

# **Kepentingan Tiongkok Terhadap Indonesia Melalui Belt and Road Initiative dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Periode 2015 – 2020**

Gerri Prakoso Octorifadli<sup>1</sup>

Anggun Puspitasari<sup>2</sup>

Andrea Abdul Rahman Azzqy<sup>3</sup>

## **Abstract**

*This research discusses the importance of the Tiongkok economy in its BRI program in understanding with Indonesia by building the Jakarta-Bandung high-speed train. The BRI program from Tiongkok is very important for Indonesia, which is currently intensively developing infrastructure. In this study using the concept of Sphere of Influence from the book by Susana Hast, Foreign Direct Investment, and National interest from Viotti & Kauppi. The results of this study prove that Tiongkok has succeeded in spreading it in Indonesia in building high-speed trains. Because Indonesia's relations are very close after the construction of the Jakarta-Bandung high-speed train. Tiongkok cooperates with Indonesia in Tiongkok BRI program. This study also shows that Japan's influence in the Southeast Asian region has diminished. After the success of these countries with Indonesia in building fast trains, Tiongkok exerted its influence on Southeast Asian countries to build connectivity between Tiongkok and countries in Southeast Asian by using high-speed trains.*

**Keywords:** *Belt and Road Initiative, infrastructure, investment, national interest.*

## **Pendahuluan**

Tiongkok saat ini menjadi salah satu kekuatan ekonomi baru yang mampu menyaingi Amerika Serikat. Saat ini belum ada negara yang berhasil untuk meniru Tiongkok dalam transformasi ekonominya. Kesuksesan ini berawal dari berbagai reformasi di era Deng Xiaoping. Semenjak saat itu perekonomian Tiongkok terus tumbuh rata-rata 10% per tahun (CNBC, cnbcindonesia.com, 2019). Tiongkok melakukan banyak investasi di banyak negara. Pada tahun 2015 – 2017 Tiongkok menjadi investor terbanyak kedua, menurut Mckinskey

---

<sup>1</sup> Mahasiswa, Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur, gery.apple123@gmail.com.

<sup>2</sup> Dosen Pembimbing Sekaligus Dosen Tetap, Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur.

<sup>3</sup> Dosen Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur.

*Kepentingan Tiongkok Terhadap Indonesia Melalui Belt and Road Initiative dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Periode 2015 - 2020*

(CNBC News, cnbcindonesia.com, 2019). Tiongkok saat ini menganut sistem ekonomi yang terbuka dan banyak bertindak sebagai investor asing (Novita, 2017). Tiongkok juga dapat melepaskan *image* sebagai negara komunis dan berubah menjadi negara yang kapitalis yang dapat mempengaruhi kebangkitan Tiongkok modern saat ini. Tiongkok melakukan perluasan produk sampai ke mancanegara, investasi ke luar negeri, hingga proses aktivitas sosial, politik, ekonomi, dan budaya di dalam negeri.

Kesuksesan Tiongkok saat ini berdasarkan bagaimana cara Tiongkok memandang dunia dengan menggunakan konsep *tianxia*. *Tianxia* dalam Bahasa Inggris yang berarti "*all under heaven*". Asisten professor dari Universitas Nevada Xiaoyu Pu mengatakan:

"Melalui program *BRI*, Cina akan berusaha menciptakan tatanan dunia baru yang berpusat pada Cina dan menggantikan tatanan dunia saat ini" (Pu, 2016).

Program *Belt and Road Initiative* merupakan kebijakan luar negeri Tiongkok dari presiden Xi Jinping, untuk meningkatkan kerja sama antarbenua, dan cara Presiden Xi Jinping untuk mendukung kebangkitan ekonomi Tiongkok. Tiongkok butuh pondasi untuk merangkul dunia dalam kerja sama ekonomi, mereka juga perlu didukung untuk kebangkitan ekonominya secara damai. Dikatakan oleh Dragna Mitrovic:

"*Belt and Road Initiative* Tiongkok dibuat untuk inisiatif penghubung dan transformasi. *BRI* menggabungkan kepentingan ekonomi, politik, keamanan internal dan eksterl, budaya" (Mitrovic, 2018).

Berdasarkan pernyataan dari Presiden Tiongkok tersebut dapat digambarkan bahwa kebijakan *BRI* bukan hanya sekadar kerja sama antarnegara saja tetapi Tiongkok ingin memperkuat pengaruh budaya, ekonomi, dan politik di wilayah negara yang dilalui oleh proyek *BRI* ini. Dengan begitu, Tiongkok dapat menjalankan kepentingan nasional Tiongkok. Tiongkok memulai program *Belt and Road Initiative* pada tahun 2013 yang berfokus pada agenda proyek terbesar dari interkoneksi antara Asia, Eropa, dan Afrika yang akan berlangsung selama beberapa dekade dan memerlukan sejumlah sumber daya dan melibatkan kolaborasi multilateral besar.

