⁵ Komite Penyediaan Pernercepatan Infrastruktur Prioritas, *Rancangan Program Strategis Nasional*, (Jakarta: KPPPI, 2019)

¹⁶ Katadata, “Kereta Cepat, BKPM Klaim Animo Investor Tetap Tinggi”, 2015, <https://katadata.co.id/berita/2015/10/20/garap-kereta-cepat-bkpm-klaim-animo-investor-tetap-tinggi>, diakses pada 20 September 2019

¹⁷ Salim. *Op. Cit.*

dua investor besar dalam perkeretaapian Asia yaitu China Jepang.¹⁸ Mereka pun turun langsung dalam *Feasibility Studies* dan pelelangan proyek KCJB.¹⁹

Dalam perancangan KCJB pada 2014, pihak JICA merupakan aktor yang menginisiasi kegiatan *Feasibility Studies* proyek.²⁰ Mereka pun dijagokan untuk menjalankan proyek KCJB.²¹ Namun, dengan masuknya China dalam peta persaingan KCJB selepas 2015 membuat opsi Indonesia bertambah.²² Indonesia pun memainkan momentum pemilihan proyek kerjasama, dikarenakan terdapat 2 peminat proyek.²³ Terbukti, walaupun Jepang bergerak lebih dahulu untuk mengajukan proyek kerjasama. Hal tersebut bukan menjadi jaminan mereka dapat memenangkan proyek kerjasama. Dengan keluarnya Keputusan Kementerian Perhubungan KP 160 tahun 2016 yang menunjuk Beijing YHSR sebagai investor.²⁴

Tabel 1 Komparasi Proposal China dengan Jepang

	China Railways Ltd.	JICA
Harga Proyek	Rp. 81,1 Triliun	Rp. 83.7 Triliun
Komitmen Pemerintah	<ul style="list-style-type: none"> • Tanpa Jaminan Pemerintah • BtoB 	<ul style="list-style-type: none"> • 50% modal dijamin pemerintah melalui APBN • GtoG
Konsep Bisnis	<ul style="list-style-type: none"> • 25% modal usaha • 75% pinjaman China Development Bank • Angsuran 40 tahun • Kompensasi keterlambatan 10 tahun 	<ul style="list-style-type: none"> • 25% anggaran belanja negara • 75% JICA • Angsuran 40 tahun • Kompensasi keterlambatan 10 tahun
Pendanaan	<ul style="list-style-type: none"> • 60% USD, bunga 2% 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% Yen, bunga 0,1%

¹⁸ Liputa6. *Loc. Cit*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ Antara News, "Japan supports high-speed train network development in Indonesia", 2015, <https://en.antaranews.com/news/98625/japan-supports-high-speed-train-network-development-in-indonesia>, diakses pada 21 September 2019

²² Liputan6. *Op. Cit*

²³ *Ibid.*

²⁴ Surat Keputusan Kementerian Perhubungan KP 160 tentang Pemilihan PT.KCIC.



	<ul style="list-style-type: none"> • 40% RMB, bunga 3,46% 	
Konstruksi	Ekskavasi 16.6 Km Penimbunan 40.5 Km Pemerataan 70.5 Km Terowongan 22.9 Km	Ekskavasi 24.22 Km Penimbunan 34.58 Km Pemerataan 39.2 Km Terowongan 42.14 Km
Jalur Kereta	150.5 Km Rute: Gambir – Gedebage 8 stasiun	140.14 Km Rute: Dukuh Atas – Gedebage 5 stasiun
Kecepatan Kereta	350-380 Km/jam	320 Km/jam
Estimasi Tiket Kereta	Rp. 200.000	Rp. 200.000
Durasi Proyek	Konstruksi 2016 Selesai 2018 Operasional 2019	Konstruksi 2017 Selesai 2019 Operasional 2021

Sumber: Diolah penulis dari JICA dan PT. KCIC

Berdasarkan tabel di atas, bisa dilihat bahwa harga bukan hanya menjadi satu-satunya indikator Pemerintah Indonesia dalam memilih investor. Terdapat beberapa faktor non-finansial yang dapat mempengaruhi negara untuk memilih. Disisi lain, Indonesia juga tidak boleh keluar jalur. Terdapat aturan hukum dan regulasi yang harus dipatuhi. Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 menjadi pedoman hukum yang mengatur mekanisme menjalankan proyek dengan skema KPBU.²⁵ Salah satunya membahas mekanisme pemilihan badan usaha.²⁶

Pemilihan Beijing Yawan HSR Co. Ltd daripada JICA pun menimbulkan banyak pertanyaan. Hal tersebut terjadi, melihat kedekatan Jepang dengan Indonesia sudah terjalin lebih lama daripada China. Terlebih di dalam perkeretaapian, Jepang dianggap lebih superior di Indonesia. Terbukti dengan adanya proyek Kereta Komuter, *Mass Rapid Transport*, dan *Light Rapid Transport*.²⁷ Pemilihan Beijing Yawan HSR Co. Ltd dalam menjalankan proyek

²⁵ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Negara.

Loc. Cit

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Direktorat Jendral Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2019)

kereta cepat banyak dipertanyakan. Sebagai proyek besar perkeretaapian di Indonesia, KCJB semestinya dijalankan oleh mereka yang berpengalaman di Indonesia.²⁸ Pemilihan Beijing Yawan HSR Co. Ltd menimbulkan banyak pertanyaan akan kapasitas mereka dalam menjalankan kereta cepat di Indonesia.

Dengan terpilihnya Beijing Yawan HSR Co. Ltd dalam menjalankan proyek KCJB, Indonesia pun memiliki kewajiban untuk menunjuk badan usaha lokal untuk menjalankan skema BtoB. Pemerintah Indonesia pun pada akhirnya menunjuk Pilar

Sinergi BUMN Indonesia. PSBI merupakan konsorsium BUMN Indonesia yang bekerja sama dengan Beijing Yawan HSR Co. Ltd.²⁹ Mereka akan bekerja sama

dalam menjalankan proyek KCJB dengan skema BtoB.³⁰ Penunjukan ini pun didasarkan Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.³¹

Dalam Peraturan Presiden dituangkan kewajiban BUMN untuk memonitor dan sekaligus mengeksekusi proyek KCJB di bawah pimpinan PT. Wijaya Karya.³²

Demi membuat komunikasi di antara dua konsorsium lokal dengan Beijing Yawan HSR Co. Ltd lancar maka dibuat *Joint Venture*³³ atas nama PT. Kereta

²⁸ Voice of America, "Indonesia Lebih Suka China daripada Jepang untuk Proyek Kereta Api", 2015, <https://www.voaindonesia.com/a/indonesia-lebih-suka-china-daripada-jepang-untuk-proyek-kereta-api/2939028.html>, diakses pada 21 September 2019

²⁹ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.

³⁰ PT Wijaya Karya, "Groundbreaking Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung oleh Presiden Joko Widodo", PT Wijaya Karya, Press Release, 2016

³¹ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung. *Loc. Cit*

³² *Ibid.*

³³ Sebuah model kerjasama yang dijalin antara dua atau lebih kelompok bisnis yang memiliki tujuan spesifik tertentu dengan durasi waktu berdasarkan kesepakatan antar berbagai pihak. .

Cepat Indonesia – China (PT KCIC).³⁴ Dengan adanya PT KCIC, pemerintah tidak lagi menjadi aktor dominan dalam membangun KCJB. Melainkan mereka akan memonitor proyek melalui BUMN. Oleh sebab itu, BUMN diharapkan dapat aktif memanfaatkan hibah ilmu yang diberikan oleh Beijing Yawan HSR Co. Ltd.³⁵

Terlepas operasional yang dilakukan badan usaha dalam mengeksekusi proyek KCJB, pemerintah memiliki peranan sentral pada awal pemilihan badan usaha.

Maka dari itu, penelitian ini akan melihat daya tarik kedua investor dalam melakukan berbagai upaya menarik minat Indonesia dalam menjalin kerjasama.

Serta, penelitian ini akan melihat bagaimana Indonesia memilih di antara kedua rancangan tersebut. Mengingat, skema yang dijalankan untuk KCJB menggunakan KPBU. Oleh sebab itu, keputusan Indonesia harus mengedepankan prinsip VfM yang telah diatur di dalam Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015.³⁶ Dengan adanya JICA dan Beijing YHRS, Indonesia memiliki keuntungan karena kedua investor harus memberikan tawaran terbaiknya agar dapat terpilih. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan gambaran akan keunggulan yang menjadi pertimbangan Indonesia untuk memilih salah satu investor di dalam KCJB

³⁴ Baker McKenzie, "PT Kereta Cepat Indonesia China Secures Financing for Indonesia's First High-Speed Railway Project", Baker McKenzie, Press Release, 2016

³⁵ PT Wijaya Karya. *Op. Cit*

³⁶ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Infrastruktur. *Loc. Cit*

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang dapat penulis simpulkan ialah "Bagaimana pertimbangan Indonesia dalam memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd sebagai mitra untuk proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung?"

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah di atas, maka tujuan yang dapat penulis simpulkan adalah untuk menggambarkan pertimbangan Indonesia dalam memilih Beijing YHSR Co. Ltd. dalam rivalitas investor proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi baru bagi Program Studi Ilmu Hubungan Internasional. Dengan melihat negara sebagai aktor rasional memilih calon investornya dan melihat aspek yang memengaruhi negara.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat menjadi referensi pembuat kebijakan, dalam mengimplementasikan pertimbangan yang sejenis di dalam kerjasama infrastruktur, yang berkaitan dengan rivalitas investor. Selain itu, publik juga dapat melihat pola kepentingan apa yang ingin dicapai negara.

BAB II KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Studi Terdahulu

Penulis menemukan dua studi terdahulu yang digunakan sebagai acuan serta landasan dalam menulis penelitian ini. Studi terdahulu yang pertama penulis dapatkan sebagai referensi untuk melihat fenomena dan sektor yang sama yang diangkat oleh penulis sebelumnya. Sedangkan untuk studi terdahulu yang kedua penulis melihat adanya kesamaan teori yang digunakan, fenomena yang diangkat dan metode yang diterapkan dalam melihat kerjasama yang dilakukan dalam level internasional.

Studi terdahulu pertama ialah jurnal yang dikeluarkan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga, yang ditulis oleh Skolastika Lilienasih Kurniawati dengan judul “Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung”. Dalam jurnal ini Kurniawati melihat bahwa ada pengaruh kapasitas (*Power*) yang hampir setara di antara China dan Jepang yang membuat Indonesia memiliki posisi tawar yang strategis untuk memilih kedua kekuatan tersebut. Terlebih dengan predikat China dan Jepang sebagai ‘*Great Power*’ dengan kemampuan militer dan pengaruh ekonomi yang sangat mumpuni, membuat Indonesia (*Regional Power*) harus memilih salah satu akan menyebabkan konsekuensi yang sama besarnya.³⁷

³⁷ Skolastika Lilienasih Kurniawati. “Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok.”, *Jurnal Universitas Airlangga*, Vol. 7, No. 3 (2018): 392–405.

Berdasarkan tawaran yang diberikan oleh China dan Jepang akan kereta cepat yang akan digunakan di Indonesia memiliki spesifikasi yang hampir sama, namun dibedakan dari rekam jejak mereka. Perbedaan di antara kedua kereta tersebut adalah kereta hasil produksi China telah mengalami kecelakaan teknis, sedangkan kereta buatan Jepang masih terbukti kemampuan dan kualitasnya. Dalam jurnal tersebut Kuniawati melihat dampak politik yang dihasilkan ketika harus memilih akan menyebabkan ketidakstabilan politik internasional Indonesia dengan Jepang ataupun China. Karenanya, memilih China dengan pertimbangan proposal yang diajukan dianggap lebih menguntungkan menjadi motif paling rasional yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia.³⁸

Jurnal ini memiliki kesamaan dengan tulisan yang akan dibuat oleh penulis, yaitu mengangkat fenomena di Indonesia yang terdapat persaingan investor asing yang berkeinginan menanamkan modalnya. Serta, terdapat kesamaan selanjutnya bahwa Indonesia sebagai yang menginisiasi kerjasama memiliki motif untuk memilih negara mana yang akan diajak kerjasama. Namun, terdapat perbedaan di dalam jurnal yang mana Kuniawati hanya memfokuskan motif politik saja yang menjadi pertimbangan Indonesia untuk memilih melakukan kerjasama, sedangkan motif ekonominya hanya sebatas tawaran mana yang paling menguntungkan. Selain itu, pada jurnal ini Kuniawati fokus menggunakan konsep *Power*, Sedangkan penulis menggunakan konsep yang lebih luas yang dapat mempengaruhi kerjasama untuk digunakan dalam tulisan ini.

³⁸ *Ibid.*

Untuk studi terdahulu kedua penulis mengambil tesis yang dibuat oleh Rebecca Homkes dengan judul “*Analysing the Role of Public-Private Partnerships in Global Governance: Institutional Dynamics, Variation and Effects*”. Dalam tesis ini, Homkes melihat bahwa *Global Governance* memiliki pengaruh yang signifikan untuk mendorong negara dalam menjalankan skema PPP dalam permasalahan perumahan yang ada di negara-negara. Pada tesis ini, Homkes menjelaskan bahwa banyak organisasi internasional akan mendorong negara-negara untuk turut melibatkan berbagai pihak untuk mendorong pembangunan infrastruktur. Terlebih dalam permasalahan perumahan yang mana tidak mengejar keuntungan membuat keterlibatan negara secara penuh akan sangat memberatkan anggaran negara. Oleh sebab itu banyak organisasi internasional mendorong pemerintah negara untuk setidaknya membuka jalan bagi swasta untuk turut membantu mereka dalam memastikan ketersediaan rumah bagi masyarakat yang masih kesulitan mencari tempat tinggal.³⁹

Pada tesis ini, Homkes menjelaskan bahwa PPP bisa digunakan sebagai alat bagi Organisasi Internasional untuk menekankan pentingnya pembangunan yang fundamental bagi masyarakat. Terlebih kepada hal-hal yang sifatnya sosial, keterlibatan pihak swasta dapat menjadi peluang sekaligus rintangan bagi negara. Di satu sisi peluang dikarenakan swasta memiliki kesempatan untuk masuk di dalam membangun negara yang memerlukan sumber daya modal dan ekologi untuk membangun infrastruktur. Namun, juga terdapat rintangan bila mana swasta

³⁹ Rebecca Homkes, “Analysing the Role of Public-Private Partnerships in Global Governance: Institutional Dynamics, Variation and Effects”, *Department of Internasional Relations of the London School of Economics*, (2011)

memegang suatu aset negara akan terjadi kenaikan harga yang terlalu signifikan yang membuat negara harus melakukan mengatur yang teliti untuk menghindari permainan dalam sektor sosial.⁴⁰

Pada tulisan ini, penulis melihat terdapat kesamaan yang mana, penulis membuat penelitian yang melihat bagaimana PPP diimplementasikan di level internasional dengan fokus negara. Dengan adanya PPP bisa dijadikan sebagai alternatif pendanaan bagi negara yang sedang masih melakukan pembangunan dalam negeri, namun terkendala secara teknologi ataupun modal. Tetapi terdapat perbedaan fokus penelitian yang dilihat, pada tesis ini fokus kepada perumahan yang diaman merupakan infrastruktur sosial, sedangkan penulis fokus kepada infrastruktur ekonomi yaitu kereta api Jakarta-Bandung

Tabel 2 Perbandingan Studi Terdahulu

Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Kontribusi
Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung	Fenomena, permasalahan, ruang lingkup memiliki kesamaan dengan penulis.	Fokus pembahasan dan teori yang digunakan berbeda, yang mana berfokus tentang kapasitas.	Memberikan gambaran permasalahan kereta api cepat Jakarta-Bandung
Analysing the Role of Public-Private Partnerships in Global Governance: Institutional Dynamics, Variation and Effects	Teori yang digunakan memiliki kesamaan dengan penulis yaitu PPP	Fenomena yang dibahas berbeda yaitu membahas tentang isu infrastruktur sosial dan fokus di level tatanan internasional	Memberikan gambaran permasalahan dengan analisa PPP dalam melihat kerjasama proyek infrastruktur.

Sumber: Diolah penulis dari berbagai sumber

⁴⁰ *Ibid.*



2.2 Kerangka Teori

Private Public Partnership (PPP) merupakan suatu skema yang muncul dari keterbatasan anggaran negara dalam melakukan pembangunan. Oleh sebab itu pelibatan swasta dianggap perlu untuk pembangunan.⁴¹ Menurut Edward Yescombe, PPP merupakan kemitraan yang terbentuk oleh negara dengan melibatkan pihak swasta dalam membangun proyek infrastruktur ekonomi ataupun sosial, akibat adanya keterbatasan biaya yang dapat ditanggung oleh negara.

Yescombe melihat dengan adanya PPP dapat membantu negara untuk membangun infrastruktur, yang sulit dibiayai jika hanya dari anggaran negara.⁴² Sedangkan, menurut Jeffrey Delmon, PPP suatu bentuk pembagian tugas antara publik dan swasta dalam mengembangkan infrastruktur dalam negeri. Bagi Delmon PPP adalah cara yang paling efektif untuk memastikan bahwa fokus negara hanya dalam membuat regulasi, sedangkan bagi swasta mengembangkan infrastruktur.⁴³ Bila kedua hal tersebut dapat dijalankan secara berdampingan maka konstruksi infrastruktur tidak lagi menjadi suatu beban negara.⁴⁴

Yescombe sendiri menggolongkan 2 jenis proyek yang lazim dimasukkan dalam skema PPP.⁴⁵ Kedua proyek itu adalah infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Proyek infrastruktur ekonomi adalah segala infrastruktur yang dapat mendorong pendapatan negara dari produksi, operasi, distribusi hingga

⁴¹ Badan Perencana Pembangunan Nasional, *PPP Book 2019*, (Jakarta: Kementerian PPN, 2019)

⁴² Edward R. Yescombe, and Edward Farquahson, *Public-Private Partnerships For Infrastructure*, (USA: Elsevier Ltd, 2018), 8

⁴³ Jeffrey Delmon, *Public-Private Partnership Projects in Infrastructure: An Essential Guide for Policy Makers*, (New York: Cambridge 2011). 2-10

⁴⁴ *Ibid.* 12-17

⁴⁵ Yescombe, *Op. Cit.*, 9

pemasaran. Proyek transportasi, kawasan industri, kawasan pariwisata, dan lainnya termasuk dalam proyek infrastruktur ekonomi. Sedangkan, Proyek infrastruktur sosial adalah segala infrastruktur yang sifatnya untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat.⁴⁶ Rumah sakit, sekolah, observatorium dan lainnya merupakan bentuk dari proyek infrastruktur sosial.

Dalam menjalankan PPP ada beberapa kaidah dasar yang harus diperhatikan untuk melihat perbedaannya dengan Pengadaan, *Affermage*, dan, Privatisasi. Dalam privatisasi, aset yang diberikan kepada pihak swasta akan bersifat tetap dan kekuasaan akan jauh dari segala bentuk intervensi negara dalam penentuan harga, pasar, dan strategi bisnis yang dijalankan.⁴⁷ *Affermage* merupakan cara pemerintah untuk memberikan lisensi kepada badan usaha lain untuk mengoperasikan aset namun dengan aset masih di bawah kepemilikan negara.⁴⁸ Pengadaan sendiri merupakan cara pemerintah untuk membangun, mengoperasikan dan memiliki aset itu sendiri dengan pelibatan badan usaha hanya sebatas penyedia barang.

Sedangkan pada PPP, terdapat skema pengembalian aset kepada negara ketika proyek tersebut sudah mencapai titik balik modal ataupun waktu yang telah disepakati, hal ini dikenal dengan konsorsium.⁴⁹ Pada masa konsorsium, badan usaha memiliki kebebasan untuk menjalankan strategi bisnisnya secara mandiri dengan minim intervensi oleh pemerintah.⁵⁰

⁴⁶ *Ibid.* 9-10

⁴⁷ *Ibid.* 10

⁴⁸ *Ibid.* 11

⁴⁹ *Ibid.* 12

⁵⁰ Bab VI Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha

Gambar 2 Skema Menjalankan PPP

Contract Type	Public project ←----- Public-Private Partnership -----> Private project					
	Public-sector procurement	Franchise (Affermage)	Design-Build Finance-Operate (DBFO) *	Build-Transfer-Operate (BTO) **	Build-Operate-Transfer (BOT) ***	Build-Own-Operate (BOO)
Construction	Public sector ⁽²⁾	Public sector ⁽²⁾	Private sector	Private sector	Private sector	Private sector
Operation	Public sector ⁽³⁾	Private sector	Private sector	Private sector	Private sector	Private sector
Ownership ⁽¹⁾	Public sector ⁽⁴⁾	Public sector	Public sector	Private sector during construction, then public sector	Private sector during contract period, then public sector	Private sector
Who pays?	Public sector	Users	Public sector or users	Public sector or users	Public sector or users	Private-sector off-taker, public sector, or users ⁽⁵⁾
Who is paid?	n/a	Private sector	Private sector	Private sector	Private sector	Private sector

Sumber: *Public-Private Partnerships For Infrastructure*

Agar PPP dapat berjalan secara efektif, hal utama yang diperhatikan adalah melihat kapasitas badan usaha dan regulasi yang akan dikeluarkan.⁵¹ Karena skema ini hanya menitik beratkan kepada dua aktor tersebut, maka kedua belah pihak dapat saling mempengaruhi satu dengan lainnya. Skema PPP ini akan memberikan peran yang sama besar kepada kedua aktor, dengan fungsi simbiosis mutualisme.⁵² Oleh sebab itu, pemerintah harus menjalankan agenda pembangunan dan badan usaha dapat mengeksekusi proyek infrastruktur.

Dalam PPP suatu aset akan melalui perancangan, pelelangan, eksekusi, dan diakhiri dengan pengembalian aset.⁵³ Berdasarkan proses di atas adapun tahapan yang dilalui berupa;⁵⁴

1. Pada tahapan pertama yaitu perancangan. Berfokus pada pertimbangan yang diambil dalam menjalankan proyek infrastruktur. Pengkajian ini dilakukan

⁵¹ Delmon, *Op. Cit.* 32

⁵² *Ibid.* 35-40

⁵³ Yescombe, *Op. Cit.* 50-52

⁵⁴ *Ibid.* 53-67



untuk memastikan target yang telah diperhitungkan dapat tercapai ketika aset beroperasi.

2. Tahap kedua yaitu pelelangan. Tahapan yang melihat kapasitas dan kelayakan dari para badan usaha yang memiliki ketertarikan. Serta, di dalam tahapan ini penentuan mekanisme pelelangan dirumuskan. Hal ini, bertujuan untuk mencari mekanisme pembayaran yang cocok dengan proyek infrastruktur tersebut.

3. Tahap ketiga yaitu eksekusi. Badan usaha terpilih memiliki kesempatan untuk melakukan konstruksi, manajemen dan operasionalisasi proyek. Dalam fase operasional pihak swasta diperbolehkan menjalankan strategi apa pun selama tidak melanggar perjanjian. Hal itu dilakukan, untuk memberikan keleluasaan bagi pihak swasta agar proses balik modal dapat tercapai

4. Tahap terakhir pengembalian aset. Kondisi ketika badan usaha telah mencapai kontrak durasi pengelolaan aset. Ketika waktu itu tercapai, negara memiliki hak untuk mengambil kembali asetnya. Hal tersebut dapat terjadi, mengingat kepemilikan aset oleh pihak swasta hanya bersifat sementara.

Pemilihan skema PPP dalam penelitian ini didasari pada kebijakan Indonesia bahwa kerjasama infrastruktur dengan pihak swasta harus dengan skema PPP.

Terlebih untuk mekanisme dan prosedur dalam menjalankan kerjasama infrastruktur telah diatur dalam Peraturan Presiden nomor 56 tahun 2015.⁵⁵

⁵⁵ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Infrastruktur. *Loc.Cit*

Sehingga apa pun kepentingan yang mendasari untuk menjalankan proyek infrastruktur tersebut, pemilihan investor harus mengedepankan prinsip PPP demi terjaminnya kelangsungan proyek.

2.3 Definisi Konseptual

Dalam melakukan PPP, negara (*contracting authority*) memiliki kesempatan untuk mempertimbangkan pihak swasta mana yang dapat terlibat di dalam kerjasama. Edward Yascombe memiliki konsep *Assessing and Selection*. Konsep ini melihat pertimbangan yang diambil negara ketika terdapat banyak opsi swasta yang menawarkan diri.⁵⁶ Pertimbangan ini perlu dilakukan untuk memastikan keberlangsungan aset.⁵⁷ Walaupun jika terjadi kendala akan diselesaikan dengan mekanisme bisnis, namun secara tidak langsung akan tetap merugikan negara.⁵⁸

Pada konsep ini Yascombe menitik beratkan pada tahapan perancangan dan pelelangan.⁵⁹ Sebelum negara memberikan kewenangannya kepada badan usaha terpilih untuk mengeksekusi proyek, negara harus mempertimbangkan beberapa hal yang dianggap krusial. Hal itu dilakukan demi keberlangsungan aset negara yang akan ditangani oleh pihak swasta.⁶⁰ Mengingat dalam perancangan infrastruktur bisa bersifat politis, yang mana urgensi suatu proyek dapat diatur.⁶¹ Maka dalam pemilihan badan usaha, negara diharapkan dapat lebih objektif berdasarkan

⁵⁶ Yescombe. *Op. Cit.* 69

⁵⁷ Bab II Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Infrastruktur

⁵⁸ Bab VIII Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Infrastruktur

⁵⁹ Yescombe. *Op. Cit.* 70

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Delmon, *Op. Cit.* 15

kapasitas badan usaha. Hal ini dilakukan dengan tujuan target kerjasama proyek dapat tercapai.⁶² Konsep ini memperhatikan 4 variabel sebelum negara memilih badan usaha, di antaranya yaitu; *Needs Assessment, Project Definition and Optional Appraisal, Economic Viability, dan Scope of PPP*.⁶³

2.3.1 Needs Assessment

Sebelum melakukan pemilihan, pemerintah wajib mengkaji rancangan yang diajukan badan usaha. Hal ini dilakukan pemerintah untuk mengevaluasi beberapa permasalahan krusial, sebelum badan usaha terpilih menjalankan proyek kerjasama.⁶⁴ Dengan mempertimbangkan dampak yang dihasilkan atas pemilihan badan usaha, pemerintah akan melihat beberapa hal di antaranya;⁶⁵ keselarasan dengan rancangan negara, ancaman yang dihasilkan, rekam jejak badan usaha, dan strategi dalam menghimpun pemangku kepentingan di sekitar proyek.

2.3.2 Project Definition and Optional Appraisal

Pada variabel ini, pemerintah dituntut untuk mempertimbangkan badan usaha berdasarkan kemampuan mereka dalam menjalankan proyek. Hal ini dilakukan untuk mengalkulasi kemampuan badan usaha dalam membawa proyek yang mereka kerjakan.⁶⁶ Maka dari itu, hal yang menjadi perhatian

⁶² *Ibid.* 15-16

⁶³ Yescombe, *Op. Cit.* 71

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ *Ibid.* 72

⁶⁶ *Ibid.* 73-74

pemerintah ketika memilih badan usaha adalah dampak turunan dari aset dan bagaimana proyek tersebut dapat di realisasikan.⁶⁷

2.3.3 Economic Viability

Dalam variabel ini pemerintah diharuskan untuk mempertimbangkan hal-hal yang sifatnya lebih rasional. Oleh sebab itu, hal yang menjadi perhatian dalam variabel ini adalah dampak keuangan dan ekonomi.⁶⁸ Pada variabel ini terdapat beberapa indikator yang harus diperhatikan di antaranya;⁶⁹ Melihat keuntungan, kerugian dan efek tidak langsung di dalam negeri, Nilai hitungan keuntungan akan pengembalian aset (*Internal Rate Return*), melihat *Public Sector Discount Rate* (PDSR) yaitu sumber daya negara yang dialokasikan untuk proyek, dan perhitungan pendapatan dari aset tersebut (*Economic Rate of Return*).

2.3.4 Scope of PPP

Dalam variabel ini, pemerintah memiliki pertimbangan untuk memilih badan usaha berdasarkan ruang lingkup jasa yang mereka tawarkan. Terlebih, dalam PPP banyak badan usaha dapat melakukan kerjasama dengan membuat konsorsium.⁷⁰ Siasat itu digunakan untuk memenangkan tender dan membagi tugas berdasarkan kapasitasnya masing-masing.⁷¹ Pada

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.* 75

⁶⁹ *Ibid.* 75-76

⁷⁰ *Ibid.* 76

⁷¹ Delmon, *Op. Cit.* 11

PPP, efektivitas menjadi prioritas negara daripada yang menawarkan pada pekerjaan spesifik.⁷² Hal ini yang membuat skema PPP lebih efektif daripada pengadaan.⁷³ Maka dari itu, keterlibatan anak usaha yang lebih beragam menjadi salah satu hal yang dipertimbangkan.⁷⁴

2.4 Operasionalisasi Konseptual

2.4.1 Needs Assessment

Indonesia merupakan negara yang sedang pesat melakukan pembangunan infrastruktur. Oleh sebab itu, Indonesia banyak melibatkan pihak swasta di dalam skema PPP. Pada proyek KCJB terdapat beberapa hal yang menjadi pertimbangan untuk memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd. Dalam penelitian ini, penulis ingin melihat skema penawaran apa yang menarik Pemerintah Indonesia. Mengingat Indonesia sendiri memiliki RPJMN yang menjadi acuan Pemerintah Indonesia untuk membangun aset. Penulis akan meneliti keselarasan rancangan yang diajukan Beijing YHSR Co. Ltd. dengan RPJMN 2015-2019. Apakah hal tersebut mempengaruhi mereka sehingga terpilih dalam menjalankan proyek KCJB.

2.4.2 Project Definition and Optional Appraisal

Dengan terpilihnya Beijing Yawan HSR Co. Ltd. dalam proyek KCJB. Menunjukkan mereka memiliki perencanaan yang lebih menjanjikan

⁷² Yescombe, *Op. Cit.* 76-77

⁷³ Delmon. *Op. Cit.* 13

⁷⁴ Yescombe, *Op. Cit.* 77

daripada para kompetitornya. Pada variabel ini, penulis akan meneliti dua hal. Pertama, penulis akan melihat bagaimana proposal yang mereka ajukan lebih menjanjikan daripada badan usaha lainnya. Kedua, penulis akan melihat bagaimana strategi mereka untuk merealisasikan rancangan yang diajukan. Dengan tujuan agar proposal yang diajukan dapat direalisasikan dan bukan sebatas angan-angan untuk memenangkan lelang proyek.

2.4.3 Economic Viability

Pada kerjasama infrastruktur, realisasi dan gambaran proyek bukan lah faktor satu-satunya yang menjadi pertimbangan negara. Mengingat proyek infrastruktur kereta cepat masuk dalam kategori infrastruktur ekonomi. Maka dari itu, pertimbangan kemampuan ekonomi yang dihasilkan pun menjadi pertimbangan untuk memilih badan usaha. Penulis ingin melihat rancangan yang diajukan apakah memiliki dampak turunan. Selain itu penulis juga akan melihat perhitungan IRR dan ERR, yang berhubungan langsung dengan proyek KCJB. Serta, akan melihat alokasi sumber daya negara yang diinvestasikan dalam KCJB.

2.4.4 Scope of PPP

Pemerintah Indonesia di satu sisi ingin segera mengeksekusi KCJB. Namun, disisi lain efektivitas kerja menjadi pertimbangan yang harus diperhatikan. Hal ini bertujuan agar konstruksi proyek dapat berjalan efektif. Mengingat dalam PPP badan usaha bisa ikut lelang dalam bentuk

konsorsium. Maka, komposisi konsorsium pun menjadi pertimbangan. Oleh sebab itu, pada variabel ini penulis ingin melihat badan usaha yang turut masuk ke dalam pelelangan KCJB.

Tabel 3 Operasionalisasi Konsep *Assessing and Selection*

Variabel	Indikator	Operasional
<i>Needs Assessment</i>	<i>Adjustment Plan</i>	Akan melihat keselarasan antara RPJMN pemerintah dengan Rancangan yang diajukan badan usaha, untuk melihat apakah sesuai dengan keperluan negara.
	<i>Risk Reduction</i>	Akan melihat cara minimalisir ancaman yang dapat datang dari luar ataupun dalam proyek, apakah diperlukannya jaminan dari negara atau tidak.
	<i>Performance Audit</i>	Akan melihat rekam jejak badan usaha yang akan mengajukan, apakah terdapat tren baik ataupun buruk pada proyek sebelumnya.
	<i>Engaging Stakeholder</i>	Akan melihat bagaimana badan usaha dalam mempersiapkan cara untuk menghimpun para pemangku kepentingan, agar dapat minimalisir bentrokan kepentingan
	<i>Social Costs</i>	Akan melihat dampak sosial yang ditimbulkan bila proyek itu direalisasikan oleh masing-masing pihak, apakah akan berpengaruh baik atau buruk kepada pemerintah..
<i>Project Definition and Optional Appraisal</i>		

	<i>Project Realization</i>	Akan melihat rancangan yang diajukan, apakah secara keuangan, gambaran, dan skema dapat direalisasikan
	<i>Infrastructure Benefit</i>	Akan melihat keuntungan ekonomi yang timbul akan adanya proyek infrastruktur dari masing-masing gambaran proyek, dengan harapan skema yang ditawarkan memiliki keuntungan sekunder.
<i>Economic Viability</i>	<i>Internal Rate Return (IRR)</i>	Akan melihat estimasi perhitungan pengembalian aset yang ditawarkan masing-masing pihak, apakah konsesi yang diperlukan cepat atau lambat.
	<i>Public Sector Discount Rate (PSDR)</i>	Akan melihat estimasi nominal anggaran negara yang akan dialokasikan di antara badan usaha, apakah akan bebaskan negara atau tidak.
	<i>Economic Rate Return (ERR)</i>	Akan melihat estimasi pendapatan bersih yang dihasilkan dari proyek di antara badan usaha, apakah dapat mendorong ekonomi regional di sekitarnya.
<i>Scope of PPP</i>	<i>Contributing Parties</i>	Akan melihat badan usaha apa saja yang terlibat, dan keuntungan yang di dapatkan dari masing-masing pihak

Sumber: Diolah oleh penulis dari berbagai sumber



2.5 Alur Pemikiran

Latar Belakang

Indonesia sebagai negara yang sedang melakukan pembangunan infrastruktur memerlukan bantuan investor asing dalam menyukkseskan pembangunan infrastruktur. Pemerintah memanfaatkan skema PPP untuk menarik minat investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia. Skema ini menimbulkan persaingan di antara calon investor yang membuat pemerintah harus memilih tidak hanya dari segi ekonomi, namun juga dari dampak politik, sosial dan aspek lainnya yang mempengaruhi Indonesia.

Rumusan Masalah

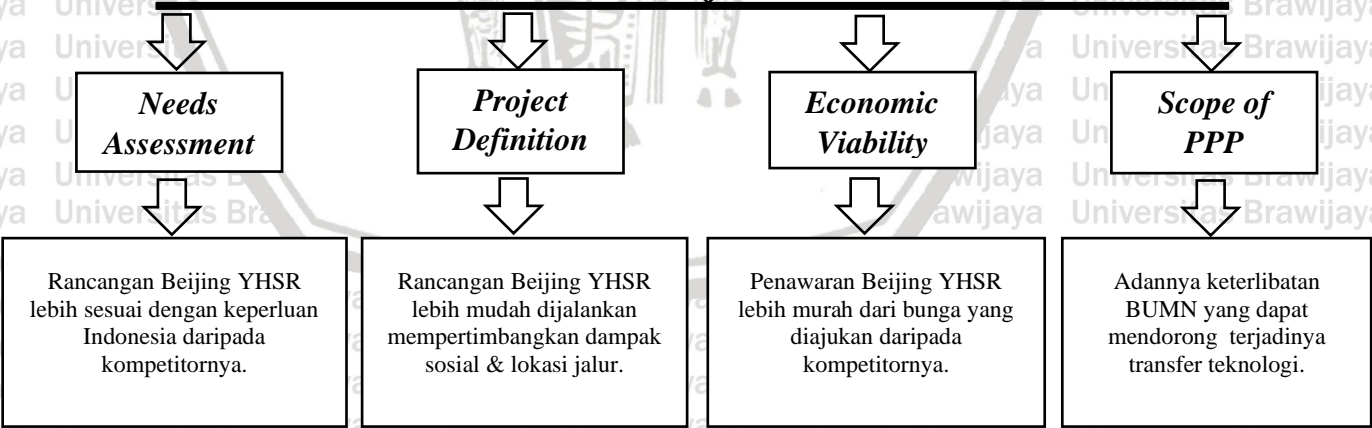
Bagaimana pertimbangan Indonesia dalam memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd sebagai mitra untuk proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung?

Private - Public Partnership

Skema yang ditawarkan bagi Investor

Assessing and Selection

Pertimbangan negara dalam memilih investor



Dengan adanya keterlibatan badan usaha domestik yang masuk di dalam kerjasama KCJB, merupakan alasan utama terpilihnya Beijing YHSR di atas kompetitornya. Indonesia yang sedang melakukan pembangunan pesat Beijing YHSR akan mempertimbangkan hibah teknologi dan ilmu untuk meningkatkan kemampuan badan usaha lokalnya agar dapat mempelajari, dan menduplikasi karya China untuk diimplementasikan kembali.

2.6 Argumen Utama

Menurut penulis, terpilihnya Beijing Yawan HSR dalam KCJB dikarenakan *Scope of PPP, Needs Assessment, dan Project Definition and Optional Appraisal*.

Namun, pertimbangan signifikan yang membuat Beijing Yawan HSR Co. Ltd terpilih daripada kompetitornya terdapat pada variabel *Scope of PPP*. Hal tersebut dikarenakan, Beijing Yawan HSR Co. Ltd bersedia kerja tanpa ada jaminan pemerintah. Oleh sebab itu, skema BtoB yang diharapkan pemerintah dapat berlaku di dalam proyek KCJB. Maka dari itu, dengan adanya PT. KCIC yang merupakan *Joint Venture* Indonesia dengan China minimalisir pengaruh pemerintah. Dengan begitu, peran strategis dalam mengeksekusi KCJB diwakilkan oleh PSBI. Selain itu, dengan kerjasama yang terjalin antara Indonesia dan China proses hibah teknologi dapat terjadi. Jika strategi ini berhasil maka, dapat menjadi keuntungan tersendiri bagi Indonesia yang juga sedang berkecimpung dalam bisnis perkeretaapian global.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian kualitatif, dengan metode penelitian deskriptif. Menurut Umar Sumardi Bakry, metode dapat digunakan untuk menjelaskan fenomena yang dapat digambarkan berdasarkan variabel-variabel yang dapat berdiri sendiri.⁷⁵ Maka dari itu, penulis akan menjelaskan hasil observasi dengan melihat pertimbangan Indonesia ketika lebih memilih Beijing YHSR Co. Ltd. dibandingkan dengan investor lainnya dalam proyek infrastruktur KCJB

3.2 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini perlu diberi batasan agar ruang lingkupnya tidak terlalu luas. Oleh sebab itu perlu adanya batasan penelitian terhadap jangka waktu, aktor yang diteliti dan objek penelitian. Penulis memberikan batasan waktu yaitu pada 2014-2016. Pada penelitian ini penulis memiliki fokus aktor yaitu Pemerintah Indonesia yang merupakan aktor pengambil keputusan dalam pemilihan Beijing YHSR Co. Ltd. Serta, dengan fokus objek yaitu pembangunan infrastruktur moda transportasi KCJB. Maka dari itu, penulis akan melihat bagaimana pertimbangan Pemerintah Indonesia dalam memutuskan Beijing YHSR Co. Ltd untuk menjalankan proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta - Bandung.

⁷⁵ Umar Sumardy Bakry, *Metode Penelitian Hubungan Internasional* (Jakarta: Pustaka Pelajar 2017), 285

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, penulis akan mengumpulkan data melalui wawancara, dan data-data dari berbagai literatur yang berkaitan. Untuk wawancara peneliti akan menggunakan metode pengumpulan data yang dikemukakan oleh Uwe Flick.

Untuk pengumpulan data literatur, penulis akan menggunakan berita, *press release*, *MoU*, dan bukti-bukti lain yang relevan dengan penelitian. Diharapkan, kedua data tersebut dapat menjawab pertanyaan yang sedang diteliti oleh penulis.

Menurut Uwe Flick dalam membuat daftar pertanyaan untuk penelitian dengan wawancara, harus melalui beberapa tahapan.⁷⁶ Tahapan pertama, peneliti harus menentukan fokus apa yang akan diteliti.⁷⁷ Selanjutnya, Uwe Flick melihat penelitian sebagai koin dengan dua sisi, yang mana artinya peneliti harus memiliki sudut pandang dalam melihat objek penelitian.⁷⁸ Dalam penelitian penulis akan menanyakan hal-hal terkait pertimbangan Pemerintah Indonesia dalam memilih Beijing YHSR Co. Ltd dalam proyek KCJB. Oleh sebab itu, pemilihan koresponden wawancara akan ditargetkan kepada para pengambil kebijakan tersebut.

Jika daftar pertanyaan sudah tersedia, maka tahapan selanjutnya menurut Uwe Flick adalah menentukan aktor mana yang akan menjadi target wawancara. Metode yang penulis gunakan adalah *Purposive Sampling* oleh Uwe Flick. Menurut Flick, *Purposive Sampling* dilakukan dengan maksud memilih narasumber yang dianggap

memiliki kemampuan di dalam penelitian yang sedang dijalankan.⁷⁹ Oleh sebab itu, narasumber yang telah ditentukan harus ditanya dengan pertanyaan berdasarkan

⁷⁶ Uwe Flick, *Designing Qualitative Research*, (Singapore: SAGE, 2007), 16

⁷⁷ *Ibid.* 16-17

⁷⁸ *Ibid.* 18-20

⁷⁹ *Ibid.* 29

bidang yang mereka kuasai.⁸⁰ Maka dari itu, dalam penelitian telah mewawancarai beberapa kementerian dan lembaga yang berkaitan dalam perumusan KCJB.

Kementerian dan Lembaga yang berkaitan dengan proyek KCJB, di antaranya;

Tabel 4 Target Wawancara

Bappenas • Bapak Jumanto • Bapak Andre Adhi N	:	Lembaga yang merancang pembangunan nasional, pada KCJB mereka ikut dalam merancang proyek.
BKPM • Ibu Manai Sampai Bulu	:	Lembaga negara yang bekerja mengurus berbagai masuknya investasi asing dan domestik di Indonesia
Kementerian Perhubungan • Bapak Handi Sethiawan	:	Kementerian yang bertanggung jawab sebagai penanggung jawab proyek kerjasama KCJB

Sumber: Diolah oleh penulis

Menurut penulis, ketiga narasumber tersebut dapat memrepresentasikan negara dalam memberikan gambaran terhadap penelitian penulis. Mengingat, mereka merupakan salah satu aktor utama yang memastikan proyek KCJB dapat terealisasi. Bila mana, nanti terdapat perubahan akan aktor penelitian, maka akan menyesuaikan dengan kondisi yang ada di lapangan.

3.4 Teknik Analisis Data

Penulis akan melakukan tiga tahapan dalam analisis data, yaitu; kodifikasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.⁸¹ Dalam pengimplementasiannya, teknik analisa ini dapat dieksekusikan dengan cara;

1. **Kodifikasi data**, penulis akan melakukan pengelompokan data dengan membuat istilah yang pada akhirnya akan membuat satu kalsifikasi baru yang lebih menjangkau aspek-aspek yang banyak

⁸⁰ *Ibid.* 30

⁸¹ Afrizal, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Rajagrafindo, 2014), 178

2. **Penyajian data.** Data yang telah dikodifikasi akan diinterpretasikan ketika data sudah dapat dikelola. Setelah itu, data akan di paparkan dalam bentuk grafis, gambar ataupun tabel yang berisikan informasi yang relevan dengan penelitian

3. **Penarikan kesimpulan.** Penulis akan menarik kesimpulan dari hasil penelitian berdasarkan data-data yang dimiliki oleh penulis. Hal itu bertujuan, untuk menjawab permasalahan yang sedang diteliti dalam penelitian. .

3.5 Sistematika Penulisan

BAB I, merupakan bab pendahuluan yang membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Pada sub-bab mengenai latar belakang, penulis menjelaskan permasalahan yang melatarbelakangi penelitian dan apa urgensinya. Kemudian, rumusan masalah merupakan pertanyaan penelitian yang akan ditemukan jawabannya setelah dilakukan penelitian. Lalu tujuan penelitian, mengungkapkan hasil yang ingin dicapai dari penelitian ini. Terakhir yaitu manfaat penelitian, yang diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat baik secara teoritis maupun praktis.

BAB II, merupakan kerangka pemikiran dari penelitian ini. Pada bab ini, penulis menjelaskan studi terdahulu sebagai pembanding dari penelitian yang hampir serupa dan telah ada sebelumnya. Kemudian juga membahas mengenai konsep dan operasionalisasi konsep sebagai landasan dari penelitian. Selain itu pada

bab ini juga akan menyajikan alur pemikiran, argumen utama penulis, dan argumen penelitian.

BAB III, merupakan metodologi yang digunakan dalam penelitian. Pada bab ini menjelaskan mengenai jenis penelitian yang digunakan, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data. Kemudian juga menjelaskan ruang lingkup dari penelitian, agar batasan-batasannya lebih mudah dipahami. Terakhir ialah sistematika penulisan yang menguraikan penjelasan mengenai isi dari setiap bab dalam skripsi ini.

BAB IV, merupakan gambaran umum dari kerjasama yang terjalin di dalam pembuatan transportasi kereta cepat Jakarta - Bandung sebagai objek penelitian. Gambaran umum berupa sejarah, ruang lingkup proyek, kegiatan proyek, dan data lainnya.

BAB V, bab pembahasan mengenai teori dan konsep yang diolah setelah penulis melakukan observasi penelitian. Pada bab ini, penulis akan menemukan jawab dari pertanyaan penelitian pada rumusan masalah.

BAB VI, merupakan bab penutup penelitian. Bab ini pembahasan mengenai teori dan konsep yang diolah setelah penulis melakukan observasi penelitian. Pada bab ini, penulis akan menemukan jawab dari pertanyaan penelitian pada rumusan masalah., penulis memuat kesimpulan hasil analisis data dan pembahasan.

Kemudian akan ada saran yang diberikan sebagai rekomendasi untuk penelitian selanjutnya, dan juga untuk pihak-pihak yang terkait dalam penelitian

BAB IV

RIVALITAS INVESTOR ASING DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG

Pada bab ini penulis akan memaparkan gambaran umum tentang rivalitas yang terjadi di antara investor asing di Indonesia. Penulis melihat rivalitas merupakan hal yang tidak dapat dihindarkan. Hal tersebut terjadi, karena antusias yang tinggi dari investor untuk menanamkan modalnya di sektor perkeretaapian. Maka dari itu, penulisan bab ini bertujuan untuk menggambarkan rivalitas yang terjadi di antara China dan Jepang. Hal ini dikarenakan, kedua investor merupakan aktor besar di perkeretaapian Indonesia.

4.1 Kedekatan Jepang dengan Indonesia dalam Perkeretaapian

4.1.1 Kedekatan Jepang dengan Indonesia

Pada era awal kemerdekaan, iklim ekonomi di Indonesia dianggap tidak stabil oleh banyak negara.⁸² Hal tersebut mengakibatkan banyak negara melakukan banyak pertimbangan sebelum bekerja sama dengan Indonesia.⁸³ Pada kepemimpinan Presiden Soeharto, beliau melakukan reformasi ekonomi besar-besaran, dengan melibatkan investor asing di dalamnya.⁸⁴ Salah satu kebijakannya

⁸² Rex Montimer, *Indonesia Communism Under Soekarno: Ideology and Politics 1959-1965*, (Jakarta: Equinox, 2006). 331-338

⁸³ *Ibid.* 65-67,

⁸⁴ Franklin B Weinstein, *Indonesian Foreign Policy and The Dilemma of Dependence*, (Jakarta: Equinox, 2007). 68-88

membangun kerjasama dagang, yang membuat Jepang menjadi mitra bisnis Indonesia di dalam sektor perikanan.⁸⁵

Dengan terbukanya pintu kerjasama, Jepang pun memperluas kemitraannya dengan Indonesia. Perusahaan manufaktur seperti Ajinomoto (1970) & Yamaha dan Honda (1974), dan perusahaan teknologi pun masuk seperti Toto (1979), Mitsubishi Melco (1982), dan Komatso Traktor (1983) masuk ke Indonesia.⁸⁶

Produk-produk Jepang pun seakan menjadi barang prestisius di Indonesia, akibat keterbatasan teknologi dan mesin pasca Indonesia merdeka.⁸⁷

Pada 1998 terjadi krisis moneter yang mengganggu pasar ekonomi Asia, mengakibatkan banyak negara terancam hiperinflasi.⁸⁸ Renggangnya hubungan ekonomi Jepang dan Indonesia pun terjadi disebabkan adanya *contagion effects*.^{89, 90}

Hal yang paling signifikan ialah melemahnya rupiah, yang membuat ketidakstabilan sosio-ekonomi di berbagai daerah.⁹¹ Indonesia memiliki kerentanan tersendiri ketika menghadapi ketidakstabilan ekonomi global. Salah satunya akibat, terlalu mengandalkan mata uang asing dalam menopang perdagangan internasional.⁹² Salah satu kebijakan yang menyelamatkan Indonesia dengan membuat usaha lokal. Mengingat, perusahaan lokal tidak sepenuhnya mengandalkan produksi barang dari luar negeri.⁹³

⁸⁵ *Ibid.* 186-202

⁸⁶ J Thomas Lindblad, *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia*, (Honolulu: ASAA Southeast Asian Publication, 2002). 195-202

⁸⁷ *Ibid.* 200

⁸⁸ Linblad, *Op. Cit.* 233

⁸⁹ Fenomena ekonomi ketika satu negara mengalami krisis keuangan atau moneter, secara langsung berimbas kepada domestik negara sekitarnya bahkan hingga dalam skala global.

⁹⁰ Linblad, *Op. Cit.* 233

⁹¹ *Ibid.*

⁹² *Ibid.* 234-235

⁹³ *Ibid.* 238

Krisis ekonomi membuat banyak negara berpikir dua kali untuk investasi di luar negeri. Hal tersebut juga terjadi pada Jepang, yang mana kondisi kerjasama Jepang dengan Indonesia sempat mengalami stagnasi akibat dampak ekonomi yang begitu masif.⁹⁴ Namun, hal itu tidak membuat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono untuk berhenti mengajak Jepang kembali bekerja sama. Pada awal menjabatnya Presiden Susilo Bambang Yudhoyono telah melakukan berbagai kunjungan ke Jepang untuk merevitalisasi hubungan baik dengan Jepang.⁹⁵

Penandatanganan perjanjian bilateral dengan Jepang menjadi pembicaraan manis Indonesia. Hal agar Jepang kembali melihat Indonesia sebagai salah satu mitra bisnis mereka.⁹⁶

4.1.2 Agen Kepentingan Jepang

Dalam menjalankan fungsi kerjasama eksternal, Jepang memiliki badan bernama Japan International Cooperation Agency (JICA).⁹⁷ Mereka menjadi badan khusus yang bekerja dalam *Official Development Assistances* (ODA) yang dibawah langsung kementerian luar negeri Jepang. Pemerintah Jepang memanfaatkan JICA sebagai jembatan untuk membangun koneksi dengan negara berkembang yang memerlukan bantuan demi membangun negaranya.⁹⁸

⁹⁴ Rivai, *Loc. Cit*

⁹⁵ Minister of Foreign Affairs of Japan, "Japan-Indonesia Joint Statement: Strategic Partnership for Peaceful and Prosperous Future", 2006, <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/joint0611.html>, diakses pada 19 Desember 2019

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ Japan Internasional Cooperation Agency, *JICA Profile*, (Tokyo: JICA, 2019), 3

⁹⁸ *Ibid.*

JICA menjadi alat yang efektif demi menunjukkan komitmen Jepang dalam membantu negara yang memerlukan sokongan dana maupun sumber daya.

Indonesia sendiri merupakan salah satu negara yang mendapatkan bantuan dari

JICA semenjak tahun 1999.⁹⁹ Pada saat itu bantuan yang diberikan JICA pertama

kali bersifat politis. Bantuan tersebut berupa komitmen Jepang untuk membantu

Indonesia dalam transisi menuju negara demokratis. Hingga akhirnya pada 2004

pemilihan Presiden Indonesia dianggap demokratis.¹⁰⁰ JICA pun semakin terlibat

di dalam berbagai kerjasama di Indonesia.¹⁰¹

JICA melihat Indonesia sebagai negara yang kompleks. Oleh sebab itu,

diperlukan pendekatan yang berbeda dalam membangun kepercayaan masyarakat.

Program yang dikerjakan mayoritas berfungsi untuk meningkatkan sumber daya

manusia, infrastruktur, dan penanggulangan bencana alam.¹⁰² Metode ini

merupakan cara Jepang mengedepankan kerjasama dengan negara yang sedang

berkembang melalui *South - South Cooperation*¹⁰³.¹⁰⁴ Tahun 2006 menjadi titik

balik revitalisasi kerjasama Indonesia dengan Jepang.¹⁰⁵ JICA menjadi mitra kerja

Indonesia untuk membangun infrastruktur negara. JICA banyak memberikan

rekomendasi akan proyek strategis dan bagaimana untuk menjalankan proyek.