Indonesia merupakan salah satu negara yang dilalui dalam program *BRI* Tiongkok. Indonesia pada masa pemerintahan Joko Widodo membutuhkan sumber dana yang besar guna membangun infrastruktur. Indonesia juga membuka untuk para investor asing untuk berinvestasi di Indonesia. Salah satu pembangunan infrastruktur yang dibangun pada masa pemerintahan Jokowi adalah pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Indonesia ingin membangun kereta cepat tanpa menggunakan APBN. Pembangunan kereta cepat di Indonesia merupakan yang pertama di Indonesia bahkan negara tetangga Indonesia belum memiliki moda transportasi kereta cepat.

Indonesia sebelumnya sudah melakukan studi kelayakan untuk membangun proyek kereta cepat melalui kerja sama dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) pada tahun 2015. Dana untuk melakukan studi tersebut ditanggung oleh JICA Namun Pemerintah Indonesia membuka akses kepada para investor untuk berinvestasi dalam proyek kereta cepat dan Jepang yang sudah menyatakan minat terlebih dulu untuk menjadi investor pada proyek tersebut. Selanjutnya Tiongkok melalui program *BRI* menyatakan tertarik menjadi investor dalam pembangunan proyek kereta cepat. Lalu Indonesia menunjuk *Boston*

*Consulting Group* untuk mempelajari proposal yang diberikan dari kedua negara tersebut. Indonesia memilih Tiongkok untuk menjadi investor utama dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Salah satu alasan Indonesia memilih Tiongkok karena Jepang menginginkan adanya jaminan dari Pemerintah Indonesia, sedangkan Tiongkok bersedia menjadi investor dengan skema *business to business*, sesuai dengan keinginan Pemerintah Indonesia yang tidak menggunakan APBN untuk membangun kereta cepat. Penanaman modal yang dilakukan Tiongkok merealisasikan program *BRI* di Indonesia dengan membangun infrastruktur yang dibutuhkan oleh Indonesia. Proyek kereta cepat ini menjadi salah satu bentuk kerja sama dalam program *BRI* oleh Tiongkok dengan Indonesia.

### **Pembahasan**

*Belt And Road Initiative* diperkenalkan oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping pada tahun 2013 ketika sedang mengunjungi Indonesia dan Kazakhstan. Dalam pidatonya di Universitas Nazarbayev, Presiden Tiongkok berharap agar Tiongkok dan negara-negara Eurasia melakukan kerja sama dengan membentuk jalur ekonomi yang bertujuan menciptakan jalur perdagangan dari Tiongkok menuju Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika sampai ke barat Eropa. Untuk mewujudkan program tersebut dapat mulai dengan pekerjaan individu dan menghubungkannya dari waktu ke waktu untuk mencakup seluruh wilayah.

Jalur *BRI* ini dibagi menjadi dua, jalur darat dan jalur laut. Pada pembangunan infrastruktur jalur darat oleh Tiongkok seperti pembangunan kereta api, jalan tol, disebut *Silk Road Economic Belt*, untuk rute laut disebut *21<sup>st</sup> Century Maritim Silk Road*. Jalur *BRI* ini dibagi menjadi dua, jalur darat dan jalur laut. Pada pembangunan infrastruktur jalur darat oleh Tiongkok seperti pembangunan kereta api, jalan tol disebut *Silk Road Economic Belt*, untuk rute laut disebut *21<sup>st</sup> Century Maritim Silk Road*. Program *BRI* ini mencakup 2/3 populasi dan 3/4 sumber energi dunia dengan jumlah target 4.4 miliar populasi di 67 negara, sehingga mewakili 63% dari seluruh populasi global (Mwatela & Changfeng, 2016). Program *BRI* ini diperkirakan akan mengeluarkan dana lebih dari \$1 triliun untuk pembangunan infrastruktur atau investasi asing selama periode 10 tahun, terhitung dari tahun 2017 (Jinping, 2017).

Bagi negara berkembang, khususnya negara-negara di kawasan Asia, program *BRI* merupakan sebuah peluang mereka, karena dapat membantu finansial mereka, karena dapat membangun infrastruktur di wilayah negara tersebut. Strategi yang dilakukan ini terbukti ampuh, karena berdampak positif bagi negara-negara yang menjalin kerja sama dengan Tiongkok (Kumaran, kumaran.com, 2020). Strategi yang dilakukan oleh Tiongkok membawa pengaruh yang positif bagi Tiongkok sendiri, karena akan memperluas pengaruh ekonominya. Itu sebabnya banyak ahli yang mengatakan bahwa Tiongkok akan menjadi hegemoni baru, yang akan menggantikan Amerika Serikat. Berikut adalah peta jalur perdagangan dari program *BRI*:



Gambar 1. Peta Jalur *BRI*

Sumber: *Mercator Institute for China Studies*

Berdasarkan peta dari jalur *BRI* terlihat bahwa ini proyek yang besar, dengan estimasi biaya dana mencapai triliunan US Dolar. Jalur ini menghubungkan jalur darat Tiongkok dengan negara-negara Eurasia seperti, Kazakhstan, Hungaria, Serbia, Turki, Jerman, Italy hingga Belanda. Untuk jalur maritime, ada beberapa negara yang melewati jalur sutra ini, seperti India, Italy, Indonesia, Singapura, Malaysia, Myanmar, Arab Saudi, Mesir, hingga negara-negara Afrika Sub Sahara. Pada bulan Januari 2021, terdapat 140 negara yang menandatangani *Memorandum of Understanding (MoU)* sebagai bentuk telah bergabung dalam program *Belt and Road Initiative* milik Tiongkok (GBRI Center, green-bri.org, 2021). Program *BRI* ini melintasi negara-negara yang tergabung dalam:

- 40 negara Sub-Saharan Afrika
- 34 negara yang mengikuti kerja sama *BRI* di Eropa dan Asia Tengah (18 negara yang mengikuti Uni Eropa juga mengikuti dari program *BRI* ini)
- 24 negara yang mengikuti program *BRI* ini berada di wilayah Asia Timur dan Pasific
- 17 negara Timur Tengah dan Utara Afrika
- 19 negara yang mengikuti *BRI* berada di Amerika Latin dan Caribbean
- 6 negara yang mengikuti kerja sama *BRI* berada di kawasan Asia Tenggara

Untuk menjalankan mega proyek *BRI* tersebut dibutuhkan dana yang tidak sedikit. Oleh sebab itu Tiongkok melakukan rangkaian rencana, strategi agar dapat merealisasikan mega proyek tersebut. Lembaga-lembaga keuangan yang dimaksud untuk menjalankan proyek *BRI* adalah:

- China Development Bank
- Asia Infrastruktur Investment Bank
- Silk Road Fund
- China Investment Cooperation

- New Development Bank
- Export-Import Bank Of China

Pemerintah Tiongkok juga mengalokasikan dana untuk menjalankan proyek *BRI* tersebut sebesar \$40 milyar. Dana tersebut langsung berasal dari anggaran nasional (Djankov & Miner, 2016). Hal ini dilakukan guna mensukseskan program *BRI*. Bank di Tiongkok menyimpan dana mencapai 276 triliun yuan atau sekitar \$40 milyar, naik 7.7 persen dari tahun ke tahunnya (Xiang, 2019). Bank of China telah membayarkan \$82 milyar kepada tiga bank yang mendukung jalannya program *BRI* ini. Bank tersebut adalah:

1. China Development Bank; menerima dana sebesar \$32 milyar
2. Export-Import Bank of China; menerima dana sebesar \$30 milyar
3. Agricultural Development Bank; menerima dana sebesar \$20 milyar

Tiongkok memiliki beberapa alasan untuk membangun mega proyek tersebut. Selain sebagai jalur perdagangan terbesar di dunia. Tiongkok juga ingin mengurangi biaya dalam pengangkutan barang ke luar negeri (Xiang, 2019). Selain itu peneliti menyoroti beberapa tujuan mengapa Tiongkok ingin membuat dari tujuan inisiatif ini. Peneliti melihat beberapa kepentingan Tiongkok dalam membuat mega proyek *BRI* ini seperti:

#### *Meningkatkan Ekonomi Domestik Tiongkok*

Ada beberapa faktor internal yang membuat Tiongkok membuat kebijakan *BRI*. Para petinggi dari Tiongkok telah setuju bahwa model pertumbuhan baru, yang didorong tinggi nya angka ekspor dan penggunaan konsumsi domestik perlu dikonsolidasikan. Ini merupakan model yang mengembangkan sektor dan pasar ekspor baru, yang mengurangi ketergantungan pada investasi asing dan meningkatkan investasi luar negeri. Upaya ini menyebabkan kenaikan pertumbuhan di dalam negeri Tiongkok sendiri dan menyeimbangkan pasar ekspor di wilayah sekitar Tiongkok. Tiongkok yang sedang mengurangi investasi ekonomi di negaranya. Dengan membuat perusahaan konstruksi sendiri, Tiongkok membuat alat-alat sendiri untuk memenuhi kebutuhan pembangunan domestik. Tiongkok membuat program *BRI* karena memiliki permasalahan kelebihan kapasitas seperti baja yang menumpuk. Dengan adanya program *BRI* ini, Tiongkok dapat melakukan ekspor baja yang diproduksi di dalam negerinya, kepada negara-negara yang setuju untuk bekerja sama dengan Tiongkok dibawah program *BRI* ini. Perdana menteri Tiongkok Li Keqiang pada tahun 2014, mengatakan di hadapan para pemimpin negara-negara ASEAN saat di Myanmar, bahwa Tiongkok memiliki banyak peralatan surplus untuk membuat semen, baja dan kaca lipit. Peralatan yang dimiliki Tiongkok memiliki kualitas yang baik (Cai, 2017). Tiongkok juga ingin perusahaan memindahkan kelebihan kapasitas produksi melalui investasi asing langsung kepada negara-negara ASEAN dan perlu membangun infrastruktur di negara mereka. Barang ini harus diproduksi secara lokal, dimana barang itu akan dibutuhkan. Memindahkan hasil pabrik konstruksi Tiongkok kepada program *BRI* akan membantu negara-negara berkembang untuk melakukan pembangunan infrastruktur di bawah program *BRI*.

#### *Perluasan Mata Uang Renminbi*

Tiongkok ingin penggunaan mata uang *Renminbi* digunakan secara internasional. Tiongkok ingin mata uang *Renminbi* tersebut mencapai cadangan mata uang global. Gubernur Bank Sentral Tiongkok, Yi Gang, mengatakan bahwa Tiongkok akan berusaha meningkatkan penggunaan mata uang RMB, Tiongkok akan membiarkan penukaran mata uang RMB secara

besar. Untuk mendorong internasionalisasi dari Yuan, maka Tiongkok akan meningkatkan infrastruktur penggunaan Yuan antar negara (CNBC Indonesia, [cnbcindonesia.com](http://cnbcindonesia.com), 2020). Tujuan utama Tiongkok melakukan internasionalisasi mata uang RMB adalah memberikan batasan kepada mata uang USD dalam sistem moneter internasional dan sebagai mata uang yang digunakan dalam perdagangan internasional (Ryan, 2017).

Dengan adanya program *BRI* yang dibuat oleh Tiongkok, penggunaan mata uang RMB semakin banyak. Terlebih Tiongkok melakukan pembangunan *BRI* yang sebagian besar adalah negara-negara berkembang, seperti negara-negara di kawasan Asia, terutama di Asia Timur dan Asia Tenggara sebab negara-negara di kawasan tersebut adalah negara berkembang. Mata uang RMB dipandang sebagai mata uang yang utama di Asia sehingga jika Tiongkok mengalami *economy shock* maka pengaruh terhadap regional Asia sangat besar bahkan pada tingkat global (Frobes, 2004). Dengan terwujudnya program *BRI*, Tiongkok dapat melakukan internasionalisasi mata uang RMB dan dapat menekan penggunaan mata uang USD.

#### *Mengamankan Pasokan Energi*

Alasan Tiongkok membangun mega proyek tersebut adalah untuk mengamankan pasokan energi Tiongkok melalui pipa-pipa baru di pelabuhan laut dalam Asia Tenggara, Rusia, dan Asia Tengah. Dengan adanya energi yang cukup Tiongkok dapat membangun negaranya. Permintaan sumber energi dalam negeri di Tiongkok naik. Kebijakan *BRI* memungkinkan Tiongkok dapat mengamankan dan meningkatkan sumber energi yang berasal dari negara-negara di Asia Tengah, dan negara-negara di Timur Tengah. Pertumbuhan di sektor energi, merupakan pekerjaan yang harus dilakukan oleh Tiongkok, sebab pertumbuhan ekonomi yang baik memerlukan sumber energi.

Tiongkok merupakan negara pengimpor minyak terbesar di dunia. Tiongkok mengimpor minyak naik 9.5% pada tahun 2019. Pertumbuhan permintaan dari kilang baru yang dibangun tahun lalu mendorong pembelian oleh importir terbesar dunia (Kontan, [investasi.kontan.ci.id](http://investasi.kontan.ci.id), 2020). Selain itu Tiongkok juga sebagai pengimpor gas alam. Gas alam adalah bahan bakar yang dapat dipasok sebagai gas alam cair, Tiongkok impor gas alam mencapai 9,45 juta ton pada bulan Desember 2020. Tingginya penggunaan bahan bakar Tiongkok ini menyebabkan Tiongkok menjadi importir utama bahan bakar alam mengalahkan Jepang.

#### *Investasi Pembangunan Infrastruktur*

Transportasi dan konektivitas digital saling melengkapi, sebab orang yang berbeda lokasi dapat bertukar barang, ide, atau pengetahuan melalui interaksi virtual maupun fisik. Jumlah pasokan sangat yang tepat waktu sangat bergantung pada jalur transportasi yang memadai. Tanpa koneksi transportasi yang efisien potensi pasar online menjadi akan sangat berkurang.

Pembangunan infrastruktur untuk negara-negara di kawasan Asia memang belum merata. Negara-negara di Asia membutuhkan investasi infrastruktur sebesar \$22.6 triliun dalam waktu lima belas tahun (dari tahun 2015 – 2030) dalam skenario. Namun jika mempertimbangkan iklim dan cuaca maka investasi yang dibutuhkan oleh negara-negara di Asia menjadi \$26 triliun (ADB, 2017). Tiongkok bisa membantu memberikan beberapa investasi yang dibutuhkan dengan membangun infrastruktur dan berdampak positif pada negara yang terlibat. Saling menguntungkan adalah tujuan utama dari program *BRI* ini, karena dari program ini Tiongkok dibantu dalam mengembangkan pasar dan produknya

dalam jangka panjang. Inisiatif tersebut jelas mewakili kepentingan Tiongkok untuk bekerja sama melakukan pembangunan infrastruktur dengan negara-negara lain agar negara-negara yang menjalin kerja sama dengan Tiongkok menggunakan konstruksi dan peralatan Tiongkok serta para pekerja yang berasal dari Tiongkok.