⁹⁹ Japan Internasional Cooperation Agency, *Indonesia's Development and Japans's Cooperation: Building the Future Based on Trust*, (Tokyo: JICA, 2018), 1

¹⁰⁰ *Ibid.* 2

¹⁰¹ *Ibid.* 3-4

¹⁰² *Ibid.* 7-26

¹⁰³ Serikat kerjasama yang terbentuk oleh sesama negara berkembang yang bertujuan untuk saling membantu dalam aspek ekonomi, mengingat kedekatan secara geografis di antara negara yang bekerja sama, serta sebagai upaya untuk melepas ketergantungan dengan negara di utara (Negara Industrialis Barat).

¹⁰⁴ JICA, *Op. Cit.* 28

¹⁰⁵ Japan Minister of Foreign Affairs, *Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement*, (Tokyo: MoFA, 2005)

Di era presiden Joko Widodo fungsi JICA tidak lagi terlalu luas. Melainkan, fokus untuk proyek yang dianggap strategis dalam pembangunan Indonesia.¹⁰⁶

Jokowi melihat kerjasama yang dilakukan dengan JICA perlu dievaluasi di dalam beberapa sektor. Mengingat, Indonesia sekarang sedang masif mengejar ketertinggalan pembangunan. Oleh sebab itu, keterlibatan JICA di Indonesia diprioritas untuk membantu dalam proyek infrastruktur ekonomi ataupun sosial.¹⁰⁷

Kedekatan Presiden Jokowi dengan Shinzu Abe membuat proses pengerjaan proyek berjalan efektif tanpa harus melakukan peminjaman yang berlebih.¹⁰⁸

4.1.3 Kereta Api sebagai Simbol Kedekatan

Belajar dari pengalaman, Indonesia terus mempelajari teknologi yang di bawakan oleh para pihak investor. Indonesia pun mengedepankan transfer teknologi dalam menjalankan proyek-proyek infrastruktur mereka. Terbukti pada tahun 1987 Indonesia melakukan kerjasama Perkeretaapian nasional yang merupakan kolaborasi PT INKA dengan Nippon Sharyo.¹⁰⁹ Kolaborasi ini, membuat Indonesia mempelajari cara membuat gerbong kereta berdasarkan ilmu dari Jepang.¹¹⁰

¹⁰⁶ Detik Finance, "Ketemu Jokowi Bos JICA Kaget Melihat Ekonomi RI Terus Berkembang", 2017, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3574102/ketemu-jokowi-bos-jica-kaget-ekonomi-ri-terus-berkembang>, diakses pada 20 Desember 2019

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Bisnis Tempo, "Bertemu Jokowi, Bos JICA Bahas Tiga Proyek Infrastruktur", 2017, <https://bisnis.tempo.co/read/894545/bertemu-jokowi-bos-jica-bahas-tiga-proyek-infrastruktur>, diakses pada 20 Desember 2019

¹⁰⁹ Fuminori Ito and Kaori Sugawara, "Transfer of Rolling Stock to Indonesia and Technical Support for Maintenance", *Japan Railways & Transport Review*, No.64 (2014): 70-75

¹¹⁰ *Ibid.*

Melihat Jepang sebagai negara dengan sistem perkeretaapian yang efektif dan berkualitas. Indonesia mengait perusahaan Jepang yaitu Hyundai untuk menjalankan proyek Kereta Komuter Jabodetabek pada tahun 1991.¹¹¹ Hingga pada tahun 2013, Jepang dan Indonesia bekerja sama kembali untuk melakukan perdagangan dan pembelajaran terkait lokomotif dan gerbong kereta komuter.¹¹²

Bagi Jepang, kerjasama Kereta Komuter membangun kepercayaan Pemerintah Indonesia terhadap kapabilitas mereka dalam perkeretaapian.¹¹³ Disisi lain, Jepang menjadi aktor mumpuni dalam membantu negara-negara yang sedang membangun jalur perkeretaapian. Dengan adanya *Shinkansen*, *Hayate*, dan *Hayukata* yang merupakan produk kebanggaan Jepang akan moda transportasi perkeretaapian. Hal itu membuat mereka diminati oleh berbagai pihak untuk membuat infrastruktur perkeretaapian.¹¹⁴

Salah satu target Jepang dalam pemasaran produk kereta cepat ialah Indonesia.¹¹⁵ Bentuk keseriusan Jepang untuk memasarkan produk kereta cepatnya adalah dengan melakukan *Feasibility Studies*. FS tersebut dilakukan atas inisiatif JICA dalam merealisasikan impian Indonesia untuk membuat kereta cepat.¹¹⁶ Indonesia sendiri sedang bermimpi untuk memiliki kereta cepat yang

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ DetikNews, "Ini Rupa Kereta di Jepang Sebelum Dipakai Commuter Line untuk Jabodetabek", 2015, <https://news.detik.com/berita/d-3091419/ini-rupa-kereta-di-jepang-sebelum-dipakai-commuter-line-untuk-jabodetabek>, diakses pada 20 Desember 2019

¹¹⁴ Japan Railways, *Central Japan Railways Company Guide*, (Tokyo: JR, 2017), 4-26

¹¹⁵ Liputan6, "Apakah Jepang Berminat Sodorkan Proposal Kereta Kecepatan Sedang?", 2015, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2309652/apakah-jepang-berminat-sodorkan-proposal-kereta-kecepatan-sedang>, diakses pada 20 Desember 2019

¹¹⁶ Japan Internasional Cooperation Agency, "Information Discosure Under New Guidelines", 2010, https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/asia/southeast/indonesia/c8h0vm000090vnht.html#hd, diakses pada 20 Desember 2019

menghubungkan seluruh daerahnya di pulau Jawa. Strategi ini dilakukan mengingat Pulau Jawa adalah pulau terpadat di Indonesia & memerlukan transportasi massa.¹¹⁷

Kepentingan Jepang dalam membantu merealisasikan kereta cepat tidak lain sebagai cara untuk meningkatkan kepercayaan Pemerintah Indonesia.¹¹⁸ Terlebih, Jepang merupakan negara yang memiliki orientasi ekonomi yang ekspansif. Oleh sebab itu, mereka akan mencari pasar baru untuk menjual produk yang mereka miliki sebagai sumber pemasukan negara mereka.¹¹⁹

4.2 Kedekatan China dengan Indonesia dalam Perkeretaapian

4.2.1 Bangkitnya Kekuatan Baru Asia

China merupakan salah satu negara yang secara ekonomi meroket semenjak terjadinya reformasi ekonomi Reformasi tersebut dipimpin langsung Deng Xiaoping pada tahun 1979.¹²⁰ Dengan reformasi ekonomi, China lebih aktif dalam pergaulan Internasional. Keaktifannya membuat mereka terlibat dalam asistensi ke banyak negara, walau sebagai negara berkembang.¹²¹ Pemanfaatan *State Own Company*¹²² (SOE) menjadi salah satu kunci China untuk memperkaya diri. Serta, sebagai cara

¹¹⁷ Direktorat Jendral Perkeretaapian, *Rancangan Perkeretaapian Nasional 2010*, (Jakarta: Kemenhub, 2010)

¹¹⁸ Saori Shibata, "Intensification and Changein Contemporary Patterns of Class Struggle", *Resisting Japan's Neoliberal Model of Capitalism*, Vol. 3 (2015): 496-521

¹¹⁹ *Ibid*

¹²⁰ *Ibid*

¹²¹ Denghua Zhang, "China's Foreign Aid System: Structure, Agencies, and Identities", Vol. 38 No. 10 (2017): 2330-2346

¹²² Badan usaha yang di bawahi langsung negara sekaligus sebagai salah satu motor pendapatan negara.

China mendapatkan dukungan politik dunia. Ditambah, dengan kapasitas sumber daya manusia yang sangat besar, hal itu menjadi penstimulasi ekonomi China.¹²³

Peningkatan ekonomi China dapat dilihat dengan kenaikan GDP dari tahun 1987 hingga 2010 meningkat 15%.¹²⁴ Di bawah kepemimpinan Xie Jinping, China menjadi salah satu negara Asia yang ditakutkan oleh negara Industrial.¹²⁵ Ambisi Xie tidak lagi untuk meningkatkan ekonomi dalam negerinya, namun mencari pengakuan internasional agar dapat bersaing di level global. Maka dari itu, strategi yang dijalankan China dengan membantu negara berkembang agar dapat maju.¹²⁶

Saat ini dunia memberikan perhatian khusus bagi China, melihat metode yang dijalankan oleh China dalam memberikan bantuan dianggap politis.¹²⁷ Banyak yang menganggap metode yang dijalankan China tidak lain sebagai cara untuk mendapatkan dukungan politik dari rekan bisnis mereka.¹²⁸ Melihat, pergerakan China yang cenderung cair kepada banyak negara. Membuat kerjasama yang terjalin memiliki latar belakang yang berbeda.¹²⁹

China terkadang dalam menjalin kerjasama dapat menggunakan skema *Politico to Business*. Skema ini menitikberatkan bahwa kerjasama dalam perdagangan diprioritas kepada negara yang memiliki visi dan misi politik sama.¹³⁰ Disini China

¹²³ Xiabao Zhang and Erin Asselin, *State-Owned Enterprises in The Chinese Economy Today, Role, Reform, and Evolution*, (Edmonton: University of Alberta, 2016), 2-10

¹²⁴ *Ibid.* 28

¹²⁵ TheTimes, "Xi Jinping Sets Out China's Ambitions as World Power", 2018, <https://www.thetimes.co.uk/article/xi-jinping-sets-out-chinas-ambitions-as-world-power-dcjwjdjh>, diakses pada 21 Desember 2019

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ Becky Carter, "A Literature Review on China's Aid", (2017): 1-20

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ Doris Fuchs and Markus ML Lederer, "Business and Politics", *The Power of Business*, Vol. 9 No. 3 (2007): 1-20

memiliki agenda untuk mengagungkan *One China Policy* (OCP)¹³¹ untuk memblokir segala gerakan yang tidak sejalan dengan mereka.¹³² Bagi negara yang bergantung kepada China mereka harus tunduk dengan pra-syarat yang diajukan.¹³³

Permasalahan ini membuat negara yang cenderung netral dalam menanggapi isu tersebut, membuat mereka harus berdiri mendukung atau menolak China.¹³⁴

China secara rutin membuka forum komunikasi dengan negara-negara lain.

Forum ini bisa membahas hal yang bervariasi, namun pada akhirnya agenda yang diatur oleh China membuat anggota forum menjadi mitra ekonomi mereka.¹³⁵

China Development Forum, FOCAC, ECLAC, dan lainnya menjadi contoh ruang komunikasi mereka untuk menjalin kerjasama dengan negara lain.¹³⁶ Kedekatan mereka menargetkan kepada negara berkembang yang memiliki kepentingan yang sama. Seluruh mitra China ingin membebaskan diri dari utang barat yang semakin melilit. Forum-forum tersebut menjadi pintu masuk China dalam menyebarkan agenda ekonomi global yang saat ini bersaing dengan Amerika Serikat.¹³⁷

4.2.2 Politik Infrastruktur sebagai Jalan Masuk

China sebagai salah satu negara yang memiliki prospek ekonomi besar, cenderung terbuka untuk bekerja dengan negara lain. Xie Jinping memiliki

¹³¹ Kebijakan China dalam menangani permasalahan dengan Taiwan, yang mana publik internasional diwajibkan hanya mengakui People Republic of China sebagai satu-satunya negara yang berdaulat.

¹³² Y. Frank Chiang, "One-China Policy and Taiwan", Vol. 28 No. 1 (2004): 2-6

¹³³ *Ibid.* 20

¹³⁴ *Ibid.* 26-38

¹³⁵ Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, "Diplomatic Agenda", 2019, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wsrc_665395/, diakses pada 21 Desember 2019

¹³⁶ Zeng Aiping and Shu Zhan, "Origin, Achievements, and Prospects of the Forum on China-Africa Cooperation", (2018): 1-20

¹³⁷ *Ibid.*

rancangan kepada para pemimpin dunia. Dalam rancangannya, Xie mendorong seluruh negara harus terbuka dan saling bahu membahu dalam meningkatkan ekonomi global.¹³⁸ Xie berambisi membuat OBOR¹³⁹ menjadi proyek global yang dapat membangun konektivitas untuk mempermudah perpindahan barang dan jasa.

Dalam rancangan tersebut, penulis melihat Presiden Xi berkeinginan membangun jaringan transportasi berskala global demi menstimulus perekonomian dunia.

Proyek OBOR digadang-gadang dapat membangun jalur dagang yang lebih efektif.¹⁴⁰ Salah satu negara yang sangat dilirik oleh pemerintah China adalah Indonesia.¹⁴¹ Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara menjadi pasar menarik bagi para investor asing untuk menjual komoditas mereka. Tahun 2005 menjadi kali pertama China dan Indonesia berkomitmen untuk meningkatkan kerjasama perdagangannya dengan menandatangani *Strategic Partnership*.¹⁴²

Dengan kerjasama tersebut perdagangan Indonesia meningkat 26% dan menghasilkan pendapatan 760 miliar USD dari sektor agraria.¹⁴³

Keakraban China dengan Indonesia terus terjadi dimasa pimpinan presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Salah satu forum ekonomi yang mana Indonesia

¹³⁸ World Bank, *Innovative China: New Drivers Of Growth*, (Washington: World Bank, 2019), 29-36

¹³⁹ Proyek pembangunan yang diinisiasi China, dengan menghubungkan jalur transportasi untuk mempermudah distribusi barang dan manusia agar dapat berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya secara efektif.

¹⁴⁰ Organisation for Economic Co-operation and Development, *China's Belt And Road Initiative in The Global Trade, Investment and Finance Landscape*, (Tokyo: OECD, 2018), 4-17

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Embassy of The People's Republic of China in Indonesia, "President Xi Jinping Holds Talks with President Susilo Bambang Yudhoyono of Indonesia", 2013, <http://id.china-embassy.org/eng/ztbd/001288pyb/t1089909.htm>, diakses pada 22 Desember 2019

¹⁴³ *Ibid.*

mendukung China adalah di dalam forum APEC.¹⁴⁴ Indonesia pun mendukung proposal China untuk membuat *ASEAN – China Free Trade Area*.¹⁴⁵ Pada akhir kepemimpinan Presiden SBY, Indonesia kembali menjalin kerjasama yang lebih dalam dengan pihak China.¹⁴⁶ Kerjasama ini langsung diinisiasi oleh Presiden Xie Jinping yang mana dalam pertemuan tersebut, China berkomitmen untuk meningkatkan kerjasama menjadi *Comprehensive Strategic Partnership*.¹⁴⁷

Selepas Presiden SBY, Presiden selanjutnya Joko Widodo memiliki orientasi politik yang berbeda. Presiden Jokowi memiliki ambisi untuk membangun Indonesia dari sektor Infrastruktur.¹⁴⁸ Oleh sebab itu, beliau merencanakan berbagai proyek untuk menstimulus ekonomi nasional.¹⁴⁹ Dengan misi membangun infrastruktur, China kembali terlibat untuk membangun di berbagai proyek. Sejalan dengan kepentingan China, presiden Jokowi banyak di undang China untuk membangun kerjasama dalam sektor infrastruktur.¹⁵⁰ Kunjungan kerja ke China tahun 2015, dan kedekatan Jokowi dengan Xie Jinping dalam KAA Bandung menjadi pertanda kedekatan kedua negara.¹⁵¹

¹⁴⁴ Kementerian Luar Negeri Indonesia, “APEC China 2014 and Indonesia's Role”, 2019, https://kemlu.go.id/portal/en/read/164/halaman_list_lainnya/asia-pacific-economic-cooperation-apec, diakses pada 22 Desember 2019.

¹⁴⁵ Detikfinance, “SBY: FTA China Bukan Ancaman”, 2010, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-1285447/sby-fta-china-bukan-ancaman>, diakses pada 22 Desember 2019

¹⁴⁶ Embassy of The People's Republic of China in Indonesia, *Op. Cit*

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ TribunNews, “Inilah Seluruh Janji Jokowi-JK Selama Kampanye”, 2014, <https://pekanbaru.tribunnews.com/2014/07/24/inilah-seluruh-janji-jokowi-jk-selama-kampanye>, diakses pada 22 Desember 2019

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ Detikfinance, “Era Jokowi, Indonesia-China Makin Mesra”, 2015, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2967104/era-jokowi-indonesia-china-makin-mesra>, diakses pada 22 Desember 2019

¹⁵¹ *Ibid.*

Xie Jinping menyambut antusias Indonesia dalam membangun proyek infrastruktur.¹⁵² Menurut penulis hal itu terjadi karena megaprojek OBOR memerlukan negara besar di dalamnya. Dengan masuknya Indonesia dalam kerjasama tersebut, membuat Indonesia menjadi negara *pivot*¹⁵³ di Asia Tenggara.¹⁵⁴ Bila kepentingan Indonesia terakomodasi, maka kerjasama dengan China menjadi alternatif Indonesia dalam membangun infrastruktur tanpa harus mengkhawatirkan keterbatasan anggaran belanja negara.

4.2.3 Di antara *Grand Plan* dengan *Master Plan*

Dalam rancangan China, keterlibatan negara-negara lain menjadi penting untuk menyukseskan OBOR.¹⁵⁵ Menurut penulis walaupun China memiliki target yang harus di capai, disisi lain negara mitra pun memiliki agendanya tersendiri. Oleh sebab itu, kekooperatifan negara mitra China menjadi hal yang krusial agar target mereka dapat tercapai

Bila China ingin mencapai target yang dimiliki, mereka tidak bisa hanya mengandalkan negara lain untuk kooperatif. Oleh sebab itu, China memiliki pendekatan yang berbeda daripada pihak barat dalam menjalankan agenda global.

Dengan latar belakang sebagai negara berkembang rancangan yang dikemukakan dianggap lebih merepresentasikan daripada rancangan negara barat. Orientasi

¹⁵² OECD, *Loc. Cit*

¹⁵³ Terminologi yang digunakan oleh United States Secretary of State, John Kerry yang melihat negara “Regional Power” tidak lagi hanya berfokus dalam keamanan saja. Namun, mereka juga memiliki kemampuan untuk mempengaruhi perekonomian di dalam kawasannya.

¹⁵⁴ OECD, *Op. Cit*

¹⁵⁵ Timur Dadabaev, “The Entangled Imagery of the Silk Road”, *Engagement and Contestation*, Vol. 2 (2018): 1-16

ekonomi menjadi narasi yang ditawarkan China dalam menarik minat negara mitra.¹⁵⁶ Oleh sebab itu diperlukan peleburan rancangan yang dimiliki negara mitra dengan rancangan China. China yang mengedepankan bisnis dengan memberikan banyak peluang *spill over economy*¹⁵⁷ yang menggiurkan berbagai pihak.¹⁵⁸

Kerjasama yang terjalin di berbagai negara, membuat China memerlukan wakil untuk mendukung program yang mereka canangkan. Dalam memasarkan proyek OBOR, mereka akan menawarkan kepada negara besar pada masing-masing kawasan.¹⁵⁹ Kazakhstan Kirgizstan, Indonesia, dan Sri Lanka menjadi contoh negara yang terlibat dalam membangun jalur OBOR.¹⁶⁰ Menurut penulis dengan pelibatan negara besar pada masing-masing kawasan, China melakukan pembangunan secara bertahap. Dengan dimulai dari negara besar harapannya dapat menarik minat negara sekitarnya untuk bergabung dalam OBOR

Untuk memastikan bahwa proyek ini merupakan proyek kolektif, China mengganti penamaan OBOR menjadi *Belt Road Initiative* (BRI). Strategi merupakan cara China menunjukkan proyek yang dicanangkan atas kebutuhan seluruh mitra kerja mereka di berbagai negara.¹⁶¹ BRI menunjukkan kepada dunia bahwa ini merupakan kerjasama atas kebutuhan bukan atas keterpaksaan.

Mengingat Indonesia merupakan poros maritim Asia Tenggara, keterlibatannya sangat membantu China di Asia Tenggara. Agenda Indonesia untuk membangun

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ Kondisi yang memungkinkan terjadinya keuntungan turunan yang di dapatkan akibat adanya pergeseran kebijakan, yang mana keuntungan di dapatkan bisa saja tidak sejalan dengan target awal yang ditentukan

¹⁵⁸ Timur Dadabaev, *Loc. Cit*

¹⁵⁹ Yose Rizal Damuri Vidhyandika Perk, *Perceptions and Readiness of Indonesia Towards The Belt and Road Initiative*, (Jakarta: CSIS, 2019), 34-37

¹⁶⁰ *Ibid.* 4-8

¹⁶¹ Manoj Joshi, "One Belt One Road Scheme", *The Belt and Road Initiative*, Vol. 1 (2018): 1-56

infrastruktur membuka jalan, negosiasi relatif lebih mudah daripada negara Eropa.¹⁶² Menurut penulis, Indonesia harus memanfaatkan momentum pembangunan global agar dapat mendorong perekonomian nasionalnya.

Proyek BRI turunan yang ditawarkan pemerintah China kepada Indonesia berfokus kepada 3 sektor yang terdiri dari Transportasi, Energi, dan Manufaktur.¹⁶³

Pendekatan yang dilakukan oleh Indonesia kepada China, memprioritaskan daerah-daerah tertinggal pada beberapa provinsi di Indonesia.¹⁶⁴ Menurut penulis, pemanfaatan modal yang diberikan China merupakan upaya pemerintah untuk meratakan pembangunan. Melihat posisi Indonesia yang strategis, pemerintah memiliki posisi tawar yang bagus untuk mengedepankan RPJMN 2015-2019.

Dengan adanya klasifikasi PSN dalam membangun infrastruktur, strategi ini menjadi cara negara dalam memilah proyek mana yang diprioritaskan negara.¹⁶⁵

Penulis melihat, dengan adanya regulasi memberikan kepastian hukum bagi investor dan masyarakat yang terkena dampak dari proyek infrastruktur. Hal ini terlihat, semenjak adanya peningkatan kerjasama Indonesia dengan China setelah 2015 muncul berbagai produk hukum yang lebih ketat. Penerbitan peraturan presiden terkait Proyek Strategis Nasional¹⁶⁶, Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha¹⁶⁷, Pertanahan Nasional¹⁶⁸, dan Peraturan Pemerintah tentang Kawasan

¹⁶² Tirta, Ekspansi Proyek OBOR Cina, Indonesia Diminta Waspada Jebakan Utang, 2019, <https://tirta.id/ekspansi-proyek-obor-cina-indonesia-diminta-waspada-jebakan-utang-dnpo>, diakses pada 26 Desember 2019

¹⁶³ CSIS, *Op. Cit.* 9-11

¹⁶⁴ Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Pengembangan Realisasi Penanam Modal Asing Berdasarkan Daerah Q4 2019*, (Jakarta: BKPM, 2019)

¹⁶⁵ Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Negara, *Loc. Cit.*

¹⁶⁸ Peraturan Presiden nomor 20 tahun 2015 tentang Badan Pertanahan Nasional

Ekonomi Khusus¹⁶⁹ dan lainnya. Produk hukum di atas menjadi bentuk komitmen Pemerintah Indonesia untuk memberikan kepastian hukum bagi investor di bidang infrastruktur.

4.3 Strategi Indonesia dalam Pemanfaatan Transportasi Massa

4.3.1 Infrastruktur Pemantik Ekonomi

Infrastruktur merupakan kunci negara untuk memastikan adanya kesetaraan ekonomi dan sosial di dalam negeri. Terutama bagi negara yang sedang melakukan pembangunan secara masif. Pemerataan pembangunan harus menjadi prioritas negara demi terjaminnya kestabilan domestik negara. Dalam kepemimpinan Joko Widodo beliau mengedepankan pembangunan infrastruktur. Presiden mengeluarkan produk hukum untuk memberikan landasan dalam membangun negeri. Dengan adanya RPJMN 2015-2019, ditambah dengan Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional. Presiden menginstruksikan pembangunan harus mempertimbangkan kepentingan rakyat.¹⁷⁰

Proyek PSN merupakan gabungan antara infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial yang sedang digerakkan oleh negara. Dalam menjalankan proyek di atas negara melibatkan pihak investor asing dan investor dalam negeri.¹⁷¹

Menurut penulis, kondisi ini menjadi daya tarik para penanaman modal di infrastruktur. Jika ketersediaan infrastruktur telah memadai diharapkan segala jenis biaya dapat ditekan demi membangun ekonomi Indonesia yang lebih kuat.

¹⁶⁹ Peraturan Pemerintah nomor 96 tahun 2015 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

¹⁷⁰ Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional, *Loc. Cit*

¹⁷¹ Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Pengembangan Realisasi Penanam Modal Asing Berdasarkan Sektor Q4 2019*, (Jakarta: BKPM, 2019)

Identifikasi yang dilakukan pemerintah yang dimaksud dengan infrastruktur ekonomi adalah segala jenis infrastruktur yang dapat memacu serta menstimulus masyarakat dalam hal meningkatnya produktivitas.¹⁷² Dalam PSN terdapat 3 sektor yang menjadi perhatian yaitu; infrastruktur energi, infrastruktur transportasi, dan infrastruktur kawasan ekonomi. Menurut penulis, ketiga proyek tersebut dianggap strategis mengingat limpahan ekonomi yang dihasilkan ketika infrastruktur tersebut telah beroperasi.

4.3.2 Mendorong Urgensi dalam Memikat Ketertarikan Swasta

Saat ini, Indonesia telah banyak melibatkan swasta untuk merealisasikan rancangan infrastruktur yang dimiliki. Kategorisasi PSN menjadi salah satu cara untuk menarik minat pihak swasta untuk menanamkan modalnya. Pada Perpres nomor 3 tahun 2016 terdapat 24 sektor infrastruktur yang dimasukkan sebagai prioritas negara.¹⁷³ Hal ini menunjukkan, kondisi Indonesia sedang banyak memasarkan proyeknya kepada investor agar proyek yang sudah di rancangan dapat segera beroperasi.

Untuk menjalin kerjasama dengan pihak swasta terdapat dua mekanisme yang bisa dijalankan oleh negara yaitu; pengadaan barang & jasa dan pendanaan proyek infrastruktur. Terkhusus di bidang infrastruktur penentuan mekanisme kerjasama, akan dilihat VFM pada masing-masing proyek yang akan dipasarkan. VFM akan menjadi acuan negara untuk melihat skema apa yang dirasa sesuai untuk

¹⁷² Peraturan Presiden nomor 122 tahun 2016 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

¹⁷³ Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional, *Loc. Cit*

menjalankan kerjasama dengan pihak swasta dengan mempertimbangkan modal dan risiko agar mendapatkan manfaat sebesar-besarnya.¹⁷⁴

Untuk pengadaan barang dan jasa, mekanismenya tersebut sudah diatur di dalam Perpres Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

Pada mekanisme ini menitikberatkan pada fungsi dari negara yaitu sebagai aktor yang mendanai proyek kerjasama. Sedangkan, keterlibatan pihak swasta akan sebagai eksekutor proyek yang dimana modal yang dikerjakan atas pemberian negara dari alokasi dana APBN/APBD.¹⁷⁵ Maka dari itu, dalam mekanisme ini peran negara menjadi 2 yaitu pengamat dan pemodal dari proyek yang dikerjakan.

Sedangkan untuk mekanisme kedua, yaitu pendanaan proyek infrastruktur oleh pihak swasta. Pada skema ini pihak swasta akan mendominasi kerjasama untuk menyediakan infrastruktur yang diperlukan negara. Skema ini pertama kali dijalankan Indonesia dengan dikeluarkannya Perpres 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta. Pada Perpres tersebut, disebutkan bahwa peran swasta dapat menjadi pemberi modal, pengeksesuan, penyediaan, dan operator dari proyek aset yang dijalankan. Skema KPS menjadi cikal bakal pertama Indonesia untuk melibatkan pihak swasta di dalam proyek infrastruktur di Indonesia.¹⁷⁶

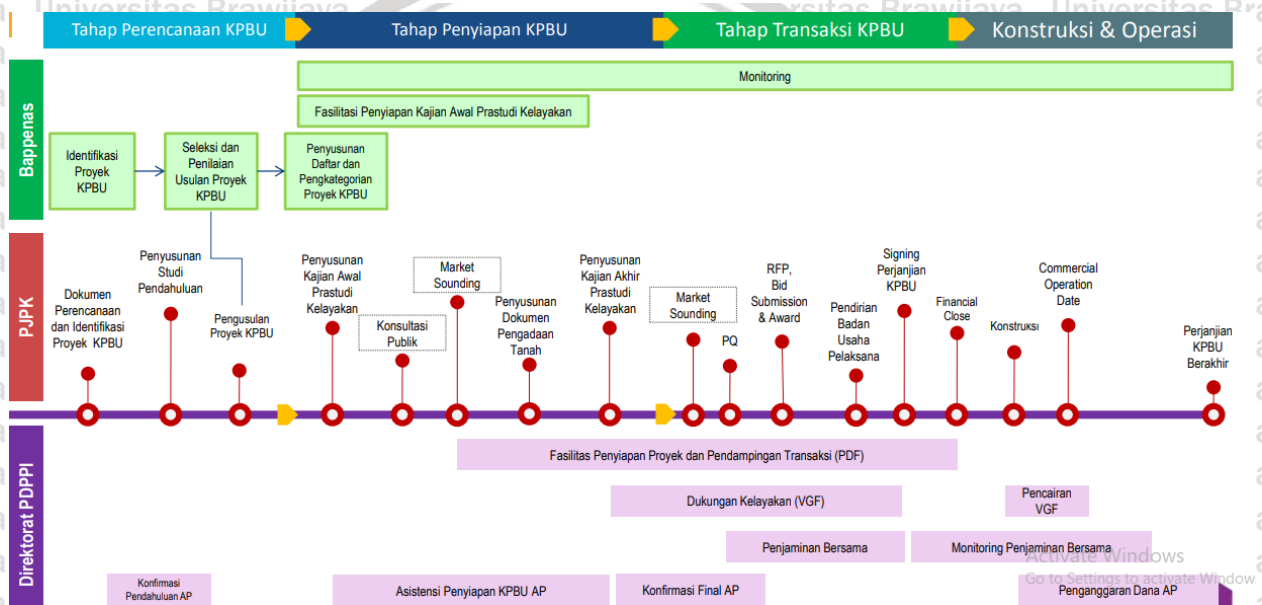
¹⁷⁴ Sekretaris Daerah NTB, Konsep Value for Money dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah di Indonesia, 2018, <https://biroap.ntbprov.go.id/berita-135/konsepvalue-for-money-dalam-pengadaan-barangjasa-pemerintah-di-indonesia.html>, diakses pada 27 Januari 2020

¹⁷⁵ Peraturan Presiden nomor 54 tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

¹⁷⁶ Peraturan Presiden nomor 67 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta

Setelah melalui berbagai evaluasi, Indonesia melakukan pembaruan akan skema PPP yang lebih komprehensif di Indonesia. Dengan adanya Perpres 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha menjadi pintu masuk bagi skema PPP dapat diimplementasikan secara baik di Indonesia. Dalam menjalankan KPBU terdapat tahapan yang di dalam KPS tidak diatur secara rinci.¹⁷⁷

Gambar 3 Alur Mekanisme KPBU



Sumber: Direktorat Kerjasama Pemerintah dan Swasta Bappenas

Dalam KPBU proyek akan melalui beberapa tahapan sebelum suatu badan usaha dipilih untuk menjalankan proyek kerjasama. Pada KPBU pemerintah akan berperan aktif dalam 3 dari 4 tahapan KPBU, sedangkan pada tahap konstruksi dan operasional akan dikembalikan kepada badan usaha pelaksana. Hingga pada akhirnya waktu konsesi habis, maka peran negara akan kembali aktif untuk mengoperasikan aset yang telah di bangun pihak swasta.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang KPBU, *Loc Cit*

¹⁷⁸ Peraturan Menteri PPN nomor 4 tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur



Hingga saat proyek infrastruktur yang telah dirancang dengan skema KPBU berjumlah 25 proyek.¹⁷⁹ Namun, hingga awal Desember 2019 proyek yang sudah beroperasi yaitu proyek Palapa Ring Paket Barat. Sedangkan, mayoritas proyek yang akan dijalankan di Indonesia masih di dalam tahap konstruksi mengingat skema ini baru dijalankan selepas tahun 2015.¹⁸⁰ Maka dari itu penulis melihat, peran swasta dalam mengeksekusi proyek KPBU sangat membantu negara dalam merealisasikan rencana yang telah di rancang. Namun, untuk melihat efektivitas penulis rasa belum bisa dilakukan mengingat belum adanya proyek KPBU yang telah habis masa konsesinya.

4.3.3 Transportasi Aset Penting Negara

Menurut penulis, untuk menjalankan negara secara baik konektivitas menjadi sesuatu hal yang krusial. Mengingat untuk mencapai para konsumen, komoditas harus terlebih dahulu di distribusi dengan berbagai moda transportasi yang disediakan oleh negara. Begitu pula masyarakat, untuk perpindahan tempat akan lebih efektif jika moda transportasi umum tersedia. Keberagaman moda transportasi dapat menjadi para produsen untuk mendistribusikan produknya. Dengan pertimbangan efektivitas, proyek infrastruktur transportasi dianggap sebagai salah satu aset negara. Mengingat kemampuan mereka dapat menunjang ekonomi serta dapat meratakan pembangunan pada masing-masing provinsi di Indonesia.

¹⁷⁹ Kementerian Keuangan, Profil Proyek, 2020, <http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/profil-proyek/>, diakses pada 27 Januari 2020

¹⁸⁰ Kementerian Keuangan, Palapa Ring Paket Barat, 2020, <http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/proyek/palapa-ring-paket-barat/> diakses pada 27 Januari 2020

Saat ini Indonesia sedang masif dalam membangun berbagai infrastruktur transportasi massa. Infrastruktur bandara, infrastruktur pelabuhan, dan infrastruktur perkeretaapian menjadi fokus pemerintahan Joko Widodo.¹⁸¹ Menurut penulis hal ini dilakukan untuk membangun transportasi massa yang saling terintegrasi.

Dengan pertimbangan transportasi massa memerlukan bahan bakar lebih efektif daripada kendaraan pribadi. Maka sudah sepatutnya, pemerintah melakukan berbagai upaya untuk memaksimalkan ketersediaan infrastruktur transportasi.

Tabel 5 Efektivitas Kendaraan Darat Publik

Moda Transportasi	Volume Angkut	Konsumsi Energi BBM/Km	Penggunaan Energi
Kereta Api	1.500 Orang	3 Liter	0,002
Bus	40 Orang	0,5 Liter	0,0125
Mobil	5 Orang	0,1 Liter	0,02

Sumber: Diolah oleh penulis dari Dirjen Perkeretaapian

Ket: Apabila menggunakan harga BBM pada tahun 2010 sebesar Rp.4.500,- maka konsumsi energi BBM/km penumpang untuk kereta api hanya sebesar Rp. 9,- lebih kecil daripada bus dan mobil yang masing-masing sebesar Rp. 56,25,- dan Rp. 90,00,-.

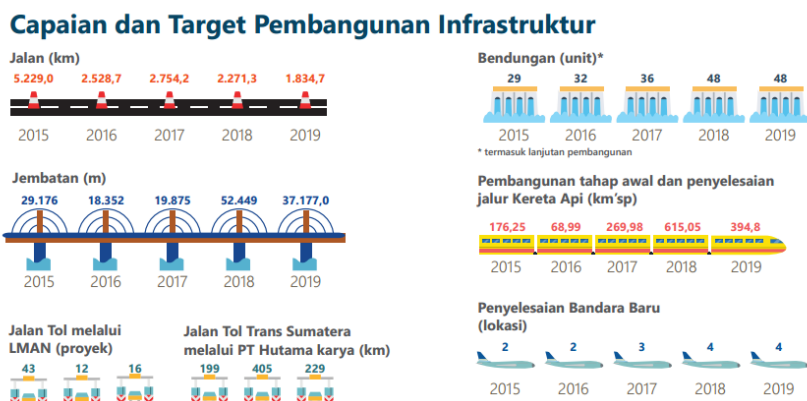
Jika dilakukan komparasi di antara segala jenis moda transportasi darat yang ada di Indonesia, kereta memiliki perhitungan modal yang sangat kecil. Melihat kapasitas yang dapat diangkut oleh kereta api, transportasi ini dianggap strategis bagi Indonesia. Hal ini mengingat, Indonesia memiliki daratan yang sangat luas.

Menurut penulis, konektivitas angkutan daratan menjadi kebutuhan negara untuk memastikan perpindahan penduduk dan barang dapat dilakukan secara efisien.

Terlebih dengan menggunakan bahan bakar yang lebih sedikit, kecepatan dan ketepatan waktu kereta dianggap lebih mumpuni daripada jenis moda transportasi darat lainnya.

¹⁸¹ *Ibid.*

Gambar 4 Pencapaian Target Pembangunan Infrastruktur tahun 2019



Sumber: Kementerian Koordinasi Ekonomi

Pada Pemerintahan Joko Widodo, beliau telah membangun jembatan, jalan tol, jalan raya, dan jalur perkeretaapian untuk memastikan perpindahan di darat dapat berjalan secara efektif.¹⁸² Menurut perhitungan Kementerian Perhubungan, keperluan komoditas dan masyarakat untuk infrastruktur darat sangat penting karena hampir 92% perjalanan akan melalui daratan.¹⁸³ Maka dari itu kesiapan infrastruktur darat menjadi krusial demi mencapai perpindahan yang efektif.

Untuk Pulau Jawa sendiri masyarakat masih mengandalkan jalan raya sebagai akses dari satu daerah ke daerah lainnya.¹⁸⁴ Dengan konsentrasi di Jalur Pantai Utara sebanyak 75%.¹⁸⁵ Maka diperlukan alternatif lain untuk memecah kepadatan yang terjadi di jalur tersebut. Oleh sebab itu, diperlukan peningkatan pelayanan kereta api.

Sebagai salah satu transportasi paling efektif di Indonesia dalam segi waktu, keselamatan, dan manajemen. Kereta api merupakan salah satu transportasi

¹⁸² Direktorat Jendral Anggaran, *Informasi APBN 2019*, (Jakarta: Kementerian Keuangan, 2019), *Op. Cit.*, 31

¹⁸³ Direktorat Jendral Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2019), *Loc. Cit*

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ *Ibid.*



unggulan di Pulau Jawa, dengan *One Time Performance* (OTP)¹⁸⁶ hingga 90%.¹⁸⁷

Hal ini membuat kereta api lebih tepat waktu daripada pesawat yang berada pada 80%.¹⁸⁸ Oleh sebab itu, terdapat peluang kereta api untuk semakin diminati masyarakat Indonesia terutama di Pulau Jawa.

Maka dari itu penambahan gerbong, perpanjangan jalur, dan peningkatan kualitas dapat dijadikan cara untuk menarik minat konsumen kereta api.

Perkeretaapian di Indonesia merupakan terpanjang di Asia Tenggara, dan yang paling efisien dalam perjalanannya.¹⁸⁹ Menurut Penulis moda transportasi berbasis rel merupakan moda transportasi yang menguntungkan. Namun, masih minim minat masyarakat di dalam menggunakan kereta api.

4.4 Kereta Cepat Jakarta – Bandung sebagai Motor Transportasi Baru

4.4.1 Kereta Cepat Proyek Penting atau Kepentingan

Kereta Cepat merupakan impian Indonesia semenjak 2010, yang mana dapat menyambung pulau Jawa dari barat hingga timur.¹⁹⁰ Proyek kereta cepat dianggap strategis melihat konsentrasi penduduk yang berada di pulau Jawa terus meningkat.¹⁹¹ Namun, moda transportasi yang dimiliki tidak mumpuni keperluan masyarakat. Maka dari itu moda transportasi berbasis rel yang cepat dianggap

¹⁸⁶ Perhitungan yang dilakukan dalam melihat efektivitas berjalannya kendaraan umum berdasarkan performa kerja dari waktu keberangkatan dan kedatangan moda transportasi.

¹⁸⁷ Direktorat Jendral Perkeretaapian, *Loc. Cit*

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ *Ibid.*

¹⁹¹ *Ibid.*

sebagai salah satu cara untuk memastikan ketersediaan transportasi bagi para penduduk di Pulau Jawa.¹⁹²

Pada rancangan pertama milik Pemerintah Indonesia, kereta cepat akan menghubungkan Pelabuhan Merak ke Pelabuhan di Banyuwangi dan melalui Jakarta & Surabaya.¹⁹³ Menurut penulis, kereta cepat merupakan salah satu upaya Pemerintah Indonesia untuk mengurangi beban yang terkonsentrasi di jalur utara Jawa. Mengingat jalan tersebut menjadi arus utama di Pulau Jawa. Dengan Kereta Cepat yang menggunakan teknologi *elevated railways*, dapat meminimalisir adanya hambatan yang melintas jalur perkeretaapian.¹⁹⁴ Kereta Cepat diprediksi dapat mencapai kecepatan hingga 300km/jam, terlebih jarak tempuh antara Jakarta Surabaya hingga 700km.¹⁹⁵ Perjalanan tersebut memakan waktu 18 jam jika melalui jalur utara, namun dengan kereta cepat dapat memangkas waktu menjadi 3 jam.¹⁹⁶

Dengan teknologi yang sangat mutakhir, kereta cepat merupakan infrastruktur idaman di Pulau Jawa. Namun, terdapat kendala yang mana moda transportasi ini akan memakan anggaran biaya negara yang tidak sedikit. Pemerintah pun mendapatkan harapan dari JICA yang berkeinginan untuk mendanai proyek kereta cepat.¹⁹⁷

Namun pasca dilakukan studi kelayakan oleh JICA, proyek kereta cepat dirasa lebih strategis jika dijalankan hingga kota Bandung saja. Mengingat dana yang akan

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ Dinas Perhubungan Kota Bandung, "Kemenhub akan Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung", 2014, <http://dishub.jabarprov.go.id/news/view/497.html>, diakses pada 29 Desember 2019

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ Japan Internasional Cooperation Agency, *The Study on Monitoring and Implementing Acceleration Metropolitan Priority Area for Investment and Industry In Jabodetabek Area*, (Jakarta: JICA, 2014),

dikeluarkan bisa saja membengkak. Maka dari itu, tindakan yang paling rasional menjadikan proyek kereta cepat dalam beberapa paket pengerjaan.¹⁹⁸ Oleh sebab itu, Proyek KCJB dijadikan sebagai proyek perdana Pemerintah Indonesia untuk membuat kereta cepat di Jawa.

Pertimbangan ini diambil melihat kemampuan dimiliki Indonesia yang masih terbatas. Menghubungkan ujung barat ke timur dianggap sebagai proyek ambisius untuk proyek pertama.¹⁹⁹ Pertimbangan kedua calon konsumen, terdapat 32.000 kendaraan pribadi setiap harinya melintas jalan tol Jakarta – Bandung.²⁰⁰ Maka dari, dengan adanya kereta cepat diharapkan dapat menekan angka kendaraan pribadi yang melintas Jakarta – Bandung.²⁰¹

4.4.2 Terjepit Macan Asia

Proyek KCJB merupakan proyek yang memiliki minat oleh dua negara yang sedang mendominasi perkeretaapian dunia.²⁰² Keduanya telah banyak menjalin kerjasama terutama dalam kereta cepat. Jepang yang merupakan negara pertama yang dapat menyempurnakan kereta cepat (*Shinkansen*) hingga dilirik oleh berbagai negara di dunia.²⁰³ Sedangkan, China merupakan pemain baru kereta cepat yang secara harga jauh lebih murah daripada tawaran yang diberikan negara Eropa maupun Asia lainnya.²⁰⁴

¹⁹⁸ *Ibid.*

¹⁹⁹ *Ibid.*

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² KompasEkonomi, Menteri BUMN: Pengerjaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Mulai Bulan Depan, 2018, <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/03/21/104500826/menteri-bumn--pengerjaan-kereta-cepat-jakarta-bandung-mulai-bulan-depan>, diakses pada 29 Desember 2019

²⁰³ Japan Railways, *Loc. Cit*

²⁰⁴ KompasEkonomi, *Op. Cit*

Menurut penulis, rivalitas yang terjadi dalam KCJB disebabkan adanya dominasi China dan Jepang dalam memasarkan kereta cepat kepada negara yang sedang membangun infrastruktur. Indonesia yang sedang mendambakan kereta cepat pun menjadi salah satu pasar utama bagi kedua negara. Saat ini, kedua negara sedang berkompetisi untuk menunjukkan dunia kereta cepat mana yang lebih mendominasi, yang mana saat ini KCJB menjadi medan persaingan mereka

Salah satu pertimbangan di dasari oleh pihak China menawarkan proyek lebih murah dan berkualitas daripada yang diajukan oleh Jepang.²⁰⁵ Dengan keinginan China untuk bekerja sama tanpa memerlukan jaminan, membuat Indonesia semakin yakin untuk menjalin kerjasama.²⁰⁶ Dengan pertimbangan politis dan finansial, maka itikad Jepang untuk menjalin kerjasama dengan Indonesia harus berakhir dengan keluarnya peraturan presiden 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta - Bandung.²⁰⁷

Dengan terpilihnya Beijing Yawan HSR Co. Ltd yang tidak memerlukan jaminan negara, maka proyek ini dapat dijalankan dengan pihak swasta.²⁰⁸ Badan usaha terpilih ialah para BUMN Indonesia, dengan nama konsorsium Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI).²⁰⁹ Hingga pada akhirnya, menjadi PT KCIC dengan adanya penandatanganan *Joint Venture*.²¹⁰ Menurut penulis, dengan keterlibatan

²⁰⁵ Detikfinance, *Op.Cit*

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung. *Loc.Cit*

²⁰⁸ *Ibid.*

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ *Ibid.*

BUMN Pemerintah Indonesia memberikan berbagai kemudahan komunikasi dalam menjalankan proyek kereta cepat.

Tabel 6 Lini Waktu Proyek Kereta Cepat Indonesia

Tanggal Penting	Proses Kereta Cepat Jakarta-Bandung
Maret 2011	Pertama kali proyek kereta cepat dimasukkan dalam Rancangan Perkeretaapian Nasional (RIPNAS 2010)
11 Desember 2013	Proyek Kereta Cepat di masukan dalam agenda penelitian JICA
Januari - Desember 2014	<i>Pre-FS</i> dilakukan oleh JICA untuk proyek KCJB
11 Agustus 2015	<i>FS</i> Kedua diberikan pihak JICA kepada Pemerintah Indonesia
26 Agustus 2015	Pihak China mengajukan <i>FS</i> terhadap KCJB
29 September 2015	Pemerintah Indonesia membatalkan kerjasama dengan pihak Jepang, dan lebih memilih China untuk menjalankan proyek KCJB.
6 Oktober 2015	Presiden Jokowi mengeluarkan Perpres 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta - Bandung
16 Oktober 2015	Pihak PSBI menandatangani <i>Joint Venture</i> dengan China Railways Ltd.
8 Januari 2016	Jokowi mengeluarkan Perpres nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional
21 Januari 2016	Peletakan batu pertama, dan dijalankan pembangunan KCJB oleh Presiden Jokowi
16 Maret 2016	Penetapan waktu konsesi selama 50 tahun kepada PT KCIC terhitung pada operasi KCJB 31 Mei 2019
18 July 2016	Dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan dalam menjalankan konstruksi proyek kerjasama.

Sumber: Diolah oleh penulis dari Berbagai Sumber

Namun hingga saat ini proyek yang dijalankan oleh PT KCIC ini mengalami berbagai kemunduran yang disebabkan oleh masalah yang dialami dalam konstruksi proyek.²¹¹ Permasalahan terkait pembebasan tanah yang masih mengalami beberapa kesulitan.²¹² Hal itu mengakibatkan proyek yang ditargetkan

²¹¹ KumparanBisnis, Menhub: Pembebasan Lahan Kereta Cepat JKT - BDG Rampung Januari 2020, 2019, <https://kumparan.com/kumparanbisnis/menhub-pembebasan-lahan-kereta-cepat-jkt-bdg-rampung-januari-2020-1sVAWXG2MEE>, diakses pada 29 Desember 2019

²¹² Ibid

beroperasi pada 31 Mei 2019 mengalami kemunduran hingga 2 tahun.²¹³ Pada rancangan pemerintah yang paling baru disebutkan bahwa proyek kereta cepat ini dapat beroperasi paling lambat pada 2021.²¹⁴ Hal ini pun membuat waktu konsesi yang sebelumnya di jadwalkan selesai pada 2069 mundur menjadi 2071 sesuai dengan waktu operasional yang ditargetkan.²¹⁵

Berdasarkan pemaparan pada gambaran umum China dan Jepang memiliki kekuatannya masing-masing dalam menjalin kerjasama dengan Indonesia. Menurut penulis, kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Indonesia dalam pemilihan Beijing YHSR Co. Ltd terdapat pengaruh politik dan ekonomi secara bersamaan. Melihat kapasitas yang dimiliki oleh China dan Jepang dalam mengoperasikan kereta cepat mereka di dalam dan luar negeri yang sangat baik. Kedua investor tersebut sebenarnya memiliki kemampuan yang hampir berimbang dalam hal teknologi dan proposal yang diajukan. Namun dengan agenda yang dimiliki Indonesia lebih terakomodasi oleh pihak China. Oleh sebab itu, ditunjukkan China untuk menjalankan proyek KCJB.

²¹³ CNBCIndonesia, Erick Thohir Kawal Ketat Proyek Kereta Cepat Agar Tak Molor, 2019, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191105144519-4-112822/erick-thohir-kawal-ketat-proyek-kereta-cepat-agar-tak-molor>, diakses pada 29 Desember 2019

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ Momenendum of Understanding PT KCIC dengan Kementerian Perhubungan tentang Durasi Waktu Konsesi Kereta Cepat Jakarta - Bandung

BAB V**KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH BEIJING YAWAN HSR CO.
LIMITED DALAM PROYEK INFRASTRUKTUR KERETA CEPAT
JAKARTA - BANDUNG**

Melihat kerjasama infrastruktur Indonesia dengan China semakin intensif, maka diperlukan analisis lebih dalam memilih investor. Indonesia harus mempertimbangkan segala proposal yang diajukan dengan melihat dampak jangka panjang dan dampak jangka pendek. Hal ini pula harus dilakukan dalam pemilihan investor dalam KCJB. Mengingat, terdapat beberapa investor yang tertarik di dalam proyek tersebut. Terlebih kerjasama yang dilakukan Indonesia berlandaskan bisnis, maka keputusan yang berorientasi bisnis harus dikedepankan.

Maka dari itu, pada bab ini penulis akan memaparkan operasionalisasi konsep yang dikemukakan oleh Edward Yescombe. Yescomber berfokus dalam *Assessing and Selection* pada proyek infrastruktur yang menggunakan skema PPP. *Assessing and Selection* sendiri merupakan konsep yang digunakan untuk melihat kapasitas apa yang dimiliki oleh pihak swasta (*Private*). Pada penelitian ini kasus yang menjadi sorotan adalah pertimbangan yang diambil Pemerintah Indonesia untuk memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd dalam proyek KCJB.

5.1 Pencarian Rancangan Terbaik (*Needs Assessment*)

Pada variabel pertama dalam konsep yang dikemukakan oleh Edward Yescombe, adalah melihat keperluan pemerintah untuk menyesuaikan proyek

dengan proposal yang dirancang badan usaha.²¹⁶ Variabel ini menitikberatkan pada rancangan yang diajukan oleh pihak swasta apakah dapat mengakomodasi kepentingan negara.²¹⁷ Maka dari itu, penulis akan melihat seberapa sesuai rancangan yang dimiliki negara dengan badan usaha yang mengajukan kerjasama.

5.1.1 Terakomodasinya Kepentingan Nasional (*Adjustment Plan*)

Dalam indikator pertama pada variabel *Needs Assessment*, berfokus pada rancangan yang diajukan para investor. Indonesia sendiri memiliki RPJMN 2015-2019 yang merupakan acuan negara dalam merencanakan infrastruktur. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat seberapa sesuai rancangan yang diajukan dengan keperluan negara.