#### *Menjadi Hegemoni Baru di Kawasan Asia*

Melalui konsep *tianxia*, Tiongkok akan terus bangkit dan merekonstruksi hubungan internasionalnya dengan negara lain. Dengan kata lain, kebangkitan Tiongkok ini akan terjadi secara damai, dalam arti Tiongkok akan mengalami pertumbuhan ekonomi, dan akan melakukan kerja sama ekonomi dengan negara-negara lain. Tiongkok memiliki ambisi untuk menguasai pasar ekonomi di Asia menggantikan pengaruh dari Jepang dan AS. BRI menjadi instrumen yang dilakukan oleh Tiongkok untuk mencapai tujuan tersebut. Ambisi Tiongkok dalam menyebarkan pengaruhnya di Asia, yaitu Tiongkok saat bersaing membangun proyek infrastruktur kereta cepat dengan Jepang. Jepang dan Tiongkok memang memiliki persaingan yang ketat di kawasan Asia, ketika supremasi dari AS mulai berkurang di kawasan tersebut. Persaingan antara Tiongkok dalam membangun infrastruktur kereta cepat menjadi ajang pembuktian bahwa Tiongkok mampu mengalahkan Jepang dan menunjukkan kekuatannya sebagai pemimpin di Asia.

Proyek kereta cepat ini menjadi nilai tambahan untuk Tiongkok karena Tiongkok dapat bersinergi dan dapat memperluas jangkauan pasar hingga ke luar negeri. Proyek kereta cepat Tiongkok ini juga merupakan tanda bahwa teknologi yang dimiliki oleh Tiongkok kini sudah mulai maju dan berhasil membangun dan mengembangkan proyek kereta api secara kereta api secara global (Kher, 2017). Tiongkok mengimpor teknologi kereta cepat dari perusahaan asing untuk dikembangkan dan diproduksi sendiri oleh Tiongkok (Hidayat, 2015). Tiongkok menggunakan dua produsen kereta api Tiongkok, *China Southern Railway Cooperation (CSR)* dan *China Northern Railway Cooperation (CNR)*, untuk melakukan transfer teknologi dengan *Alstom* (Prancis), *Siemens* (Jerman), *Bombardier* (Kanada) dan *Kawasaki Heavy Industries* (Jepang) (Lin dkk, 2015). Tiongkok terus mengembangkan teknologi untuk membuat kereta cepat sendiri hingga pada 1 Agustus 2008. Tiongkok memiliki dan meresmikan HSR pertama yang memulai beroperasi dengan rute Beijing menuju Tianjin (Orlando, 2020). Produksi HSR milik Tiongkok terus berkembang hingga memperkenalkan proyek barunya yaitu Shanghai Maglev yang menjadi kereta tercepat di dunia dengan kecepatan mencapai 267,8 mph. Kereta ini menggunakan teknologi tanpa roda jadi selama berada di kereta cepat tersebut para penumpang tidak merasakan gesekan atau bunyi (Kumaran, kumaran.com, 2019). Tiongkok saat ini berfokus pada inisiatifnya pada *21st Century Maritime Silk Road* dan kebijakan *One Belt One Road (OBOR)*. Pembangunan proyek kereta cepat yang diinisiasi oleh Tiongkok merujuk pada jalur darat yang disebut sebagai *The Silk Road Economic Belt* yang berfokus pada pembangunan jalur darat, yang membuat Tiongkok terkoneksi dengan negara di sekelilingnya.

Bagi Indonesia, program BRI merupakan hal positif dikarenakan Pemerintahan Jokowi sangat gencar membangun infrastruktur sebab kurangnya pembangunan infrastruktur dapat menjadi penghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia. Belanja konstruksi menjadi harapan Pemerintah Indonesia dalam pertumbuhan ekonomi dalam negeri pada tahun 2016. Indonesia membutuhkan dana investasi yang banyak demi kualitas pembangunan infrastruktur di Indonesia yang masih tertinggal dibandingkan negara tetangga.