Indonesia memiliki rancangan dalam membangun proyek kereta cepat. Dalam RIPNAS 2010, Kereta cepat pertama Indonesia akan menghubungkan Pelabuhan Merak dengan Pelabuhan Banyuwangi.²¹⁸ Mengingat kedua pelabuhan adalah akses bagi masyarakat di luar Pulau Jawa untuk datang. Oleh sebab itu, kereta cepat dapat digunakan sebagai penghubung ke kota-kota di Pulau Jawa.²¹⁹

Gambar 5 Rencana Kereta Cepat Trans Jawa



Sumber: RIPNAS 2010

²¹⁶ Yescombe. *Op. Cit.* 70-72

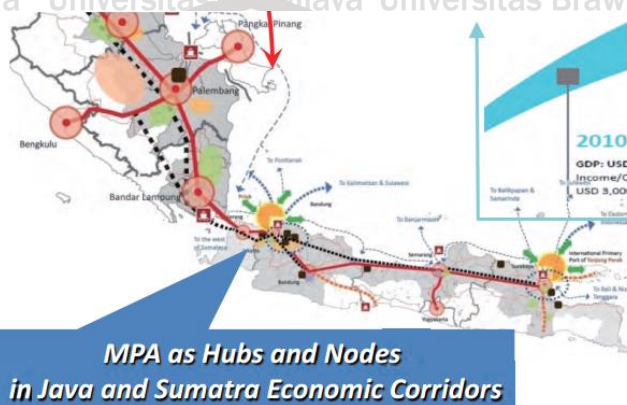
²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ Direktorat Jendral Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2010*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2011), *Loc. Cit.*

²¹⁹ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah, Wawancara Langsung, Dirjen Perkeretaapian Jakarta, Desember 23, 2019

Namun dalam rancangan yang dimiliki pemerintah dianggap terlalu ambisius oleh investor, jika langsung dibuat dari ujung barat ke timur. Mengingat, panjang jalur kereta bisa mencapai 700 kilometer.²²⁰ Oleh sebab itu, improvisasi harus dilakukan agar Indonesia dapat merealisasikan kereta cepat.²²¹

Gambar 6 Master Plan MPA Jawa dan Sumatra



Sumber: FS JICA 2014

JICA merupakan pihak pertama melakukan FS untuk proyek kereta cepat pada Januari 2014.²²² KCJB masuk ke dalam proyek *Jabodetabek Metro Priority Area* milik JICA, yang mana seluruh infrastruktur penunjang perekonomian Jabodetabek di rancang secara bersamaan agar saling terintegrasi.²²³ Pada rancangan tersebut, Jepang berkeinginan membuat KCJB sebagai proyek fase pertama hingga pada akhirnya terintegrasi hingga Surabaya.²²⁴

Sedangkan China Railways Ltd yang merupakan BUMN China dan bagian dari konsorsium Beijing YHSR Co. Ltd²²⁵, adalah pihak kedua melakukan FS

²²⁰ *Ibid.*

²²¹ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²²² JICA, *Feasibility Study for Jakarta-Bandung High Speed Railway Project (as a part of Jakarta-Surabaya) Phase I*, (Jakarta: JICA, 2014)

²²³ *Ibid.*

²²⁴ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²²⁵ China Railways Group Limited, Company Profile, 2019, <http://www.crecg.com/english/2687/39952/index.html>, diakses pada 30 Desember 2019

dalam infrastruktur kereta cepat. Dalam proposalnya, mereka merancang jalur kereta cepat dari Kota Jakarta ke Kota Bandung.²²⁶ Proposal yang telah mereka buat dilayangkan kepada pemerintah pada tanggal 26 Agustus 2015.²²⁷ Pihak China Railways Ltd. banyak melakukan perubahan rancangan, hal itu dilakukan demi memastikan modal tidak berlebihan.²²⁸

Dalam proposal yang diajukan JICA, belum dijelaskan lokomotif apa yang akan digunakan. Namun dalam rancangannya, Jepang akan menggunakan teknologi yang mirip dengan Kereta Cepat *Shinkansen*. Maka dari itu, dapat diasumsikan bahwa kereta cepat yang digunakan akan mencapai kecepatan 285km/j, dengan kapasitas 1.300 penumpang.²²⁹ Jika menggunakan teknologi yang sama, maka waktu tempuh KCJB menjadi 50 menit.²³⁰

Gambar 7 Model Kereta Cepat China



Sumber: China Railways

²²⁶ China Railways Group Limited, Jakarta-Bandung High-speed Railway,, 2019, <http://www.crecg.com/english/2745/2808/10070726/index.html>, diakses pada 30 Desember 2019

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ Handi Sethiawan, Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah, Wawancara Langsung, Bappenas Jakarta, Desember 28, 2019

²²⁹ Environmental and Energy Study Institute, "High Speed Rail Development Worldwide", (2018), 1–8

²³⁰ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

Sedangkan, proposal Beijing YHSR Co. Ltd untuk proyek KCJB, mereka bersedia membangun proyek dengan tipe rel kelas C. Proyek ini akan menggunakan kereta dengan kecepatan hingga 330km/jam, dengan estimasi waktu tempuh Jakarta – Bandung menjadi 40 menit.²³¹ Proposal yang diajukan oleh China lebih memprioritaskan kelas C, mengingat jarak tempuh dan estimasi penumpang yang menggunakan kereta cepat masih terpenuhi jika menggunakan kelas C.²³²

Pemerintah Indonesia sendiri pada awalnya melakukan estimasi kemampuan rel untuk dilintasi kereta dengan kecepatan lebih dari 300km/jam. Dalam FS yang dilakukan pemerintah waktu tempuh Jakarta – Bandung diharapkan dapat memotong waktu tempuh hingga 2 jam.²³³ Oleh sebab itu, penulis melihat rancangan China dan Jepang sama-sama bagus. Namun, dengan efektivitas waktu maka China menang dengan proposal yang lebih cepat.

Gambar 8 Jalur Kereta Cepat Rancangan Indonesia



Sumber: Diolah Penulis dari RPJMN 2015-2019

Ket: Titik Putus ≡ Jalur Kereta
 Bulat Merah + Biru = Rancangan Jepang
 Bulat Merah = Rancangan China

²³¹ Environmental and Energy Study Institute, *Loc. Cit*

²³² Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²³³ *Ibid.*

Dalam rancangan JICA, KCJB akan terbentang sepanjang 150km, dengan melalui 8 stasiun padat penduduk.²³⁴ Dengan memberikan akses kepada daerah padat penduduk, dengan harapan program MPA dapat berjalan secara efektif.²³⁵

Salah satu ambisi Pemerintah Indonesia dengan JICA, adalah untuk memastikan MPA dapat mengintegrasikan kota perekonomian di Indonesia. Mengingat, program ini akan menjadi poros perekonomian Indonesia ke depannya.²³⁶

Pihak China pun memberitahukan kepada pemerintah, bahwa proyek KCJB akan memakan jalur sepanjang 140km.²³⁷ Oleh sebab itu, proyek ini hanya akan melalui pemberhentian pada 4 stasiun yaitu Jakarta, Karawang, Wailini, Bandung.²³⁸ Proyek ini diharapkan dapat mendorong perekonomian baru di daerah Karawang dan Walini. Dengan proyek kereta cepat, diharapkan akan mendorong Walini dan Karawang sebagai kota satelit baru di Jawa Barat.²³⁹

Penulis melihat, kedua tawaran yang diajukan China dan Jepang memiliki fokus pendekatannya masing-masing. Pada proyek yang ditawarkan JICA mereka mencoba untuk menghubungkan daerah padat penduduk agar dapat memaksimalkan program MPA. Sedangkan China, mereka memprioritaskan dalam membuat kota ekonomi baru. Kedua tawaran memang memiliki kekuatannya masing-masing dalam membangun perekonomian Indonesia ke depannya.

²³⁴ JICA, *Study on the High Speed Railway Project (Jakarta-Bandung Section)*, Republic of Indonesia, (Jakarta: JICA, 2014)

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

²³⁷ China Railways Group Limited, *Loc. Cit*

²³⁸ *Ibid.*

²³⁹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

Gambar 9 Data Perpindahan Penduduk Perkeretaapian Pulau Jawa



Sumber: Rencana Induk Perkeretaapian Nasional tahun 2016

Pemerintah memperkirakan perpindahan penduduk antara Jakarta ke Bandung akan sangat tinggi. Diperkirakan KCJB dapat mendukung 100 Juta penduduk setiap tahunnya.²⁴⁰ Terlebih dengan kondisi Jawa Barat yang merupakan salah satu Provinsi terpadat di Pulau Jawa perjalanan yang dilakukan melalui KCJB akan masif.²⁴¹ Menurut penulis, sebagai aset yang akan menjadi milik negara. KCJB dapat menjadi salah satu infrastruktur sentral di Pulau Jawa.

Tabel 7 Komparasi Adjustment Plan China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Panjang Jalur	142,3km	150,5km
Jumlah Stasiun	8 Stasiun	4 Stasiun
Pertimbangan Stasiun	Daerah Padat Penduduk	Daerah Minim Penduduk
Durasi Konstruksi	4 tahun	3 tahun
Kecepatan Kereta Cepat	285-300km/jam	300-330km/jam
Waktu Perjalanan	± 50 menit	40 menit

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Ket: Kuning = Rancangan Jalur
 Biru = Teknologi Kereta Cepat

Dari segi rancangan jalur, penulis melihat bahwa JICA lebih unggul dalam memaksimalkan pembangunan yang ada. Dalam rancangan kereta cepat yang diajukan, JICA memprioritaskan daerah yang lebih padat konsentrasinya. Hal itu

²⁴⁰ Direktorat Perkeretaapian, *Buku Informasi Perkeretaapian Tahun 2014*, (Jakarta: Kemenhub, 2014),

²⁴¹ *Ibid.*



dilakukan, agar perpindahan masyarakat dan intensitas pengguna kereta cepat menjadi tinggi. Dengan melihat kebutuhan Indonesia menjalankan proyek KCJB untuk meningkatkan konektivitas, maka menghubungkan daerah berkembang adalah cara yang paling rasional.²⁴²

Sedangkan jika dilihat dari segi teknologi kereta cepat yang ditawarkan, pihak Beijing Yawan HSR Co. Ltd penulis anggap lebih unggul. Melihat kemampuan lokomotif mereka dapat mencapai 330Km/jam.²⁴³ Efektivitas akan waktu KCJB dalam menghubungkan daerah, dapat terpenuhi oleh kereta Beijing Yawan HSR Co. Ltd.²⁴⁴

Maka dari dalam indikator *Adjustment Plan*, penulis menemukan beberapa keuntungan dari rancangan Beijing YHSR Co. Ltd dan JICA. Dalam segi rancangan, China dan Jepang memiliki tawaran yang menggiurkan bagi Indonesia. Namun, jika berlandaskan pada RPJMN 2015-2019 sebagai landasan untuk memilih KCJB. Penulis melihat, tawaran dari JICA lebih sesuai dengan kebutuhan Indonesia. Dengan membuat akses kepada daerah yang sedang berkembang, maka daerah bersangkutan dapat dengan cepat maju dan mendorong perekonomian nasional.

5.1.2 Siasat untuk Minimalisir Ancaman (*Risk Reduction*)

Dalam indikator kedua pada variabel *Needs Assessment*, berfokus pada ancaman yang mungkin muncul dari pemilihan investor selama pengerjaan KCJB.

²⁴² Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²⁴³ China Railways Group Limited, *Loc. Cit*

²⁴⁴ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

Indonesia akan mempertimbangkan investor berdasarkan ancaman yang paling minim di antara berbagai opsi. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat investor mana yang paling minim membebani negara dari berbagai aspek.

Pada proyek KCJB, pemerintah sebagai pemilik aset tidak memberikan jaminan finansial kepada badan usaha pelaksana. Dalam analisa VfM²⁴⁵ yang dilakukan oleh Bappenas, proyek kereta cepat merupakan proyek besar dengan dana yang sangat besar pula. Pemerintah di sisi lain memiliki proyek-proyek lain, yang tidak kalah penting dengan proyek KCJB.²⁴⁶ Oleh sebab itu, untuk menjalankan proyek pihak badan usaha pelaksana akan menjalankan mekanisme bisnis dalam memastikan keberhasilan proyek KCJB.

Pada rancangan JICA, mereka meminta jaminan finansial dari Pemerintah Indonesia untuk mengeksekusi proyek KCJB. Dalam tawarannya, JICA meminta Pemerintah Indonesia untuk turut terlibat di dalam proses konstruksi dengan skema GtoG. Sedangkan peran dari JICA sebagai penyedia modal dari proyek kerjasama. Maka dari itu, JICA meminta Pemerintah Indonesia untuk menganggarkan 50% dari pengeluaran proyek di masukan ke dalam dana cadangan APBN.²⁴⁷ Hal itu dilakukan, sebagai jaminan negara agar proyek dapat beroperasi dan modal yang dipinjamkan dapat kembali kepada JICA.²⁴⁸

Sedangkan dalam proposal Beijing YHSR Co. Ltd, mereka bersedia menjalankan proyek dengan skema BtoB. Hal ini merupakan keputusan yang

²⁴⁵ Value for Money merupakan suatu indikator yang digunakan dalam memutuskan mekanisme apa untuk melakukan pengadaan dana dalam program yang akan dikeluarkan pemerintah agar sumber daya yang dialokasikan dapat mencapai titik paling efektif

²⁴⁶ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

²⁴⁷ JICA, *Loc. Cit*

²⁴⁸ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

sejalan dengan keperluan Pemerintah Indonesia dalam mengeksekusi proyek.

Tanpa adanya jaminan dari pemerintah, segala kerugian dan molornya proyek akan diselesaikan dengan mekanisme bisnis.²⁴⁹

Setelah terpilihnya Beijing YHSR Co. Ltd yang melebuah menjadi PT KCIC. .

Pemerintah Indonesia ternyata memberikan beberapa jaminan non-finansial yaitu jaminan politik terhadap proyek KCJB. Jaminan politik yang dimaksud adalah dengan dikeluarkan produk hukum dan regulasi yang tidak bertabrakan dengan proyek KCJB. Berdasarkan temuan penulis saat ini, jaminan politik yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia adalah dengan memberikan;²⁵⁰

1. Keputusan Menteri Perhubungan KP 160 tahun 2015 tentang Izin Usaha PT KCIC
2. Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang KPBU
3. Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana KCJB
4. Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang PSN
5. PP RI No. 13 Tahun 2017 (RTRW Nasional)
6. Penetapan lokasi DKI Jakarta final terbit 13/10/2017.
7. Penetapan lokasi Jawa Barat terbit 7/9/2017.
8. MoU tentang waktu Konsesi kepada PT KCIC untuk konsesi 50 tahun setelah beroperasionalnya proyek.

²⁴⁹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

²⁵⁰ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

9. Perancangan Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika terkait alokasi frekuensi khusus untuk Kereta Cepat Jakarta Bandung.
10. Permintaan PT KCIC untuk melakukan penyempurnaan akan beberapa pasal di Permenhub No 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan, Teknis, Bangunan Stasiun Kereta Api dan Permenhub No 33 Tahun 2011 tentang Jenis, kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api yang ditafsirkan dalam Bahasa Inggris agar dapat diterjemahkan dengan Bahasa Indonesia yang sesuai, serta melakukan penafsiran yang lebih detail terkait beberapa definisi yang terkandung di dalamnya
11. PT KCIC ingin mengajukan *Tax Holiday* kepada Kemenko Ekonomi. Pengajuan tersebut berlandaskan pada Fasilitas *Tax Holiday* pasal 5 PMK nomor 2018, mengingat proyek ini merupakan proyek PSN.

Tabel 8 Komparasi Risk Reduction China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Skema Eksekusi Proyek	GtoG	BtoB
Peran Investor	<i>Lender</i>	Mitra Kerja
Tuntutan Jaminan	50% modal dijamin pemerintah melalui APBN	Tidak ada jaminan
Mekanisme Eksekusi	Pengadaan Barang & Jasa	<i>Joint Venture</i>

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Berdasarkan tabel komparasi tersebut, penulis melihat pihak Beijing YHSR Co. Ltd memiliki tawaran yang sangat minim ancaman. Melihat mereka menyanggupi untuk menjalankan proyek dengan skema bisnis membuat segala urusan yang berhubungan dengan proyek tidak lagi di bawah pemerintah. Maka dari itu, jika melihat pemilihan pihak Beijing YHSR Co. Ltd berdasarkan



indikator *Risk Reduction* sangat sesuai dengan keperluan negara, yang mana tidak perlu mengalokasikan dana kepada badan usaha pelaksana.

5.1.3 Penilaian Indonesia terhadap Calon Investornya (*Performance Audit*)

Dalam indikator ketiga pada variabel *Needs Assessment*, berfokus pada rekam jejak masing-masing investor dalam menjalankan proyek sejenis. Jepang dan China merupakan negara yang memiliki pengalaman yang banyak dalam pembangunan kereta cepat. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat investor mana yang paling memiliki pengalaman dalam membangun kereta cepat.

Jepang merupakan salah satu negara yang ahli dalam membangun kereta cepat sejak 1964.²⁵¹ Hingga kini mereka telah menghubungkan seluruh kota dari ujung utara ke selatan Jepang dengan panjang rel hingga 3.041km.²⁵² Dengan 420.000 penumpang setiap harinya, kereta cepat di Jepang menjadi salah satu moda transportasi dengan tingkat perpindahan penduduk tertinggi di dunia.²⁵³ Kereta Cepat Jepang juga memegang rekor sebagai kereta cepat dengan risiko kecelakaan terkecil, yang mana sudah 50 tahun belum terjadi kecelakaan.²⁵⁴

²⁵¹ Japan Railways, *Central Japan Railways Company Guide*, (Tokyo: JR, 2018)

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ *Ibid.*

Gambar 10 Peta Jalur Kereta Cepat Jepang



Sumber: Japan Railways Central

Untuk konstruksi kereta cepat di luar negeri, Jepang telah berhasil mengerjakan 2 proyek kereta cepat yaitu di India (2015) dan Taiwan (2007).²⁵⁵

Dalam proyek kereta cepat pertama dengan Taiwan, mereka telah membangun 365km jalur kereta cepat.²⁵⁶ Dengan nilai investasi hingga 13Miliar USD, proyek ini merupakan salah satu proyek termahal di Taiwan.²⁵⁷ Hingga beroperasinya saat ini, THSRC²⁵⁸ telah mengurangi angka ketergantungan terhadap penerbangan domestik hingga 31% di Taiwan.²⁵⁹

Gambar 11 Jalur Kereta Cepat Taiwan Buatan Jepang



Sumber: JICA

²⁵⁵ Takashi Shima, "Taiwan High Speed Railways", Vol. 1 (2007)

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ *Ibid.*

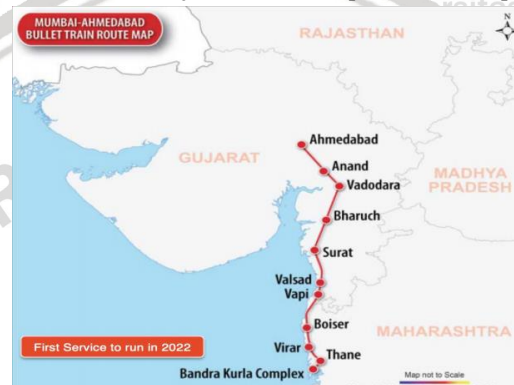
²⁵⁸ Nama perusahaan yang bertanggung jawab dalam operasional kereta cepat di Taiwan.

²⁵⁹ Takashi Shima, *Loc. Cit*



Untuk kerjasama di India, Jepang akan membuat 508km jalur kereta cepat yang menghubungkan Ahmedabad dan Bandra Kurla.²⁶⁰ Perdana Menteri India, mengatakan bahwa kerjasama dengan Jepang saat ini menjadi permulaan untuk menghubungkan seluruh kota yang ada di India. Dengan nilai investasi hingga 16,3 Miliar USD, kereta cepat ini akan menjadi kereta cepat pertama bagi India.²⁶¹

Gambar 12 Peta Perjalanan Kereta Cepat India oleh Jepang



Sumber: JICA

Sedangkan China Railways merupakan pemain baru dalam kereta cepat, namun telah memiliki banyak peminat untuk menjalankan proyek kerjasama.²⁶² Saat ini, China telah membangun kereta cepat dalam hingga 20.000Km dan telah menghubungkan 160 kota di daratan China.²⁶³ Namun sayang, pada 2011 kereta cepat buatan China harus mendapatkan pemberitaan buruk dengan adanya kecelakaan yang menewaskan 40 orang penumpang.²⁶⁴

²⁶⁰ India Minister of Transportation, *High Speed Rail Project in India from Mumbai to Ahmedabad*. (New Delhi: MOT, 2017)

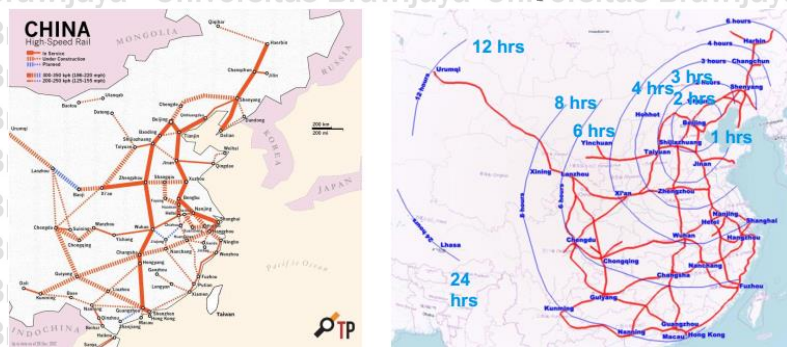
²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² Asian Development Bank, *Development Of High-Speed Rail in The People's Republic Of China*, (Beijing: ADB, 2019)

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ Telegraph, "China to relaunch world's fastest bullet train after deadly 2011 crash", 2017, <https://www.telegraph.co.uk/news/2017/08/22/china-relaunch-worlds-fastest-bullet-train-deadly-2011-crash/>, Diakses pada 12 Januari 2020

Gambar 13 Peta Konektivitas Kereta Cepat China



Sumber: China Railways Road Map 2018

Penulis melihat, kondisi dalam negeri China yang telah saling terhubung, membuat mereka harus melakukan ekspansi pasar. Sebelum adanya proyek KCJB terdapat 6 proyek yang telah dikonstruksi oleh China, yaitu Turki, Thailand, Rusia, Bangladesh, dan Hongaria.²⁶⁵ Hingga saat ini mereka pun memiliki beberapa proyek yang masih di tahap lelang, yang mana mereka dijagokan untuk memenangi pelelangan tersebut.²⁶⁶

Gambar 14 Rekam Jejak Kereta Cepat China di luar Negeri



Sumber: China Railways Road Map 2015

Secara keseluruhan konstruksi yang dilakukan China di luar negeri telah mencapai 4.341,3km.²⁶⁷ Dengan total nilai investasi hingga 58 Triliun Dolar, yang

²⁶⁵ China Railways, *High Speed Railways*, (Shanghai: ITDB China, 2018)

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ *Ibid.*



mana 20% aset berada di luar daratan China.²⁶⁸ Dari berbagai proyek, China

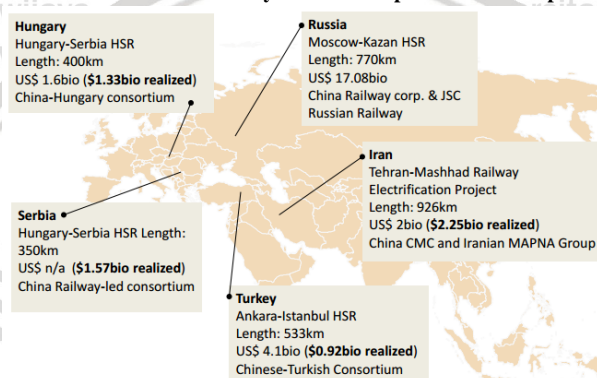
Railways mendapatkan keuntungan besar pada 2018 hingga 10 Miliar USD.²⁶⁹

Terhitung dengan biaya pembangunan rel yang dikalkulasikan memakan 18 Juta

USD/ Kilometranya.²⁷⁰ Ditambah, China Railways membuka dirinya kepada

publik, dengan menjual 30% sahamnya ke dalam Hang Seng Index.²⁷¹

Gambar 15 Profil Proyek Kereta Cepat China di Eropa dan Asia



Sumber: CR Road Map 2018

Untuk pasar Eropa, China telah melakukan eksekusi konstruksi jalur kereta

cepat mereka, yang mana 70% konstruksi telah dilakukan.²⁷² Konstruksi rel yang

dilakukan di Eropa dan Asia memiliki panjang jalur yang di atas rata-rata

pengerjaan.²⁷³ Hal itu membuat, investasi yang ditanamkan Eropa sudah mencapai

2 Triliun USD.²⁷⁴ Sedangkan untuk di Asia Tenggara China baru mengeksekusi

proyek mereka di Thailand dan Kamboja.²⁷⁵

²⁶⁸ *Ibid.*

²⁶⁹ Bloomberg, "China's First High-Speed Rail IPO Comes as More Opening Hinted", 2019, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-25/china-s-first-high-speed-rail-ipo-comes-as-more-opening-hinted>, diakses pada 1 Januari 2020

²⁷⁰ *Ibid.*

²⁷¹ *Ibid.*

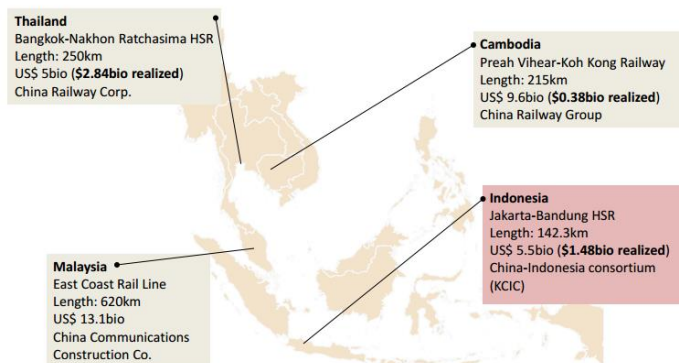
²⁷² China Railways, *Loc. Cit*

²⁷³ *Ibid.*

²⁷⁴ *Ibid.*

²⁷⁵ *Ibid.*

Gambar 16 Profile Kereta Cepat China di Asia Tenggara



Sumber: China Railways Road Map 2018

Ada permasalahan yang turut mencoreng kereta cepat buatan China, yaitu proyek di Malaysia.²⁷⁶ Terdapat permasalahan korupsi di dalam proyek yang membuat pencairan modal proyek terhambat.²⁷⁷ Tindak korupsi ini terjadi akibat keinginan pihak Malaysia untuk menjalankan bisnis dengan mekanisme GtotG. Hal tersebut membuat banyak penganggaran yang dilakukan pemerintah meningkat hingga 2 kali lipat dari harga yang sesungguhnya. Oleh sebab itu, proyek kereta cepat Malaysia mengalami kemunduran rancangan akibat adanya masalah internal negara.

Untuk Indonesia, proyek kereta cepat yang di eksekusi antara Jakarta – Bandung merupakan proyek paling pendek yang akan dikerjakan oleh China.²⁷⁸ Namun, Penganggaran yang dilakukan oleh pihak China terhitung mahal daripada proyek lainnya.²⁷⁹ Proyek di Indonesia memerlukan dana sebesar 38 Juta USD/

²⁷⁶ GCR, “Malaysia scraps high-speed railway to Singapore to “avoid bankruptcy””, 2018, <http://www.globalconstructionreview.com/news/malaysia-scrap-high-speed-railway-singapore-avoid/>, diakses pada 1 Januari 2020

²⁷⁷ *Ibid.*

²⁷⁸ China Railways, *Loc. Cit*

²⁷⁹ *Ibid.*

kilometer.²⁸⁰ Pembengkakan anggaran ini terjadi karena adanya permasalahan tanah untuk konstruksi yang masih belum tersedia. Hal tersebut, memuat anggaran untuk pembebasan lahan menjadi sangat tinggi.²⁸¹

Tabel 9 Komparasai Performance Audit China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Pembangunan Rel Domestik	3.041km	>20.000km
Pembangunan Pertama	1964	1993
Kecelakaan Domestik (2019)	-	1x
Proyek Internasional	2 Proyek	6 Proyek
Nilai Investasi Internasional	30 Miliar USD	40 Miliar USD
Estimasi Pembangunan Rel	800km	>2.300km

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Jika melihat dari indikator *Performance Audit*, secara pengalaman kedua investor memiliki kekuatan yang hampir berimbang. Namun, untuk mengerjakan proyek kerjasama luar negeri Beijing YHSR Co. Ltd lebih unggul daripada Jepang. Jepang masih memiliki keterbatasan, mengingat mereka hanya dapat menjalin 2 kerjasama dengan pihak asing. Sedangkan Beijing YHSR Co. Ltd sebelum menjalankan proyek KCJB, memiliki kapasitas yang mumpuni karena telah melakukan banyak kerjasama internasional sebelumnya.