Indonesia akan melakukan pembangunan infrastruktur kereta cepat. Pembangunan kereta cepat Indonesia tidak menggunakan dana dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara

(APBN). Bappenas dan Kemenhub merencanakan proyek pembangunan kereta cepat dengan tujuan Jakarta – Surabaya dan menunjuk JICA untuk melakukan studi kereta cepat tersebut. Untuk membangun kereta cepat tersebut dibutuhkan untuk membangun kereta tersebut diperkirakan mencapai Rp. 100 triliun (Detik, finance.detik.com, 2021). Dana untuk melakukan studi kelayakan tersebut sepenuhnya ditanggung oleh Jepang melalui JICA. Namun dengan berbagai pertimbangan politik maupun ekonomi, akhirnya pemerintah Indonesia memutuskan untuk melakukan pembangunan kereta cepat dari Jakarta menuju Bandung saja. Kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan yang pertama di Indonesia bahkan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Kereta cepat Jakarta – Bandung ini memiliki jarak 142 km yang akan dapat ditempuh dalam 45 menit.

Pemerintah Indonesia akhirnya membuka lelang terbuka bagi para investor asing yang berminat dengan proyek tersebut. Tiongkok menyatakan minatnya dalam berinvestasi dalam proyek tersebut. Tiongkok harus bersaing dengan Jepang yang sudah terlebih dahulu menyatakan minat dalam pembangunan proyek tersebut. Pemerintah Indonesia menunjuk Tiongkok untuk membangun proyek kereta cepat Jakarta – Bandung, sebab Jepang menginginkan adanya jaminan Pemerintah Indonesia, sedangkan pihak Tiongkok bersedia melakukan kerja sama dengan skema *business to business* tanpa adanya jaminan dari pemerintah. Selain itu, alasan Pemerintah Indonesia memilih Tiongkok untuk membangun kereta cepat tersebut karena Indonesia dapat bertukar ilmu dari pembangunan kereta cepat ini. Pemerintah Indonesia pun resmi memilih Tiongkok dalam bekerja sama membangun infrastruktur kereta cepat Jakarta – Bandung. Indonesia akan segera memiliki kereta cepat pertamanya. Kereta cepat Indonesia yang akan segera beroperasi di tahun 2022 adalah jenis CR400F CRRC dari Qingdao Sifang Tiongkok yang memiliki kapasitas kurang lebih 365 penumpang.

Saat ini proyek pembangunan kereta cepat tersebut sedang berjalan. Target awal proyek kereta cepat semula akan rampung pada tahun 2021. Beberapa faktor mengapa proyek kereta cepat tersebut belum juga rampung, hal itu disebabkan oleh beberapa hal, seperti:

1. Masalah Pembebasan Lahan
2. Pemindehan fasilitas umum dan fasilitas khusus
3. Pemindehan utilitas publik (sutet, gardu listrik, kaber fiber, pipa air, dan berbagai jaringan fasilitas umum lainnya)
4. Pandemi Covid-19

Masalah pembebasan lahan rampung pada akhir tahun 2020. Masalah pemindehan fasilitas umum dan fasilitas khusus belum juga rampung. Pasalnya di sepanjang jalan jalur kereta cepat Jakarta – Bandung terdapat banyak fasilitas umum dan fasilitas khusus yang akan dilalui oleh jalur kereta cepat, banyaknya utilitas public seperti sutet. Di sepanjang jalan dari Jakarta menuju Bandung memang banyak sekali sutet-sutet. Sejauh ini sudah ada 32 sutet yang telah dipindahkan oleh PLN dan penyebab lainnya adalah pandemic covid-19.

Pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung juga mengalami pembengkakan anggaran dana. Pada awalnya nilai pembangunan proyek tersebut sebesar \$6,071 miliar, dan membengkak sebesar 20% (Rizky, 2021). Pembengkakan biaya tersebut karena adanya sejumlah biaya tak terduga, seperti masalah pembebasan lahan dan pemindehan utilitas public. Lambatnya pembebasan lahan yang tertunda, membuat harga tanah semakin naik. Imbasnya nilai proyek tersebut akan melambung. Lalu dalam proyek kereta cepat ini akan



ditambahkan satu stasiun. Sebelumnya proyek tersebut akan membangun empat pemberhentian stasiun. Stasiun tersebut adalah stasiun Halim, Karawang, Walini, dan Tegalluar sedangkan stasiun yang akan baru dibangun adalah stasiun Padalarang.

Dalam konsep *Sphere of influence*, kerja sama dengan Indonesia merupakan langkah awal yang tepat bagi Tiongkok dalam menyebarkan pengaruhnya di wilayah Asia Tenggara sebab Indonesia merupakan negara besar yang membutuhkan dana investasi. Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan kereta cepat pertama yang dibangun di kawasan Asia Tenggara. Pembangunan proyek kereta Jakarta – Bandung merupakan awal yang bagus dari Tiongkok untuk melakukan kerja sama pembangunan dengan negara wilayah Asia Tenggara lainnya. Melalui pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung, Tiongkok dapat membuktikan bahwa teknologi maju yang dimiliki sudah dapat digunakan dalam pembangunan kereta cepat.

Setelah Tiongkok membangun kereta cepat di Indonesia, Tiongkok melakukan pembangunan jalur kereta cepat Pan Asian di wilayah Asia Tenggara. Indonesia menjadi kunci salah satu negara di Asia Tenggara yang ikut terlibat dalam proyek *BRI* (Weatherbee, 2014). Tiongkok ingin membuat konektivitas di Asia Tenggara dengan cara membangun proyek kereta cepat. Proyek yang diinisiasi oleh Tiongkok tersebut bernama *China' pan-Asian Rail Vision*. Pembangunan kereta cepat ini diharapkan akan mencakup sepuluh kota besar antara Kunming di Tiongkok dan Singapura. Rencana besar oleh Tiongkok ini telah berjalan selama satu decade terakhir. Rencana pembangunan ini akan melihat tiga jalur kereta api sepanjang 4.500 – 5.500 kilometer yang menghubungkan Tiongkok dengan negara Asia Tenggara lainnya (DW News, dw.com, 2016).

Tiongkok telah melakukan *Sphere of influence* di wilayah Asia Tenggara. Tiongkok telah berhasil melakukan penyebaran pengaruh di kawasan Asia Tenggara dengan membangun konektivitas di wilayah Asia Tenggara, dengan menggunakan kereta cepat. Dengan pembangunan kereta cepat tersebut, Tiongkok dapat memperluas penggunaan mata uang RMB sebagai syarat pembayaran dalam kerja sama tersebut. Dalam program *BRI* Tiongkok juga dapat melakukan ekspor konstruksi guna melakukan pembangunan infrastruktur untuk negara mitra *BRI*. Tiongkok menggunakan *BRI* sebagai instrumen penyebaran pengaruh di wilayah Asia Tenggara.

Tiongkok juga dapat melakukan *foreign direct invesment* kepada negara-negara yang menjalin kerja sama dengan Tiongkok. Dalam buku Viotti dan Kauppi menjelaskan salah satu isu kepentingan nasional suatu negara adalah isu ekonomi. Suatu negara mengejar kepentingannya dalam jangka waktu yang pendek mengajak suatu negara untuk memberikan konsensi dalam perdagangan berupa penurunan tarif dan juga hambatan dagang. kepentingan jangka menengah untuk menciptakan lingkungan berupa perluasan hubungan dagang. Sedangkan dalam jangka waktu panjang akan menciptakan perdagangan bebas. Program *BRI* termasuk dalam kepentingan nasional berupa isu ekonomi sebab Tiongkok di Indonesia menaruh investasi untuk membangun kereta cepat. Investasi Tiongkok di Indonesia merupakan langkah awal yang tepat untuk memulai investasi di wilayah Asia Tenggara sebab Indonesia merupakan negara yang besar dan memerlukan dana investasi untuk pembangunan infrastruktur.

### **Kesimpulan**

Tiongkok saat ini merupakan salah satu kekuatan ekonomi baru dunia. Pertumbuhan ekonomi Tiongkok terus membaik tiap tahunnya. Tiongkok juga ingin menjadi kekuatan hegeomoni baru dunia. Dengan konsep *Sphere of Influence* atau penyebaran pengaruh,

Tiongkok dapat melaksanakan keinginannya tersebut. Melalui program *BRI*, Tiongkok dapat mengimplementasikan konsep tersebut. Kebijakan *Belt and Road Initiative* yang dikeluarkan oleh Presiden Xi Jinping, merupakan kebijakan luar negeri untuk meningkatkan kerja sama antar benua dan sebuah cara Tiongkok untuk mendukung kebangkitannya. Melalui kebijakan *BRI* ini, Tiongkok memiliki kepentingan untuk memiliki pengaruh di seluruh dunia dan menjadi negara *super power* yang baru yang selama masih ini dipegang oleh AS.

Program *BRI* merupakan jalan utama bagi Indonesia yang saat ini sedang gencar melakukan pembangunan infrastruktur. Melalui penelitian ini terlihat bahwa Tiongkok telah memberikan *Sphere of Influence* di Indonesia dalam pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung dalam program *BRI*. Dalam pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung, Tiongkok harus bersaing dengan Jepang sebagai investor utama. Jepang terlebih dahulu telah melakukan riset pembangunan kereta cepat tersebut. Namun akhirnya, Indonesia lebih memilih Tiongkok sebagai investor utama dan ingin memberikan pengaruh kepada Indonesia. Pasca pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung, hubungan ekonomi antara Indonesia dengan Tiongkok semakin dekat. Berbagai macam kerja sama telah dibangun oleh Tiongkok dengan Indonesia, seperti kerja sama galangan kapal, kerja sama pembangunan pelabuhan, dan kerja sama jalan tol trans Jawa.