5.1.4 Kepentingan Kolektif (*Engaging Stakeholder*)

Dalam indikator terakhir pada variabel *Needs Assessment*, berfokus pada strategi investor dalam membawa kepentingan para pemangku kepentingan di dalam proyek KCJB. Dalam proyek KCJB aktor yang terlibat sangat beragam, yang membuat banyak kepentingan harus turut dipertimbangkan. Oleh sebab itu,

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

peneliti akan melihat strategi apa yang akan dijalankan agar seluruh kepentingan yang ada dapat menjadi satu strategi yang komprehensif.

JICA sebagai aktor yang melakukan pendekatan pertama kepada Pemerintah Indonesia hanya mengajukan Pre-FS, yang mana diberikan kepada Pemerintah Indonesia. Maka dari itu, aktor yang di dekati oleh Jepang hanya satu yaitu Pemerintah Indonesia.²⁸² Pada KCJB, Jepang melakukan pendekatan melalui Shinzo Abe dan ketua JICA. Perdana Menteri Jepang bahkan melakukan kunjungan ke Indonesia untuk memastikan kerjasama proyek dengan di temani Hiroto Izumi selaku perwakilan JICA Indonesia.²⁸³

Sedangkan untuk China, mereka sudah mengirim Pre-FS dan FS. Dalam proses konstruksi pembangunan kereta cepat, pihak China Railways mengestimasi panjang jalur akan mencapai 140km.²⁸⁴ KCJB akan melalui beberapa kota di antara Jakarta dan Bandung.²⁸⁵ Maka dari itu, mereka membuat peta persebaran wilayah yang akan dilalui agar dapat dilakukan kalkulasi lahan. Mengingat proses pembebasan lahan menjadi kendala utama proyek.²⁸⁶ Oleh sebab itu, pemetaan lahan untuk KCJB dilakukan semenjak pengerjaan FS.²⁸⁷

²⁸² Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²⁸³ Kompas, "Meskipun Ada Shinkansen, KA Biasa Jakarta-Bandung Nantinya Tetap Dioperasikan", 2015,

<https://money.kompas.com/read/2015/07/10/171126626/Meskipun.Ada.Shinkansen.KA.Biasa.Jakarta-Bandung.Nantinya.Tetap.Dioperasikan.>, Diakses pada 11 Januari 2020

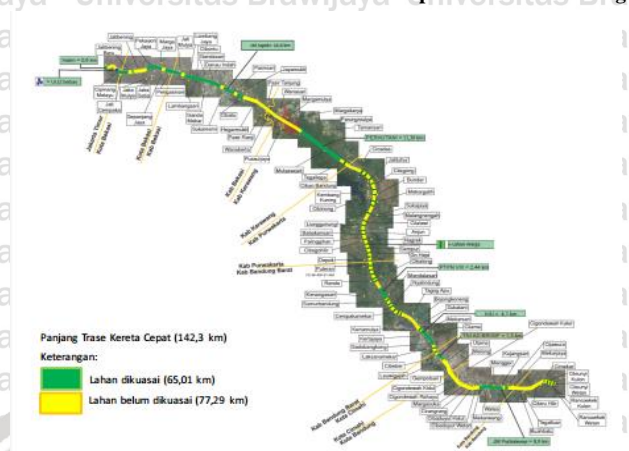
²⁸⁴ PT KCIC, *Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung untuk Kemenko Maritim*, (Jakarta: PT KCIC, 2018)

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

²⁸⁷ PT KCIC, *Loc. Cit*

Gambar 17 Pemetaan untuk Jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung



Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim
 Ket: Informasi 8 Februari 2018

Dalam FS yang dilakukan oleh pihak China, ditemukan bahwa 3.455.080 M² lahan diperlukan untuk membangun proyek KCJB.²⁸⁸ Terdapat 53,4% lahan yang akan digunakan merupakan kepemilikan publik, yang mana 23% merupakan lahan perumahan warga.²⁸⁹ Oleh sebab itu, pihak PT KCIC melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah untuk melakukan pembukaan tanah demi menyukseskan proyek KCJB.

Tabel 10 Kepemilikan Tanah Milik Publik

No	Uraian	Jumlah Bidang	Areal	
			Jumlah (Sq.M)	% Jumlah
1	2	3	7(5+6)	7
	Business to Business			
	1.1. Lahan Warga	1.596	1.498.723	23,2%
	1.2. Lahan Non Warga			
	1. N8		284.600	4,4%
	2. JM		634.795	9,8%
	3. KAI		95.893	1,5%
	4. Halim		186.000	2,9%
	5. PJT		153.636	2,4%
	6. Perhutani		573.500	8,9%
	7. Brigif		27.933	0,4%
	Jumlah	1.596	3.455.080	53,4%

Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ Ibid.

Proyek ini diperkirakan akan melibatkan 10 pemkot untuk memastikan lahan yang akan digunakan dapat segera dikosongkan, agar proses pembebasan lahan serta pemberian insentif lahan dapat berjalan. Dengan total 96 Kepala Desa, mereka digerakkan untuk mensosialisasikan kepada masyarakat bahwa terdapat pengalihan guna lahan sebanyak 1.498.723 M².²⁹⁰ Pemerintah provinsi pun mengeluarkan produk hukum sebagai landasan melakukan pembebasan lahan.

Produk berupa SK Pemerintah Provinsi Jawa Barat Nomor 1438 Tahun 2017 tentang Penetapan Lokasi untuk Pembangunan Jalur Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung, dan Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 1640 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Untuk Pembangunan Jalur, Stasiun dan Fasilitas Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung.²⁹¹

Tabel 11 Daerah yang Dilalui Jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung

No	Provinsi	Kota/Kabupaten	Kecamatan	Desa/Kelurahan
1.	DKI Jakarta	Kota Jakarta Timur	1	2
2.	Jawa Barat	Kota Bekasi	3	9
3.	Jawa Barat	Kab Bekasi	6	15
4.	Jawa Barat	Kab Karawang	3	8
5.	Jawa Barat	Kab Purwakarta	5	19
6.	Jawa Barat	Kab Bandung Barat	4	17
7.	Jawa Barat	Kota Cimahi	1	5
8.	Jawa Barat	Kota Bandung	6	14
9.	Jawa Barat	Kab Bandung	3	7
		<i>Jumlah</i>	32	96

Keterangan :

Wilayah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dilalui trase jalur kereta api adalah Kecamatan Makasar, Kota Jakarta Timur yang melalui 2 (dua) kelurahan, yaitu:

1. Halim;
2. Cipinang Melayu.

Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim

²⁹⁰ *Ibid.*

²⁹¹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

Dengan pembebasan lahan yang sangat masif yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, mendorong banyak LSM untuk turun dan mengancam kebijakan tersebut.²⁹² Permasalahan AMDAL, RTRW yang belum komprehensif, dan perizinan yang dianggap memaksakan.²⁹³ Oleh sebab itu, PT KCIC harus mengajukan beberapa rancangan kepada pemerintah agar pembebasan tanah dapat dilakukan. Maka dari itu, pihak Beijing YHSR Co. Ltd memberikan beberapa rekomendasi peraturan yang dapat dipertimbangkan Pemerintah Indonesia untuk segera diterbitkan dalam membantu mereka membebaskan lahan.²⁹⁴

Sebelum terpehnya Beijing Yawan HSR Co. Ltd, penulis melihat pendekatan yang dilakukan yaitu dengan *State to State* di dalam kereta cepat. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan intensitas kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia dengan pemerintah China melalui *Comprehensive Strategic Partnership* pada tahun 2015.²⁹⁵ Serta terjadi beberapa kali kunjungan kerja di antara Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Joko Widodo yang dilakukan pada 2013 hingga 2016 yang membahas tentang proyek infrastruktur di Indonesia.²⁹⁶ Kunjungan ini secara rutin dilakukan pada kedua era tersebut. Namun, semenjak kepemimpinan Jokowi fokus infrastruktur yang di bahas mengerucut dalam infrastruktur perkeretaapian nasional.²⁹⁷

²⁹² Tirtoid, Walhi: Proyek Kereta Cepat Rampas Lahan Rakyat, 2016, <https://tirtoid.com/walhi-proyek-kereta-cepat-rampas-lahan-rakyat-v4L>, diakses pada 1 Januari 2020

²⁹³ Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, *Loc. Cit*

²⁹⁴ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

²⁹⁵ Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, *Loc. Cit*.

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ DetikFinance, Ini Awal Jokowi Kepincut Kereta Cepat, 2015, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3009668/ini-awal-jokowi-kepincut-kereta-cepat>, diakses pada 1 Januari 2020

Tabel 12 Komparasi Engaging Stakeholders China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Portofolio Terkirim	Pre-FS	Pre-FS & FS
Aktor yang di dekati	1. Pemerintah Pusat 2. K/L	1. Pemerintah Pusat 2. Pemerintah Daerah 3. LSM 4. K/L
Lampiran	Rancangan Proyek	Rancangan Proyek Komprehensif

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Pada indikator *Engaging Stakeholders*, penulis melihat Beijing YHSR Co. Ltd, unggul dalam persaingan KCJB. Dengan melihat keinginan Pemerintah Indonesia, China dianggap cekatan dalam membaca kebutuhan Indonesia. Dapat dilihat Beijing YHSR Co. Ltd melakukan pendekatan yang lebih struktural dalam melakukan *lobbying* proyek kereta cepat.²⁹⁸ Hal itu membuat, pertimbangan kepentingan pemerintah provinsi hingga ke pemerintah kota terakomodasi. Walaupun dalam konstruksinya terdapat beberapa kelompok kepentingan seperti LSM dan masyarakat sekitar yang belum terpenuhi. PT KCIC tetap bisa melakukan pendekatan yang proaktif agar proyek yang mereka miliki dapat beroperasi. Terbukti permasalahan yang menyangkut pembebasan lahan dan perizinan lingkungan dapat diselesaikan dalam kurun 1 tahun pada tahun 2019.²⁹⁹

5.2 Merealisasikan Rancangan (*Project Definition and Optional Appraisal*)

Pada variabel kedua yang dikemukakan oleh Edward Yascobe akan melihat badan usaha dalam mengeksekusi rancangan yang akan di jalankan.³⁰⁰ Variabel ini akan mempertanyakan hal seperti, “Apakah proyek itu bisa dilakukan?”, dan

²⁹⁸ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

²⁹⁹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³⁰⁰ Yescombe, *Op. Cit*, 73-75



“Mengapa proyek itu dilakukan?”.³⁰¹ Dengan tujuan, memastikan proyek dapat bermanfaat bagi publik dan dapat direalisasikan.³⁰² Maka dari itu, penulis akan melihat seberapa realistiskah rancangan yang diajukan, sehingga negara memilih mereka.

5.2.1 Dampak dari Keberadaan Proyek (*Social Costs*)

Dalam indikator pertama pada variabel *Project Definition and Optional Appraisal*, berfokus pada dampak yang dihasilkan dari adanya KCJB. Indonesia sendiri memiliki berbagai pertimbangan untuk memilih investor berdasarkan keuntungan yang diberikan dari adanya kerjasama. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat investor mana yang paling memberikan dampak positif terutama bagi masyarakat sekitar proyek KCJB.

Pada KCJB, pertimbangan yang diambil oleh negara dalam memilih badan usaha salah satunya adalah keberlangsungan kerjasama pada proyek-proyek selanjutnya. Mengingat pada proyek KCJB terdapat 2 pihak yang sangat tertarik di dalam proyek ini yaitu Beijing YHSR Co. Ltd dan JICA. Maka dari itu, pemilihan salah satu badan usaha dapat membuat citra buruk pada salah satu pihak. Oleh sebab itu, pemilihan China pada proyek KCJB akan di respons buruk dari pihak Jepang dan sebaliknya terhadap kerjasama-kerjasama lainnya di Indonesia.³⁰³

JICA sendiri merupakan aktor yang telah lama bekerja sama dengan Indonesia dalam berbagai proyek infrastruktur. Namun, mereka memiliki tingkat

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² *Ibid.*

³⁰³ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

kerahasiaan yang tinggi dalam memberikan ilmunya terkait hal yang sifatnya teknis. Hal ini terjadi karena mereka berharap dapat bekerja sama kembali di dalam melakukan perawatan infrastruktur. Namun, untuk hal yang berkaitan dengan operasional aset mereka dengan senang hati membagi dengan Indonesia.³⁰⁴

Strategi yang diambil oleh Indonesia dalam kerjasama ini adalah untuk memancing kedua belah pihak untuk bekerja secara serius, agar dapat terpilih kembali. Strategi ini diambil, melihat kondisi JICA yang telah melakukan konstruksi pada beberapa proyek di Indonesia yang terbilang lambat. Pemerintah harus mencari cara untuk memancing keseriusan JICA dalam kerjasama. Strategi pemilihan China dapat dikatakan sebagai cara untuk memantik keseriusan pihak Jepang untuk menjalankan proyek.³⁰⁵ Oleh sebab itu, dengan adanya pihak China yang secara kemampuan tidak kalah jauh berbeda dari Jepang membuat peta persaingan infrastruktur semakin terbuka.

Pertimbangan lainnya yang membuat Beijing YHSR Co. Ltd terpilih dengan adanya kebijakan transfer teknologi dan pengembangan ekonomi baru. Bagi Indonesia, ilmu menjadi suatu yang diharapkan turun ketika mereka melakukan kerjasama dengan pihak eksternal. Hal ini menjadi cara Indonesia untuk meningkatkan kemampuan masyarakatnya, terutama di dalam kereta cepat.³⁰⁶

Bagi Indonesia kedua belah pihak merupakan negara yang baik dalam membagikan ilmu mereka akan teknologi yang diberikan. Namun, untuk

³⁰⁴ *Ibid.*

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

perancangan Jepang menjadi salah satu aktor yang kurang disukai oleh aktor lapangan. Hal ini karena sikap tertutup mereka dalam memberikan rancangan proyek infrastruktur, dan hanya terbuka bila diatur di dalam kesepakatan. China disisi lain merupakan negara yang banyak belajar dari investornya, maka dari itu mereka terbuka dalam mengajari pekerja Indonesia.³⁰⁷ Menurut penulis, keputusan ini turut mengangkat derajat pekerja Indonesia dalam mempelajari ilmu baru yang datang dari pihak China. Dengan adanya ilmu, pekerja kita perlahan dapat mempelajari agar dapat memelihara hingga membuat kereta cepat sendiri.

Sedangkan, untuk permasalahan dalam negeri ada pada pembebasan lahan. Mengingat proyek ini merupakan proyek yang akan memakan lahan sepanjang 140 kilometer, maka akan banyak lahan yang diperlukan untuk membangun jalur, stasiun, dan infrastruktur penunjang kereta cepat.³⁰⁸ Oleh sebab itu, pihak Beijing YHSR Co. Ltd memberikan rancangan alternatif agar tidak banyak memakan lahan publik.³⁰⁹ Pengajuan yang dilakukan oleh Beijing YHSR Co. Ltd akan menggunakan 23% lahan rakyat, angka tersebut dianggap minim untuk dieksekusinya proyek KCJB.³¹⁰ Beijing YHSR Co. Ltd memberikan opsi kepada Pemerintah Indonesia dengan membuat jalur yang mayoritas dimiliki oleh pemerintah dan badan usaha konsorsium.³¹¹ Dengan terpilihnya Beijing YHSR

³⁰⁷ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³⁰⁸ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³⁰⁹ PT KCIC, *Loc. Cit.*

³¹⁰ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³¹¹ PT KCIC, *Loc. Cit.*

Co. Ltd pemerintah dapat minimalisir dampak sosial akibat relokasi untuk membuat jalur kereta cepat.³¹²

Namun dari segi internasional, penunjukan China dapat memunculkan permasalahan baru, yang mana proyek ini pada awalnya diinisiasi oleh Jepang namun justru China yang terpilih. Pemilihan tersebut akan membangun citra buruk bagi Pemerintah Indonesia yang dianggap tidak serius dalam bekerja sama.³¹³ Tetapi, hal tersebut dapat di minimalisir Indonesia mengingat Indonesia objektif memilih badan usah pelaksana, ditambah pemilihan badan usaha merupakan murni wewenang negara.³¹⁴

Tabel 13 Komparasi Social Cost China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Kerugian	<ul style="list-style-type: none"> • Mendapatkan stigma buruk dari China • ToT yang terbatas 	<ul style="list-style-type: none"> • Mendapatkan stigma buruk dari Jepang • Teknologi Kelas 2
Keuntungan	<ul style="list-style-type: none"> • Mendapatkan kereta cepat dengan teknologi mutakhir • Peran JICA fokus memberikan modal dan mencari kontraktor • Berpengalaman di Indonesia 	<ul style="list-style-type: none"> • Menjalankan proyek dengan BtoB • Menemukan investor baru dalam perkeretaapian • Proses ToT terjadi

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Dalam indikator *Social Cost*, pemilihan Beijing YHSR Co. Ltd memiliki beberapa kerugian, namun terdapat keuntungan yang banyak secara bersamaan.

Kerugian yang Indonesia dapatkan di antaranya cap buruk yang diberikan pihak Jepang melihat kelabilan Indonesia dan sebaliknya.³¹⁵ Sedangkan disisi lain,

Indonesia mendapatkan keuntungan yang sangat membantu kepentingan nasional

³¹² Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³¹³ FinansialTimes, Japan cries foul after Indonesia awards rail contract to China, 2015, <https://www.ft.com/content/eca4af84-67fa-11e5-97d0-1456a776a4f5>, diakses pada 1 Januari 2020

³¹⁴ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³¹⁵ FinansialTimes, *Loc. Cit*



kita. Pertama, kita mendapatkan investor pembanding agar proyek infrastruktur lainnya dapat mencapai target yang ditentukan.³¹⁶ Kedua, proyek KCJB dapat berjalan dengan menggunakan jalur minim konflik, namun tetap dengan keuntungan yang tinggi. Ketiga, citra yang buruk di Jepang akan bersifat sementara di karena kan secara legal, kerjasama baru dapat berjalan ketika sudah ada landasan hukumnya. Pemberian cap buruk tersebut merupakan hal yang dapat di toleransi bila mana Indonesia konsisten adil dan transparan dalam penetapan badan usaha pelaksana.³¹⁷ Oleh sebab itu dalam indikator *Social Cost*, Beijing YHSR Co. Ltd adalah aktor yang paling banyak memberikan keuntungan daripada kerugian.

5.2.2 Dari Gambar menjadi Realita (*Project Realization*)

Dalam indikator kedua pada variabel *Project Definition and Optional Appraisal*, berfokus pada probabilitas akan keberlangsungan proyek. Dalam mengeksekusi rancangan, terdapat berbagai ancaman yang mungkin terjadi di lapangan. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat ancaman apa saja yang telah di antisipasi para investor dan bagaimana menanganinya.

Dalam rancangan yang diajukan oleh pihak JICA mereka akan membangun KCJB sebagai upaya untuk menstimulus Jabodetabek MPA. Oleh sebab itu, kesanggupan infrastruktur transportasi untuk menopang kota-kota berkembang akan menjadi sentral. Maka dari itu, untuk merealisasikannya diperlukan integrasi

³¹⁶ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³¹⁷ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

dalam berbagai moda transportasi antara daerah agar dapat saling terhubung. Namun, dalam Pre-FS yang dilakukan Jepang mereka hanya melihat KCJB sebagai pintu masuk untuk mendorong perekonomian di Indonesia. Namun, karena JICA belum melakukan FS secara menyeluruh maka ancaman yang dipaparkan pun belum secara komprehensif menggambarkan eksekusi proyek. Sedangkan, realisasi yang akan dilakukan oleh Beijing YHSR Co. Ltd dianggap akan menguntungkan Indonesia dalam segi keuangan dan teknologi. Hal ini merupakan cara Indonesia untuk memastikan kesuksesan proyek pionir agar dapat dijadikan contoh dalam proyek kereta cepat lainnya. Pemilihan Beijing YHSR Co. Ltd dianggap sesuai dengan keperluan Indonesia walaupun dengan kondisi rel yang lebih mahal, namun teknologi yang di tawarkan lebih mudah untuk di duplikasikan.³¹⁸

Gambar 18 Persentasi Kepemilikan Lahan



Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim

Hingga saat ini proyek KCJB masih terkendala dalam permasalahan tanah.

Proyek yang memakan lahan hingga 5 Juta M² terkendala dalam pengalih

³¹⁸ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

fungsian lahan yang dimiliki oleh publik, yang mana 23% lahan milik masyarakat.³¹⁹ Sedangkan untuk sisa lahan yang belum dipegang oleh PT KCIC merupakan lahan pemerintah yang secara administrasi belum selesai dalam pengalihfungsian lahan.³²⁰

Jika dilihat alokasi dana yang diperuntukkan dalam pembangunan ini, pada 2018 sebanyak 54,3 % lahan yang digunakan sudah di ambil alih oleh PT KCIC.

Sedangkan, secara keseluruhan lahan diharapkan dapat di ambil alih oleh PT KCIC pada Januari 2020.³²¹ Jika permasalahan tanah ini dapat diselesaikan maka proyek kereta cepat diharapkan dapat segera beroperasi pada tahun 2021.³²²

Tabel 14 Komparasi Project Realization China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Teknologi	Setara dengan Shinkansen Jepang	Menggunakan Kereta Cepat Tipe C (Nomor 2 di China)
Kebutuhan Lahan	8 Stasiun Pemberhentian dengan 150km Jalur	4 Stasiun Pemberhentian dengan 142,3km Jalur
Ekonomi	Mendorong Kota Padat Penduduk untuk Menstimulus Ekonomi	Membuat Kota Baru untuk Menstimulus Ekonomi
Fokus	Melakukan Konektivitas	Melakukan Pembangunan Daerah
Tujuan	Mendorong akses bagi daerah berkembang di sekitar Jakarta - Bandung	Mendorong kota baru untuk diisi oleh penduduk di sekitar Jakarta - Bandung

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Dalam indikator *Project Realization*, penulis melihat rancangan yang diajukan Beijing YHSR Co. Ltd secara ketersediaan lahan lebih mudah direalisasikan. Jika kondisi lahan yang dilalui hampir setengahnya milik publik, maka hal tersebut akan menjadi suatu kesulitan. Namun, rancangan Beijing YHSR Co. Ltd lebih mudah

³¹⁹ PT KCIC, *Loc Cit*

³²⁰ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³²¹ DetikFinance Lahan Proyek Kereta Cepat JKT-BDG Bebas 100% Januari 2020, 2019, <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4833840/lahan-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg-bebas-100-januari-2020>, diakses pada 1 Januari 2020

³²² Handi Sethiawan, *Loc Cit*

dijalankan karena kebanyakan lahan dimiliki badan usaha konsorsium. Untuk itu pengeluaran untuk membebaskan lahan dapat minimalisir dari rancangan yang sebelumnya.³²³

5.3 Keuntungan Bagi Pemerintah (*Economic Viability*)

Pada variabel ketiga yang dikemukakan oleh Edward Yascobe akan berfokus dalam melihat dampak keuangan dan ekonomi yang di dapatkan bila mana proyek infrastruktur beroperasi.³²⁴ Untuk itu, terdapat 4 hal yang akan diperhatikan seperti keuntungan sekunder, jumlah sumber daya yang dialokasikan, perhitungan balik modal, dan kenaikan nilai investasi.³²⁵ Maka dari itu, pada variabel ini akan menitikberatkan nilai ekonomis proyek. Serta melihat kalkulasi strategi yang ditawarkan badan usaha dalam melihat peluang menjadi perhatian negara.

5.3.1 Berkah dari Kereta Cepat (*Infrastructure Benefit*)

Dalam indikator pertama pada variabel *Economic Viability* berfokus pada keuntungan turunan dengan adanya KCJB. Mengingat KCJB merupakan proyek pertama dalam kereta cepat, maka keuntungan turunan yang diharapkan masih sangat luas probabilitasnya. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat rancangan mana yang paling memberikan keuntungan kepada Indonesia.

Dalam rancangan KCJB JICA, akan mendorong dibuatkan Jabodetabek MPA dan Bandara Karawang. MPA dianggap sebagai salah satu untuk menstimulus perekonomian di Jawa dan Sumatra, yang mana infrastruktur penunjang ekonomi

³²³ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³²⁴ Yescombe, *Op. Cit.*, 75-76

³²⁵ *Ibid.*

harus tersedia terlebih dahulu agar investor berkeinginan untuk masuk. Dari persepsi Jepang, Bandar Udara Karawang diharapkan dapat mendorong investor datang dana menanamkan modalnya terutama di Jawa Barat.³²⁶

Bilamana MPA ini berhasil, kota-kota yang dilalui oleh KCJB dapat menjadi kawasan pariwisata baru. Oleh sebab itu, Bandara Karawang akan menjadi pintu masuk bagi wisatawan untuk datang, lalu dilanjutkan dengan KCJB. Jika, rancangan itu berhasil maka kota-kota ekonomi kreatif seperti Purwakarta akan mendapatkan pemasukan baru.³²⁷

Gambar 19 Rancangan Bandar Udara Karawang



Sumber: JICA

Sedangkan dalam rancangan Beijing YHSR Co. Ltd, KCJB berfokus untuk melakukan persebaran kepadatan penduduk yang ada di antara Jakarta dan Bandung. Hingga saat ini konsentrasi penduduk yang berada di DKI Jakarta dan Jawa Barat terkonsentrasi di dalam Ibu Kota Provinsi.³²⁸ Hal itu terjadi akibat akses yang sangat muda bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup

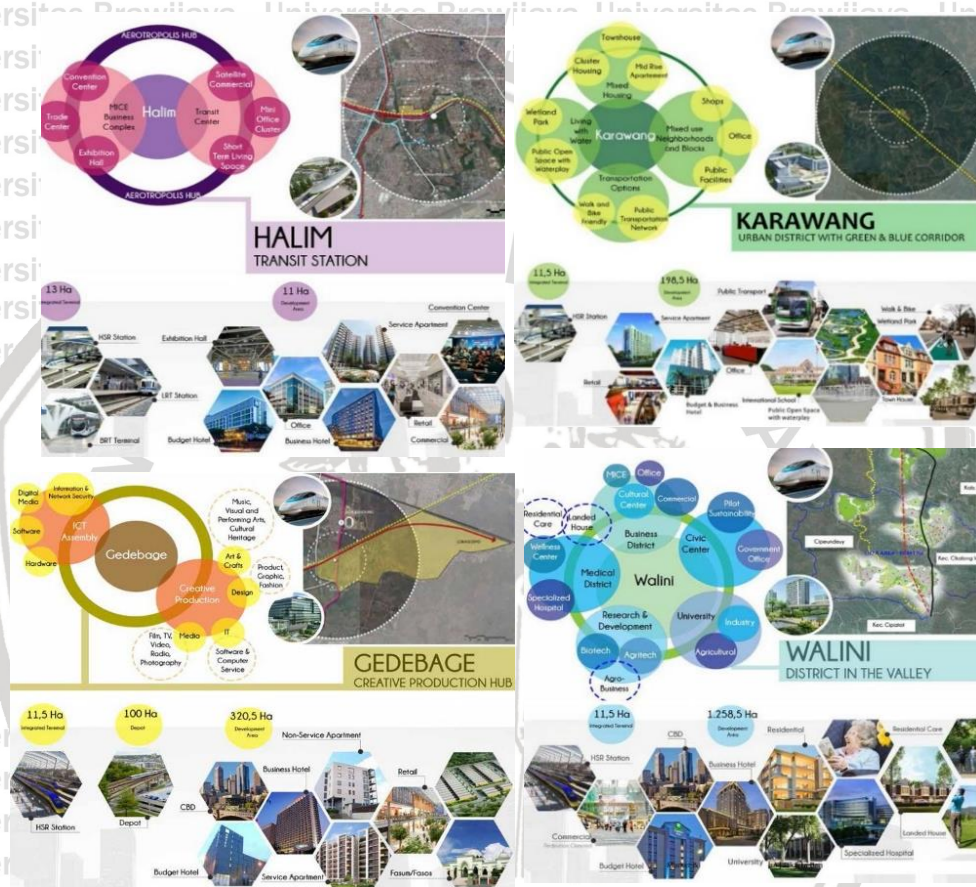
³²⁶ Manai Sampai Buloh, Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah, Wawancara Langsung, BKPM Jakarta, Desember 27, 2019

³²⁷ *Ibid.*

³²⁸ Badan Pusat Statistik, Angka Kepadatan Penduduk berdasarkan Provinsi 2010-2025, 2019, <https://www.bps.go.id/statictable/2014/02/18/1276/persentase-penduduk-daerah-perkotaan-menurut-provinsi-2010-2035.html>, diakses pada 2 Januari 2019

mereka. Melihat proyek KCJB dapat meminimalisir sifat ketergantungan masyarakat akan transportasi pribadi. Konsep TOD pula ditawarkan Pemerintah Indonesia dalam membangun kota padat penduduk baru.³²⁹

Gambar 20 Rancangan Proyek Transfer Oriented Development



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung sendiri akan melalui 4 stasiun.

Nantinya, masing-masing stasiun akan di bangun kawasan pemukiman dengan akses akan fasilitas sosial dan ekonomi yang berdekatan. Stasiun Halim akan menjadi kawasan perkantoran.³³⁰ Stasiun Karawang akan menjadi kawasan

³²⁹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³³⁰ PT KCIC, *Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung*, (Jakarta, PT KCIC, 2018)



pemukiman dan ekonomi baru di Jawa Barat.³³¹ Stasiun Walini di rancang sebagai kota pelajar, dengan berbagai fasilitas pendidikan dan fasilitas kesehatan.³³² Terakhir Stasiun Gedebage akan menjadi kawasan kota pintar dengan terkonsentrasinya perusahaan ekonomi kreatif.³³³

Tabel 15 Komparasi Infrastructure Benefit China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Landasan Ide Rancangan	Jabodetabek MPA	One Belt One Road
Infrastruktur Penunjang	Bandara, Pelabuhan, dan Kawasan Ekonomi	Transfer Oriented Development
Keuntungan Sosial	Membuka Lapangan Kerja Baru	Menyebarkan Kepadatan Penduduk
Keuntungan Ekonomi	Mendorong Kota Berkembang memiliki Akses ke Pasar	Membuat Kota Satelit Baru

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Pada indikator *Infrastruktur Benefit*, kedua investor secara tawaran rancangan yang sama-sama menggiurkan. Namun, prioritas negara di bawah kepemimpinan Joko Widodo adalah meratakan pendapatan daerah. Maka, pihak Beijing YHSR Co. Ltd sedikit lebih unggul daripada rancangan JICA. Walaupun rancangan JICA menjanjikan, namun kebutuhan Indonesia untuk meratakan pendapatan di beberapa provinsi dapat terakomodasi dalam rancangan Beijing YHSR Co. Ltd.³³⁴

5.3.2 Mempersiapkan diri untuk Eksekusi (*Internal Rate Return*)

Dalam indikator kedua pada variabel *Economic Viability* berfokus pada durasi yang dibutuhkan agar aset dapat diambil alih negara. Mengingat negara memberikan 15 tahun ditambah waktu balik modal sebelum aset dapat diambil

³³¹ *Ibid.*

³³² *Ibid.*

³³³ *Ibid.*

³³⁴ Handi Sethiawan, *Loc Cit*



alih. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat rancangan mana yang secara perhitungan paling singkat pengelolannya oleh pihak swasta.

Dengan keluarnya Peraturan Presiden 107 tahun 2015, memutuskan bahwa KCJB dapat direalisasikan.³³⁵ Dalam MoU yang telah disepakati, PT KCIC akan menjalankan proyek hingga 50 tahun terhitung semenjak operasionalisasi aset.³³⁶ Namun, sebelum terpilihnya Beijing Yawan HSR Co. Ltd, JICA juga mengirimkan estimasi IRR dari proyek KCJB.

Tabel 16 Perhitungan NPV JICA

Index	Bandung Route		Coastal Route
	Jakarta-Bandung-Cirebon	Jakarta- Bandung-Gedebage	Jakarta-Cirebon
B/C	1.30	1.91	0.11
EIRR	13.6 %	16.2 %	Negative
ENPV (JPY million)	127,295	260,079	Negative
FIRR	BOT (AF 50% [*])	8.5 %	4.9 %
	Concession (Gov-S 50% [*])	8.4 %	2.3%
	DBL (LC 1.4 %)	15.5 %	Negative

BOT: Build-Operate-Transfer, AF: Availability Fee, Gov-S: Government Support, DBL: Design-Build-Lease, LC: Lease Cost

* Initial cost excluding rolling stock and station (11 % of total project cost) burdened by the private sector

Source: prepared by Study Team

Dalam proposal yang diajukan JICA, mereka mengestimasi IRR yang didapatkan dari KCJB bisa mencapai 8,6%.³³⁷ Dengan total investasi hingga Rp. 83.7 Triliun, maka dari itu diperkirakan KCJB balik modal pada tahun ke 25 operasionalnya.³³⁸ Oleh sebab itu, waktu konsesi KCJB bisa menjadi 40 tahun, bila mana kita sesuaikan dengan Peraturan Presiden 107 tahun 2015 yang memberikan konsesi 15 tahun kepada Beijing YHSR Co. Ltd.³³⁹

³³⁵ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta – Bandung, *Loc. Cit*

³³⁶ Wijaya Karya, *Feasibility Studies Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung*, (Jakarta: PT WIKA, 2016)

³³⁷ JICA, *Loc. Cit.*

³³⁸ *Ibid.*

³³⁹ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta – Bandung, *Loc. Cit*



Tabel 17 Perhitungan NPV PT KCIC

	Operasional	Ekuitas
Payback Period	21 tahun 6 Bulan	14 Tahun 0 Bulan
Tingkat Diskonto	6,17%	10,05%
NPV (Ribu US\$)	359.336	171.457
FIRR (Setelah Pajak)	6,51%	10,81%
Benefit to Cost Ratio	1.04	1.03

Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim

Pada proposal Beijing YHSR Co. Ltd IRR yang di dapatkan proyek adalah 6,51%. Dengan total investasi mencapai Rp. 81,1 Triliun, diestimasikan aset dapat balik modal dalam waktu 35 tahun.³⁴⁰ Mengingat, hanya Beijing YHSR Co. Ltd yang melanjutkan kerjasama tanpa adanya jaminan negara, hal tersebut memiliki dampak signifikan dalam pemilihan mereka.

Tabel 18 Komparasi IRR China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Nilai Investasi	Rp. 83.7 Triliun	Rp. 81,1 Triliun
IRR	8,6%	6,51%
Waktu Balik Modal	25 Tahun	35 Tahun
Waktu Konsesi	40 Tahun	50 Tahun

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Pada Indikator IRR, penulis melihat keputusan Indonesia untuk memilih Beijing YHSR Co. Ltd merupakan keputusan yang aneh. Jika dilihat dari analisa IRR, ditemukan bahwa JICA memiliki opsi paling singkat dalam menjalankan konsesi. Oleh sebab itu, Pemerintah Indonesia semestinya dapat lebih cepat untuk memegang kendali aset. Namun, dengan kondisi Indonesia yang tidak ingin terlibat langsung di dalam proyek, satu-satunya tawaran yang mumpuni adalah Beijing YHSR Co. Ltd. Walaupun memerlukan durasi waktu pengembalian modal

³⁴⁰ Ibid.

yang lama, namun dengan skema ini pemerintah tidak harus terbebani anggarannya.³⁴¹

5.3.3 Kontribusi Negara dalam Kereta Cepat (*Public Sector Discount Rate*)

Dalam indikator ketiga pada variabel *Economic Viability* berfokus pada sumber daya apa saja yang harus dialokasikan negara untuk menjalankan proyek.

KCJB merupakan proyek infrastruktur yang memakan dana sangat besar di Indonesia. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat proposal mana yang paling minim menggunakan sumber daya negara.

Kereta Cepat Jakarta – Bandung merupakan salah satu proyek ambisius Indonesia dengan skema BtoB. Hal ini dilakukan untuk mengurangi peran negara, dan membuat perannya terbatas dalam membuat regulasi. Dengan hanya membuat regulasi, negara tidak perlu mengalokasikan sumber daya apa pun untuk menyukseskan proyek KCJB.³⁴² Sedangkan segala jenis pembiayaan, dan pengalokasian sumber daya akan digantikan oleh BUMN yang menjalani proyek kerjasama.³⁴³ Hal tersebut, sesuai dengan Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta – Bandung.³⁴⁴

Berbeda dengan Beijing YHSR Co. Ltd, dalam tawaran JICA mereka menginginkan adanya anggaran APBN sebagai jaminan KCJB. Bila hal itu dilakukan, negara harus mengalokasikan dana agar dapat merealisasikan proyek.

³⁴¹ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³⁴² Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³⁴³ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³⁴⁴ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta – Bandung, *Loc. Cit*

Hal itu pula, menambah peran negara untuk terlibat langsung dalam memberikan dukungan finansial.³⁴⁵

Tabel 19 Komparasi PSDR China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Jaminan Proyek	50% Nilai Investasi	-
Penganggaran APBN	✓	×
Keterlibatan Negara	✓	✓
Jenis Jaminan	Finansial dan Hukum	Hukum

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Pada indikator PSDR, penulis melihat Beijing YHSR Co. Ltd sesuai dengan kebutuhan Pemerintah Indonesia. Dengan begitu, negara tidak perlu mengeluarkan sumber daya yang dimiliki untuk menjalankan proyek KCJB. Oleh sebab itu, segala bentuk penganggaran dilakukan oleh badan usaha pelaksana, dan tidak menjadi tanggung jawab negara.³⁴⁶ Hal tersebut menjadi salah satu faktor krusial yang mempengaruhi Indonesia untuk setuju bekerja sama dengan Beijing YHSR Co. Ltd daripada JICA.³⁴⁷

5.3.4 Kereta Cepat sebagai Pemasukan Baru (*Economic Rate Return*)

Dalam indikator terakhir pada variabel *Economic Viability* berfokus pada seberapa besar pendapatan dari operasionalisasi aset. Mengingat KCJB akan menjadi salah sumber pemasukan daerah, maka kalkulasi pendapatan dari aset harus dipertimbangkan. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat seberapa besar keuntungan yang diperkirakan akan dihasilkan dari operasional KCJB.

³⁴⁵ Manai Sampai Buloh, *Loc. Cit.*

³⁴⁶ *Ibid.*

³⁴⁷ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

Dalam rancangan JICA, mereka mengestimasi bahwa terdapat 137.000 penumpang setiap harinya dengan harga tiket terjauh adalah Rp. 380.000.³⁴⁸

Angka pengguna bisa saja meningkat 2 kalinya bisa mana berjalan efektif pada tahun 2050.³⁴⁹ Diestimasi KCJB akan mendapatkan keuntungan hingga 347

Juta USD pada setiap tahun operasionalnya.³⁵⁰

Sedangkan dalam rancangan yang diajukan oleh Beijing YHSR Co. Ltd, kereta cepat dapat mengangkut hingga 160.000 penumpang selama sebulan.³⁵¹

Angka tersebut bisa saja meningkat hingga 2%-3% setiap bulannya.³⁵² Dengan harga tiket terjauh sebesar Rp.300.000, maka diasumsikan Beijing YHSR Co. Ltd akan mendapatkan 359 Juta USD setiap tahunnya.³⁵³

Tabel 20 Komparaasi ERR China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Harga Tiket Termahal	Rp. 200.000	Rp. 380.000
Estimasi Penumpang	137.000 Penumpang	160.000 Penumpang
Estimasi Pendapatan Tahunan	317,2 Juta USD	359 Juta USD

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Dalam indikator ERR penulis melihat, negara tidak terlalu memperhatikan permasalahan tersebut. Dikarenakan keuntungan yang di dapatkan selama operasional akan diterima oleh badan usaha pelaksana selam waktu konsesi.

Walaupun begitu, negara tetap memperhatikan proyek, mengingat pasca konsesi selesai aset yang dipegang badan usaha pelaksana akan dioperasional kan oleh negara. Oleh sebab itu, penulis melihat tawaran Beijing YHSR Co. Ltd lebih

³⁴⁸ JICA, *Loc. Cit*

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ Wijaya Karya, *Loc. Cit*

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ *Ibid.*



banyak menghasilkan keuntungan dari proyek KCJB jika melihat dari indikator ERR.³⁵⁴

5.4 Keterlibatan Pihak Eksternal (*Scope of PPP*)

Pada variabel terakhir yang dimiliki oleh Edward Yascobe akan berfokus dalam melihat unit usaha apa saja yang dirasa perlu berpartisipasi di dalam proyek infrastruktur. Oleh sebab itu, pada penelitian ini akan melihat unit usaha apa saja yang terlibat di dalam proyek KCJB dan apa fungsi dari masing-masing badan usaha. Maka dari itu, pada variabel ini akan menitikberatkan pada badan usaha mana saja yang diperlukan dalam proyek KCJB agar dapat beroperasi.

5.4.1 Tim dalam Pengerjaan Kereta Cepat (*Contributing Parties*)

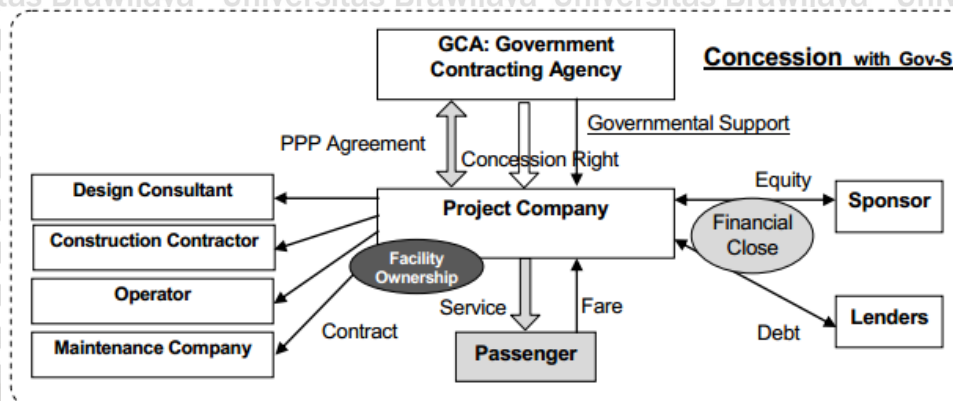
Dalam indikator satu-satunya *Scope of PPP*, melihat siapa saja aktor yang terlibat di dalam pengembangan KCJB. Mengingat KCJB merupakan proyek besar, maka keterlibatan pihak-pihak yang berkompeten pada bidangnya harus dipertimbangkan. Oleh sebab itu, pada indikator ini peneliti akan melihat siapa saja pihak yang menjadi mitra kerja investor yang menanamkan modal di KCJB.

Proyek KCJB akan dijalankan menggunakan skema BtoB, maka akan ada dua atau lebih badan usaha yang saling bekerja sama. Proyek KCJB merupakan proyek yang kompleks. Akan ada beberapa infrastruktur penunjang seperti konstruksi stasiun, jembatan penyebrangan, aliran listrik, aliran komunikasi, gerbong kereta

³⁵⁴ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

yang harus dipersiapkan.³⁵⁵ Oleh sebab itu, pihak-pihak yang terlibat harus dipertimbangkan agar produk yang mereka berikan dapat terjamin kualitasnya.³⁵⁶

Gambar 21 Pembagian Peran JICA dalam KCJB



Sumber: JICA

Dalam rancangan JICA, modal konstruksi KCJB 25% akan didanai langsung oleh negara melalui APBN. Sedangkan, 75% akan dipinjam oleh negara melalui ADB untuk memastikan proyek dapat berjalan.³⁵⁷ Oleh sebab itu, fungsi pihak eksternal adalah sebagai badan usaha pelaksana konstruksi KCJB. Hal itu dilakukan, karena dalam proposal yang diajukan proyek KCJB akan dijalankan dengan skema GtoG.

Pada rancangan yang diajukan JICA pula, belum terdapat pihak-pihak mana saja yang terlibat di dalam kerjasama tersebut. Namun, mereka memberikan beberapa gambaran bidang apa saja yang harus terlibat di dalam pembangunan KCJB. Dalam rancangannya JICA, hanya diketahui bahwa mereka akan menjadi *sponsor* dan *lender* untuk menyukseskan proyek KCJB.³⁵⁸ Sedangkan pihak

³⁵⁵ PT KCIC, *Loc. Cit*

³⁵⁶ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³⁵⁷ JICA, *Loc. Cit.*

³⁵⁸ *Ibid.*



eksternal yang terlibat dana operasional dan konstruksi masih belum ditentukan antara JICA dan Indonesia.³⁵⁹

Sedangkan dalam proposal Beijing Yawan HSR Co. Ltd, proyek KCJB akan dikerjakan oleh 2 konsorsium yaitu PSBI (Konsorsium Indonesia) dan Beijing Yawan HSR Co. Ltd (Konsorsium China)³⁶⁰. Kedua konsorsium tersebut merupakan serikat badan usaha yang memiliki spesifikasi pekerjaan tertentu.

Dengan adanya kolaborasi tersebut, diharapkan proses pembelajaran dapat terjadi di dalam PT KCIC.³⁶¹

Tabel 21 Peran Badan Usaha dalam Kereta Cepat Jakarta - Bandung

Badan Usaha	Tugas dan Fungsi dalam Kereta Cepat
China Railway International Co Ltd	Badan usaha yang memberikan bantuan teknis, terkait operasionalisasi Kereta Cepat Jakarta - Bandung.
China Railway Group Ltd	Kontraktor dalam membangun proyek Kereta Cepat, dan sebagai kepala Konsorsium Beijing Yawan HSR Co. Limited.
Sinohydro Corporation Ltd	Kontraktor dalam membangun proyek Kereta Cepat.
CRRC Corporation Ltd	Badan usaha yang berperan untuk menyediakan manufaktur terkait lokomotif kereta cepat.
China Railway Signal and Communication Corp	Badan usaha yang peran untuk menyediakan keperluan telekomunikasi Kereta Cepat Jakarta – Bandung.
PT Wijaya Karya (Persero)	Kontraktor dalam membangun proyek Kereta Cepat, dan Kepala Konsorsium PSBI.
PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Badan usaha yang akan mengoperasikan KCJB.
PT Perkebunan Nusantara VIII (Persero)	Badan usaha penyedia kebutuhan lahan untuk dilalui oleh KCJB (100% kontribusi di tanah).
PT Jasa Marga (Persero)	Badan usaha penyedia kebutuhan lahan untuk dilalui oleh KCJB (31% kontribusi di tanah) dan membangun jalan penghubung jalur utama dengan stasiun kereta cepat.
China Development Bank	Bank pemberi moda sebanyak 75% kepada PT KCIC untuk keperluan pendanaan proyek.

Sumber: Diolah oleh penulis dari berbagai sumber

³⁵⁹ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

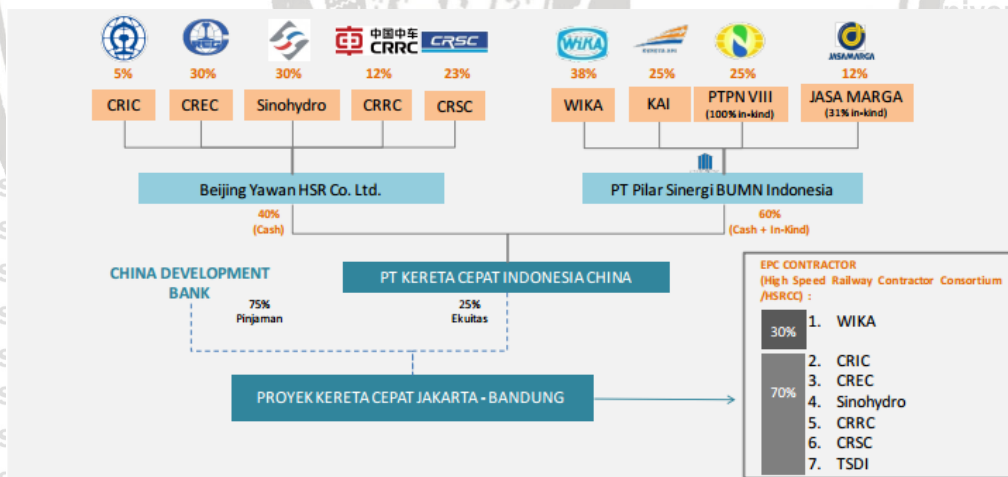
³⁶⁰ JICA, *Loc. Cit*

³⁶¹ Handi Sethiawan, *Loc Cit*



Secara kerja seluruh badan usaha akan melakukan tugas dan perannya secara baik agar target yang dimiliki dapat tercapai. Selain menjalankan fungsi operasional dan konstruksi, badan usaha juga memiliki tanggung jawab secara modal.³⁶² Seperti yang dijelaskan dalam pasal 4 Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015.³⁶³ Dalam Peraturan Presiden tersebut, badan usaha pelaksana akan mengumpulkan dana secara mandiri tanpa adanya bantuan negara.³⁶⁴ Maka, seluruh badan usaha yang terhimpun di bawah PT KCIC harus mengumpulkan modalnya secara patungan.³⁶⁵ Dalam pembagiannya, kedua konsorsium sepakat untuk membagi 40%-60% untuk menyiapkan modal swasta atas nama PT KCIC.³⁶⁶

Gambar 22 Pembagian Modal PT KCIC



Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim dan Investasi

³⁶² Surat Keputusan Kementerian Perhubungan KP 160 tentang Pemilihan PT.KCIC, *Loc. Cit*
³⁶³ Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Kereta Cepat Jakarta – Bandung, *Loc. Cit*
³⁶⁴ *Ibid.*
³⁶⁵ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*
³⁶⁶ PT KCIC, *Loc. Cit*



Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung merupakan proyek besar dengan total nilai investasi hingga Rp. 81,1 Triliun.³⁶⁷ Dalam kesepakatan yang dibuat, PSBI mengumpulkan dana sebanyak Rp. 12,2 Triliun dan Beijing Yawan HSR Co. Ltd Rp.8,1 Triliun.³⁶⁸ Untuk sisanya, sebanyak 75% akan diberlakukan *Soft Loan* dari CDB atas nama PT KCIC.³⁶⁹ Sebagai Kepala Proyek KCJB, PT Wijaya Karya bertanggungjawab untuk memastikan setiap badan usaha dapat menghimpun modal mereka agar proyek dapat segera dieksekusi.³⁷⁰

Gambar 23 Pembagian Modal PT KCIC berdasarkan Rupiah



Sumber: Kementerian Koordinasi Maritim dan Investasi

Hingga saat ini modal bukan menjadi kendala yang berarti, melihat dana yang turun dari badan usaha sudah dapat digunakan.³⁷¹ Begitu pula dengan uang pinjaman dari CDB yang turun secara bertahap selama 36 bulan terhitung pada Januari 2018.³⁷² Oleh sebab itu, peran badan usaha untuk menghimpun modal

³⁶⁷ *Ibid.*

³⁶⁸ *Ibid.*

³⁶⁹ *Ibid.*

³⁷⁰ Handi Sethiawan, *Loc Cit*

³⁷¹ PT KCIC, *Loc Cit*

³⁷² PT Wijaya Karya, *Loc. Cit*

untuk menjalankan proyeknya dapat dikatakan lancar. Terlebih kendala yang, terjadi di dalam proyek perlahan sudah dapat diselesaikan secara bertahap.

Tabel 22 Komparasi Scope of PPP China dan Jepang

	JICA	Beijing YHSR Co. Ltd
Skema Proyek	GtoG	BtoB
Sumber Modal	<ul style="list-style-type: none"> • 25% APBN • 75% Pinjaman JICA melalui Bank Negara 	<ul style="list-style-type: none"> • 25% modal usaha • 75% Pinjaman Bank Badan Usaha
Pendanaan	<ul style="list-style-type: none"> • 100% Yen, bunga 0,1% 	<ul style="list-style-type: none"> • 60% USD, bunga 2% • 40% RMB, bunga 3,46%
Badan Usaha terlibat	Belum ditentukan	PSBI & Beijing YHSR Co. Ltd
Peran Investor	Lender	Mitra Bisnis

Sumber: Diolah penulis dari PT KCIC dan JICA

Dalam indikator *Contributing Parties*, tawaran Beijing YHSR Co. Ltd memenuhi keinginan Indonesia menjalankan skema BtoB. Serta, keterlibatan para badan usaha yang memiliki kredibilitas di dalam bidangnya mempengaruhi Indonesia untuk memilih. Dengan adanya PT KCIC yang bertanggungjawab untuk memastikan proyek secara konstruksi, operasional dan permodalan, negara hanya berperan dalam membuat regulasi.³⁷³ Terlebih dengan adanya berbagai badan usaha yang bekerja dengan Indonesia. Maka para BUMN juga dapat belajar skema dan strategi yang sedang digunakan oleh pihak China. BUMN kita juga diuntungkan dalam memahami beberapa teknologi yang baru didatangkan dari negara asal Beijing Yawan HSR Co. Ltd.³⁷⁴

³⁷³ Jumanto & Andre Adhi Nugraha, *Loc. Cit*

³⁷⁴ Handi Sethiawan, *Loc Cit*



BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah penulis lakukan, keputusan Indonesia dalam memilih Beijing Yawan HSR Co. Ltd dengan mengedepankan prinsip PPP.

Terdapat beberapa indikator yang mempengaruhi Indonesia untuk memilih investornya di dalam proyek KCJB. Pada proyek KCJB, terdapat minat dari dua negara pengembang kereta cepat yaitu China dan Jepang. Dengan melalui berbagai tahapan dan pertimbangan, Pemerintah Indonesia memutuskan Beijing YHSR Co. Ltd untuk menjalankan proyek KCJB. Dalam keputusan tersebut, terdapat penerapan konsep *Assessing and Selection* milik Edward Yascombe yang diimplementasikan Pemerintah Indonesia. Menurut beliau, negara akan memilih suatu investor dengan mempertimbangkan *Needs Assessment, Project Definition and Optional Appraisal, Economic Viability, dan Scope of PPP*.

Setelah terkumpulnya data-data yang diperlukan, ditemukan alasan lain yang membuat Indonesia memutuskan bekerja sama dengan Beijing YHSR Co. Ltd. Pemerintah Indonesia ternyata mempertimbangkan beberapa hal yang turut mempengaruhi keputusan dalam menjalankan proyek KCJB. Pada pemaparan yang dilakukan pada bab 5, ditemukan keputusan Indonesia sangat dipengaruhi oleh variabel *Needs Assessment dan Scope of PPP*.

Pada variabel *Needs Assessment*, ditemukan bahwa salah satu pertimbangan Indonesia memilih Beijing YHSR Co. Ltd karena kemampuan mereka dalam membaca keperluan pemerintah dan masyarakat Indonesia. Beijing YHSR Co.

Ltd telah melakukan pendekatan yang bagus dengan memberikan penawaran dan rancangan menyerupai dengan keperluan Indonesia. Hal itu, membuat kepentingan Indonesia dalam KCJB dapat terealisasi. Dalam tawarannya,

Beijing YHSR Co. Ltd bersedia untuk menjalankan proyek dengan skema BtoB.

Pengajuan tersebut, sangat diutamakan pemerintah melihat banyaknya tanggungan negara saat ini. Dengan kemampuan yang sudah mendunia, Beijing

YHSR Co. Ltd dianggap memiliki kemampuan untuk merealisasikan rancangan yang mereka ajukan kepada negara.

Lalu pada variabel *Scope of PPP*, ditemukan bahwa keputusan Indonesia untuk memilih Beijing YHSR Co. Ltd sebagai upaya mengurangi beban anggaran dan mempelajari teknologi yang investor berikan. Melihat pembagian modal usaha yang berimbang, pembangunan proyek KCJB tidak akan membebani badan usaha mana pun. Terlebih, dengan adanya peminjaman modal usaha kepada CDB atas nama PT KCIC. Pemerintah Indonesia tidak lagi terikat kepada bank untuk mengembalikan modal yang mereka pinjam. Namun, proses pengembalian kepada CDB akan diselesaikan oleh kedua pihak yang bekerja sama. Serta, dengan adanya kerjasama yang saling melengkapi di dalam PT KCIC membuat proses hibah teknologi dapat dengan mudah terjadi. Bilamana, BUMN Indonesia aktif dalam mempelajari teknologi yang dibawakan dari China. Hal itu, dapat membuka peluang bagi BUMN Indonesia untuk mengikuti jejak Beijing YHSR Co. Ltd dalam memasarkan produknya hingga ke luar negeri.

Maka, dapat dikatakan keputusan Indonesia dalam memilih Beijing YHSR Co. Ltd berdasarkan pertimbangan panjang untuk kepentingan negara. Keputusan

yang tidak hanya mempertimbangkan keuangan, Pemerintah Indonesia lebih sigap dalam merespons isu-isu strategis pasca pemilihan Beijing YHSR Co. Ltd.

Dengan adanya Beijing YHSR Co. Ltd di Indonesia, mendapatkan keuntungan strategis dalam menyikapi investor lain dalam menjalankan proyek di Indonesia.

Oleh sebab itu, pendekatan yang perlu dilakukan oleh investor tidak lagi hanya mengandalkan harga yang murah. Namun, mereka harus dapat menjangkau kepentingan negara dalam berbagai aspek secara bersamaan.

6.2 Saran

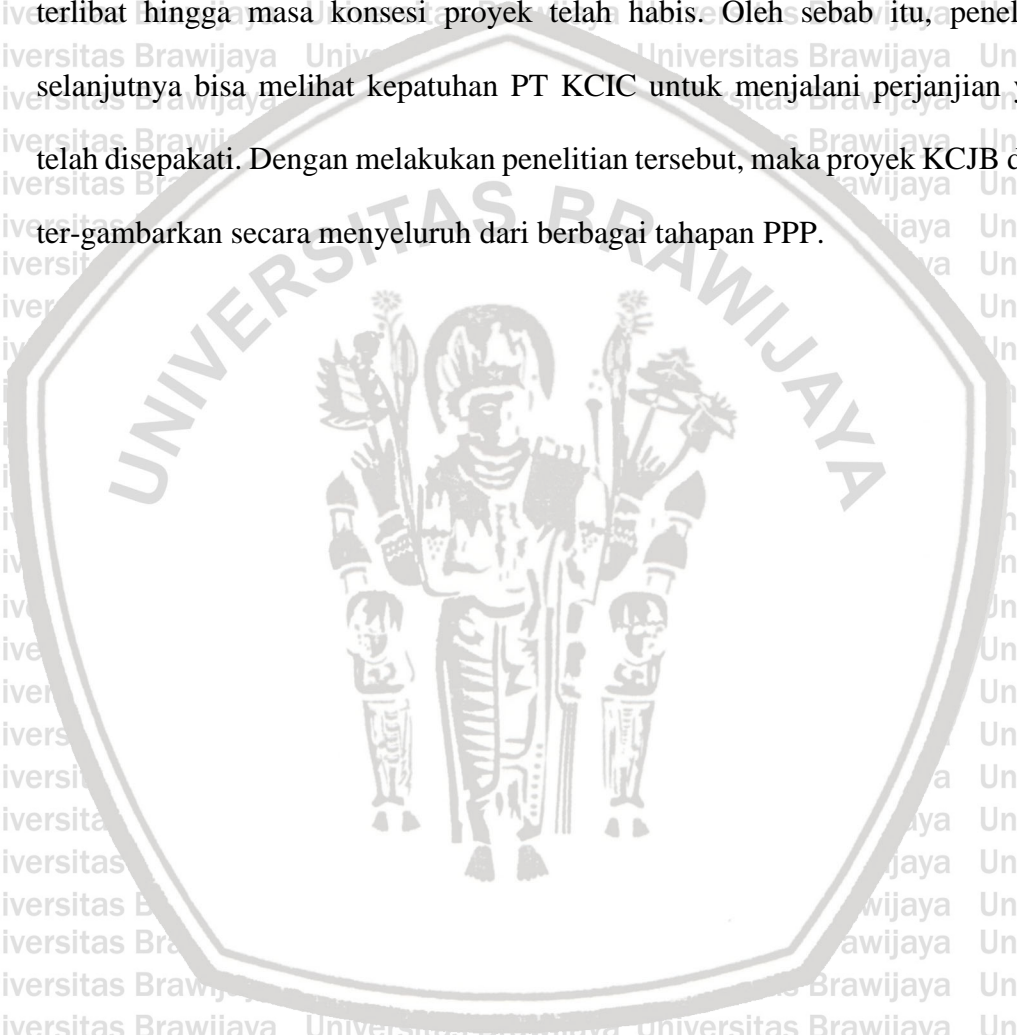
Keputusan Indonesia untuk memilih Beijing YHSR Co. Ltd dalam menjalankan proyek KCJB merupakan keputusan yang sangat strategis. Mengingat dalam penelitian ini mempertanyakan negara (*Public*), dalam memilih salah satu badan usaha (*Private*). Maka dari itu, penulis telah melakukan pemaparan dari sudut pandang negara dalam menyikapi rivalitas di dalam proyek KCJB. Dengan menggunakan konsep *Assessing and Selection* milik Edward Yascombe, beberapa aspek keputusan Indonesia sudah dapat dimengerti. Namun, untuk memperkaya kajian terkait KCJB ada beberapa hal yang harus diteliti lebih dalam.

Pertama, penulis menyarankan untuk mengubah sudut pandang yang dalam meneliti KCJB. Dalam teori PPP, ada dua sudut pandang yang dapat dilihat dalam menjalani proyek, yaitu sudut pandang negara dan sudut pandang swasta.

Berhubung, dalam penelitian ini penulis mengambil sudut pandangnya negara dalam mengambil keputusan. Alangkah lebih baik, pada penelitian selanjutnya mengambil sudut pandang pihak swasta yang mengajukan kerjasama. Sudut

pandang yang diambil bisa dari pihak JICA ataupun Beijing YHSR Co. Ltd dalam melihat peluang proyek KCJB.

Kedua, penulis juga menyarankan untuk meneliti paskah terpilihnya Beijing YHSR Co. Ltd dalam menjalani proyek KCJB. Dalam, PPP negara akan terus terlibat hingga masa konsesi proyek telah habis. Oleh sebab itu, penelitian selanjutnya bisa melihat kepatuhan PT KCIC untuk menjalani perjanjian yang telah disepakati. Dengan melakukan penelitian tersebut, maka proyek KCJB dapat ter-gambarkan secara menyeluruh dari berbagai tahapan PPP.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Afrizal. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo, 2014.
- Bakry, Umar Sumardi. *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Jakarta: Pustaka Pelajar, 2017
- Delmon, Jeffrey. *Public-Private Partnership Projects in Infrastructure: An Essential Guide for Policy Makers*. New York: Cambridge, 2011.
- Flick, Uwe. *Designing Qualitative Research*. Singapore: SAGE, 2007.
- Homkes, Rebecca. "Analysing the Role of Public-Private Partnerships in Global Governance: Institutional Dynamics, Variation and Effects". *Department of Internasional Relations of the London School of Economics*, 2011
- Lindblad, J Thomas. *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia*. Honolulu: ASAA Southeast Asian Publication, 2002.
- Montimer, Rex. *Indonesia Communism Under Soekarno: Ideology and Politics 1959-1965*. Jakarta: Equinox, 2006.
- Shira, Dezan. *Master Plan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*. Jakarta: ASEAN Brief, 2011
- Weinstein, Franklin B. *Indonesian Foreign Policy and The Dilemma of Dependence*. Jakarta: Equinox, 2007.
- Yescombe, Edward R. and Edward Farquahson. *Public-Private Partnerships For Infrastructure*. USA: Elsevier Ltd, 2018.
- Zhang, Xiabao dan Erin Asselin. *State-Owned Enterprises in The Chinese Economy Today. Role, Reform, and Evolution*. Edmonton: University of Alberta, 2016.

Dokumen Pemerintah

Asian Development Bank. *Development Of High-Speed Rail in The People's Republic Of China*. Beijing: ADB, 2019

Badan Koordinasi Penanaman Modal. *"Triwulan I tahun 2019"*. Realisasi Penanaman Modal Indonesia. Vol.1, 2019

Badan Koordinasi Penanaman Modal. *Pengembangan Realisasi Penanam Modal Asing Berdasarkan Daerah Q4 2019*. Jakarta: BKPM, 2019

Badan Koordinasi Penanaman Modal. *Pengembangan Realisasi Penanam Modal Asing Berdasarkan Sektor Q4 2019*. Jakarta: BKPM, 2019

Badan Perencana Pembangunan Nasional. *PPP Book 2019*. Jakarta: Kementerian PPN, 2019

China Railways. *High Speed Railways*. Shanghai: ITDB China, 2018

Direktorat Jendral Anggaran. *Informasi APBN 2019*. Jakarta: Kementerian Keuangan, 2019.

Direktorat Jendral Perkeretaapian. *Rancangan Perkeretaapian Nasional 2010*. Jakarta: Kemenhub, 2010

Direktorat Jendral Perkeretaapian. *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2019

Direktorat Jendral Perkeretaapian. *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018*. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2019

Direktorat Perkeretaapian. *Buku Informasi Perkeretaapian Tahun 2014*. Jakarta: Kemenhub, 2014.

India Minister of Transportation. High Speed Rail Project in India from Mumbai to Ahmedabad. New Delhi: MOT, 2017.

Japan Internasional Cooperation Agency. *Indonesia's Development and Japans's Cooperation: Building the Future Based on Trust*. Tokyo: JICA, 2018.

Japan Internasional Cooperation Agency. *JICA Profile*. Tokyo: JICA, 2019.

Japan Internasional Cooperation Agency. *The Sud yon Monitoring and Implementing Acceleration Metropolitan Priority Area for Investment and Indsutry In Jabodetabek Area*. Jakarta: JICA, 2014.

Japan Minister of Foreign Affairs. *Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement*. Tokyo: MoFA, 2005

Japan Railways. Central Japan Railways Company Guide. Tokyo: JR, 2018

JICA. Feasibility Study for Jakarta-Bandung High Speed Railway Project (as a part of Jakarta-Surabaya) Phase I. Jakarta: JICA, 2014

JICA. Study on the High Speed Railway Project (Jakarta-Bandung Section). Republic of Indonesia. Jakarta: JICA, 2014

Kementerian Koordinasi Bidang Ekonomi. *Masterplan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*. Jakarta: Kemenko Ekonomi, 2011

Kementerian Perencana Pembangunan Nasional. *Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta: Bappenas, 2015

Komite Penyediaan Pemercepatan Infrastruktur Prioritas. *Rancangan Program Strategis Nasional*. Jakarta: KPPIP, 2019

Momerendum of Understanding PT KCIC dengan Kementerian Perhubungan tentang Durasi Waktu Konsesi Kereta Cepat Jakarta - Bandung

Organisation for Economic Co-operation and Development. *China's Belt And Road Initiative in The Global Trade, Investment and Finance Landscape*. Tokyo: OECD, 2018.

PT KCIC. *Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung*. Jakarta: PT KCIC, 2018

PT KCIC. *Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung untuk Kemenko Maritim*. Jakarta: PT KCIC, 2018

Surat Keputusan Kementerian Perhubungan KP 160 tentang Pemilihan PT.KCIC.

Wijaya Karya. *Feasibility Studies Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung*. Jakarta: PT WIKA, 2016

World Bank. *Innovative China: New Drivers Of Growth*. Washington: World Bank, 2019

Jurnal

Aiping, Zeng dan Shu Zhan. “Origin, Achievements, and Prospects of the Forum on China-Africa Cooperation”. _____, (2018): 1-20

Carter, Becky. “A Literature Review on China's Aid”. _____, (2017): 1-20

Dadabaev, Timur. “The Entangled Imagery of the Silk Road”. *Engagement and Contestation*. Vol. 2 (2018): 1-16

Environmental and Energy Study Institute. “High Speed Rail Development Worldwide”. (2018). 1-8

Fuch, Doris dan Markus ML Lederer. “Business and Politics”. *The Power of Business*. Vol. 9 No. 3 (2007): 1-20

Ito, Fuminori dan Kaori Sugawara. "Transfer of Rolling Stock to Indonesia and Technical Support for Maintenance". *Japan Railways & Transport Review*, No.64 (2014):

70-75

Japan Railways. "Central Japan Railways Company Guide". *JR* (2017). 4-26

Joshi, Manoj. "One Belt One Road Scheme". *The Belt and Road Initiative*. Vol. 1 (2018):

1-56

Kurniawati, Skolastika Lilienasih. "Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat

Jakarta-Bandung: Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok.". *Jurnal Universitas*

Airlangga. Vol. 7. No. 3 (2018): 392-405.

Rivai, Aspin Nur Arifin. "Relasi Dagang Indonesia – Toyota Pasca Kesepakatan

IJEPA"._____.Vol. 2 No. 2 (2017): 105-129

Sagena, Uni. "Pergeseran Model Pembangunan Ekonomi Developmental State

Jepang"._____.Vol. 6 No. 12 (2005): 59-76

Salim, Wilmar. "Why Is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia". *ISEAS*.

16 (2016): 1-10

Shibata, Saori . "Intensification and Changein Contemporary Patterns of Class Struggle".

Resisting Japan's Neoliberal Model of Capitalism. Vol. 3 (2015): 496-521

Shima, Takashi. "Taiwan High Speed Railways"._____.Vol. 1 (2007)

Vidhyandika, Yose Rizal Damuri. "Perk, Perceptions and Readiness of Indonesia

Towards The Belt and Road Initiative"._____.(2019). 34-37

Yuan, Fangcheng. "Different Stages since the Reform and Opening-Up and Its

Prospects". *A Study on Characteristics of China's Government Reform*. Vol. 3 No.

1 (2010): 1-6

Zhang, Denghua. "China's Foreign Aid System: Structure, Agencies, and Identities". _____, Vol. 38 No. 10 (2017): 2330-2346

Press Release

Baker McKenzie. "PT Kereta Cepat Indonesia China Secures Financing for Indonesia's First High-Speed Railway Project". Baker McKenzie. Press Release, 2016

PT Wijaya Karya. "Groundbreaking Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung oleh Presiden Joko Widodo". PT Wijaya Karya. Press Release, 2016

Dokumen Hukum Negara

Peraturan Menteri PPN nomor 4 tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Pemerintah nomor 96 tahun 2015 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.

Peraturan Presiden nomor 122 tahun 2016 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Peraturan Presiden nomor 122 tahun 2016 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Peraturan Presiden nomor 54 tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Peraturan Presiden nomor 20 tahun 2015 tentang Badan Pertanahan Nasional

Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Proyek Strategis Nasional

Peraturan Presiden nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
Negara

Peraturan Presiden nomor 56 tahun 2018 tentang Proyek Strategis Nasional

Peraturan Presiden nomor 67 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta

Wawancara

Buloh, Manai Sampai. Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah. Wawancara Langsung.

BKPM Jakarta. Desember 27, 2019

Jumanto dan Andre Adhi Nugraha. Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah. Wawancara
Langsung. Dirjen Perkeretaapian Jakarta. Desember 23, 2019

Sethiawan, Handi. Di wawancarai oleh Reyhan Fadhillah. Wawancara Langsung.

Bappenas Jakarta. Desember 28, 2019

Website

Antara News, "Japan supports high-speed train network development in Indonesia",
2015, <https://en.Antara News.com/news/98625/japan-supports-high-speed-train-network-development-in-indonesia>, diakses pada 21 September 2019

Badan Pusat Statistik, "Angka Kepadatan Penduduk berdasarkan Provinsi 2010-2025",
2019, <https://www.bps.go.id/statictable/2014/02/18/1276/persentase-penduduk-daerah-perkotaan-menurut-provinsi-2010-2035.html>, diakses pada 2 Januari 2019

Bisnitempo, "Bertemu Jokowi. Bos JICA Bahas Tiga Proyek Infrastruktur", 2017,
<https://bisnis.tempo.co/read/894545/bertemu-jokowi-bos-jica-bahas-tiga-proyek->

infrastruktur, diakses pada 20 Desember 2019

Bloomberg, "China's First High-Speed Rail IPO Comes as More Opening Hinted", 2019,

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-25/china-s-first-high-speed-rail-ipo-comes-as-more-opening-hinted>, diakses pada 1 Januari 2020

Bloomberg, "China's First High-Speed Rail IPO Comes as More Opening Hinted", 2019,

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-25/china-s-first-high-speed-rail-ipo-comes-as-more-opening-hinted>. diakses pada 1 Januari 2020

China Railways Group Limited, "Company Profile", 2019,

<http://www.crecg.com/english/2687/39952/index.html>, diakses pada 30 Desember 2019

China Railways Group Limited, "Jakarta-Bandung High-speed Railway", 2019,

<http://www.crecg.com/english/2745/2808/10070726/index.html>, diakses pada 30 Desember 2019

CNBC Indonesia, "Erick Thohir Kawal Ketat Proyek Kereta Cepat Agar Tak Molor",

2019, <https://www.CNBC-Indonesia.com/news/20191105144519-4-112822/erick-thohir-kawal-ketat-proyek-kereta-cepat-agar-tak-molor>, diakses pada 29 Desember 2019

Detik Finance, "Lahan Proyek Kereta Cepat JKT-BDG Bebas 100% Januari 2020", 2019,

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4833840/lahan-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg-bebas-100-januari-2020>, diakses pada 1 Januari 2020

Detik Finance, "Era Jokowi, Indonesia-China Makin Mesra", 2015,

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2967104/era-jokowi-indonesia-china-makin-mesra>, diakses pada 22 Desember 2019

Detik Finance, "Ketemu Jokowi Bos JICA Kaget Melihat Ekonomi RI Terus

Berkembang", 2017, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3574102/ketemu-jokowi-bos-jica-kaget-ekonomi-ri-terus-berkembang>, diakses pada 20 Desember 2019

Detik Finance, "Pembangunan SDM Sampai Infrastruktur, Ini Janji Jokowi di Bidang

Ekonomi", 2014, <https://news.detik.com/berita/d-2608667/pembangunan-sdm-sampai-infrastruktur-ini-janji-jokowi-di-bidang-ekonomi>, diakses pada 17 September 2019

Detik Finance, "SBY: FTA China Bukan Ancaman", 2010,

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-1285447/sby-fta-china-bukan-ancaman>, diakses pada 22 Desember 2019

Detik Finance, "Ini Alasan Pemerintah Pilih China Garap Kereta Cepat JKT-BDG",

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886594/ini-alasan-pemerintah-pilih-china-garap-kereta-cepat-jkt-bdg>, diakses pada 29 Desember 2019

Detik Finance, "Ini Awal Jokowi Kepincut Kereta Cepat", 2015,

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3009668/ini-awal-jokowi-kepincut-kereta-cepat>, diakses pada 1 Januari 2020

Detik News, "Ini Rupa Kereta di Jepang Sebelum Dipakai Commuter Line untuk

Jabodetabek", 2015, <https://news.detik.com/berita/d-3091419/ini-rupa-kereta-di>

jepang-sebelum-dipakai-commuter-line-untuk-jabodetabek, diakses pada 20 Desember 2019

Dinas Perhubungan Kota Bandung, "Kemenhub akan Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung", 2014, <http://dishub.jabarprov.go.id/news/view/497.html>, diakses pada 29 Desember 2019

Direktorat Jendral Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Menteri Keuangan, "Profil Proyek KPBU Indonesia", 2019, http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/profil-proyek/?wpv_aux_current_post_id=3908&wpv_view_count=3910-TCPID3908&wpv_paged=2, diakses pada 20 September 2019

Embassy of The People's Republic of China in Indonesia, "President Xi Jinping Holds Talks with President Susilo Bambang Yudhoyono of Indonesia", 2013, <http://id.china-embassy.org/eng/ztbd/001288pyb/t1089909.htm>, diakses pada 22 Desember 2019

Financial Times, "Japan cries foul after Indonesia awards rail contract to China", 2015, <https://www.ft.com/content/eca4af84-67fa-11e5-97d0-1456a776a4f5>, diakses pada 1 Januari 2020

GCR, "Malaysia scraps high-speed railway to Singapore to "avoid bankruptcy"", 2018, <http://www.globalconstructionreview.com/news/malaysia-scraps-high-speed-railway-singapore-avoid/>, diakses pada 1 Januari 2020

GCR, "Malaysia scraps high-speed railway to Singapore to "avoid bankruptcy"", 2018, <http://www.globalconstructionreview.com/news/malaysia-scraps-high-speed-railway-singapore-avoid/>, diakses pada 1 Januari 2020

Japan International Cooperation Agency, "Information Disclosure Under New Guidelines", 2010,

https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/asia/southeast/indonesia/c8h0vm000090vnht.html#hd, diakses pada 20 Desember 2019

Katadata, "Kereta Cepat, BKPM Klaim Animo Investor Tetap Tinggi", 2015,

<https://katadata.co.id/berita/2015/10/20/garap-kereta-cepat-bkpm-klaim-animo-investor-tetap-tinggi>, diakses pada 20 September 2019

Kementerian Keuangan, "Palapa Ring Paket Barat", 2020,

<http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/proyek/palapa-ring-paket-barat/>, diakses pada 27 Januari 2020

Kementerian Keuangan, "Profil Proyek", 2020, <http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/profil-proyek/>,

diakses pada 27 Januari 2020

Kementerian Luar Negeri Indonesia, "APEC China 2014 and Indonesia's Role", 2019,

https://kemlu.go.id/portal/en/read/164/halaman_list_lainnya/asia-pacific-economic-cooperation-apec, diakses pada 22 Desember 2019

Kompas, "Meskipun Ada Shinkansen, KA Biasa Jakarta-Bandung Nantinya Tetap Dioperasikan", 2015,

<https://money.kompas.com/read/2015/07/10/171126626/Meskipun.Ada.Shinkan-sen.KA.Biasa.Jakarta-Bandung.Nantinya.Tetap.Dioperasikan>, diakses pada 11

Januari 2020

Kompas Ekonomi, "Menteri BUMN: Pengerjaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Mulai

Bulan Depan", 2018,

<https://ekonomi.kompas.com/read/2018/03/21/104500826/menteri-bumn-->

pengerjaan-kereta-cepat-jakarta-bandung-mulai-bulan-depan, diakses pada 29 Desember 2019

Kumparan Bisnis, "Menhub: Pembebasan Lahan Kereta Cepat JKT - BDG Rampung Januari 2020", 2019, <https://kumparan.com/Kumparan-Bisnis/menhub-pembebasan-lahan-kereta-cepat-jkt-bdg-rampung-januari-2020-1sVAWXG2MEE>, diakses pada 29 Desember 2019

Liputan 6, "Apakah Jepang Berminat Sodorkan Proposal Kereta Kecepatan Sedang?", 2015, <https://www.Liputan6.com/bisnis/read/2309652/apakah-jepang-berminat-sodorkan-proposal-kereta-kecepatan-sedang>, diakses pada 20 Desember 2019

Liputan 6, "Perbedaan Proposal Proyek Kereta Cepat China Dan Jepang", 2016, <https://www.Liputan6.com/bisnis/read/2440916/perbedaan-proposal-proyek-kereta-cepat-china-dan-jepang>, diakses pada 20 September 2019

Minister of Foreign Affairs of Japan, "Japan-Indonesia Joint Statement: Strategic Partnership for Peaceful and Prosperous Future", 2006, <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/joint0611.html>, diakses pada 19 Desember 2019

Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, "Diplomatic Agenda", 2019, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wsrc_665395/, diakses pada 21 Desember 2019

Sekretaris Daerah NTB, "Konsep Value for Money dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah di Indonesia", 2018, <https://biroap.ntbprov.go.id/berita-135/konsepvalue-for-money-dalam-pengadaan-barangjasa-pemerintah-di-indonesia.html>, diakses pada 27 Januari 2020

The Times, “Xi Jinping Sets Out China’s Ambitions as World Power”, 2018, <https://www.TheTimes.co.uk/article/xi-jinping-sets-out-chinas-ambitions-as-world-power-dcjwcjdlh>, diakses pada 21 Desember 2019

Tirto, “Ekspansi Proyek OBOR Cina, Indonesia Diminta Waspada Jebakan Utang”, 2019, <https://tirto.id/ekspansi-proyek-obor-cina-indonesia-diminta-waspada-jebakan-utang-dnpo>, diakses pada 26 Desember 2019

Tirto, “Walhi: Proyek Kereta Cepat Rampas Lahan Rakyat”, 2016, <https://tirto.id/walhi-proyek-kereta-cepat-rampas-lahan-rakyat-v4L>, diakses pada 1 Januari 2020

Tribun News, “Inilah Seluruh Janji Jokowi-JK Selama Kampanye”, 2014, <https://pekanbaru.TribunNews.com/2014/07/24/inilah-seluruh-janji-jokowi-jk-selama-kampanye>, diakses pada 22 Desember 2019

Voice of America, “Indonesia Lebih Suka China daripada Jepang untuk Proyek Kereta Api”, 2015, <https://www.voaindonesia.com/a/indonesia-lebih-suka-china-daripada-jepang-untuk-proyek-kereta-api/2939028.html>, diakses pada 21 September 2019