Setelah pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung di Indonesia, Tiongkok melakukan penyebaran pengaruh, untuk bekerja sama dalam membangun kereta cepat di wilayah Asia Tenggara. Tiongkok ingin menyebarkan pengaruh dalam membuat kereta cepat di wilayah tersebut, dengan membuat konektivitas di wilayah Asia Tenggara, yang menghubungkan negara-negara di kawasan tersebut seperti Vietnam, Thailand, Singapura, Malaysia, Myanmar, Laos, Kamboja. Kerja sama awal dengan Indonesia merupakan langkah yang tepat bagi Tiongkok untuk memulai pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara. Sebab pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan pembangunan kereta cepat pertama di Asia Tenggara. Dalam perjalanannya, Tiongkok harus bersaing dengan Jepang yang memiliki pengalaman dalam membangun kereta cepat dibandingkan dengan Tiongkok. Dengan terpilihnya Tiongkok maka telah membuktikan bahwa teknologi yang dimiliki Tiongkok dalam membuat kereta cepat. Tiongkok juga membuktikan bekerja sama dengan Tiongkok menguntungkan. Melalui program *BRI* Tiongkok menginginkan program pertukaran manusia yang bertujuan agar negara-negara yang menjalin kerja sama dengan Tiongkok dapat dengan mudah bertukar informasi teknologi. Jadi negara-negara berkembang di kawasan Asia Tenggara dapat mengembangkan sendiri kereta cepat di negaranya masing-masing.

Dengan terlaksananya pembangunan kereta cepat di Indonesia dan di berbagai negara-negara di kawasan Asia Tenggara maka Tiongkok berhasil menyebarkan pengaruhnya di wilayah Asia Tenggara. Sesuai dengan konsep *Sphere of Influence*, Tiongkok menggunakan program *BRI* untuk menyebarkan pengaruh di kawasan Asia Tenggara dan dapat mengurangi pengaruh Jepang di kawasan tersebut. Dalam perjanjian melaksanakan pembangunan kereta cepat dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara tersebut, Tiongkok juga melakukan *Foreign Direct Investment* terhadap negara-negara Asia Tenggara dengan memperluas penggunaan mata uang RMB serta memperkuat industri domestik dalam bidang konstruksi untuk kebutuhan mega proyek *BRI*.

## **Referensi**

*Asian Development Bank* . (2017). Meeting Asia's Infrastructure Needs. hal 85.

- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*.
- CNBC. (2019). *Jadi Jawara, Ini Resep Ekonomi China Yang Perlu Ditiru RI*. Diakses dari: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191225152146-4-125565/jadi-jawara-ini-resep-ekonomi-china-yang-perlu-ditiru-ri/2>
- CNBC. (2019). *Kisah China: Dulu Kumuh Kini Jadi Raksasa Ekonomi Baru*. Diakses dari: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191113145204-4-115001/kisah-china-dulu-kumuh-kini-jadi-raksasa-ekonomi-baru>
- CNBC. (2020). *China Makin Gencar Antarkan Yuan Kuasai Dunia*. Diakses dari: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20201025151229-17-196958/china-makin-gencar-antarkan-yuan-kuasai-dunia>
- Detik. (2021). *Perjalanan Kereta Cepat: 'Ditukung China Hingga Biaya Proyek Bengkak'*. Diakses dari: <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5534591/perjalanan-kereta-cepat-ditukung-china-hingga-biaya-proyek-bengkak>
- Djankov, Simeon & Sean Miner. (2016), "China's Belt And Road Initiative: Motives, Scope, and Challenge
- DW. (2016). *China's High-Speed Rail Plans For Asia Inch Closer*. Retrieved from DW: <https://www.dw.com/en/chinas-high-speed-rail-plans-for-asia-inch-closer/a-19217479>
- Frobes, K.J, & M. Chinn. 2004. *A Decomposition of Global Linkages In Financial Markets Over Times*. Review of Economics and Statistics.
- Green BRI* - <https://green-BRI.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-BRI/>
- Jinping, Xi (2017a), *Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road*, Opening speech, The Belt and Road Forum for International Cooperation, May. hal 5
- Ker, M. (2017, Februari 21). *China's High-Speed Rail Diplomacy. U.S.-China Economics and Security Review Commission*, 33.
- Kontan. (2020). *Impor Minyak Mentah Tahunan China Terus Rekor Dalam 17 Tahun Terakhir*. Diakses dari: <https://investasi.kontan.co.id/news/impor-minyak-mentah-tahunan-china-terus-rekor-dalam-17-tahun-terakhir>
- Kumparan. (2019). *10 Kereta Cepat di Dunia, Ada Yang Beroperasi Tanpa Menggunakan Roda*. Diakses dari: <https://kumparan.com/kumparantravel/10-kereta-cepat-di-dunia-ada-yang-beroperasi-tanpa-menggunakan-roda-1rJTxLPfsTq/full>
- Kumparan. (2020). *China Melalui BRI Menuju Hegemony Global, Namun Banyak Hambatan Dalam Negeri*. Diakses dari: <https://kumparan.com/bayu-setyawan-1608276795001698402/china-melalui-BRI-menuju-hegemony-global-namun-banyak-hambatan-dalam-negeri-1uoi2HGPfpB/full>
- Mitrovic, D. (2018). *China's Belt and Road Initiative: Connecting and Transforming Initiative*. In L. H. Yu Cheng, Lelei Song, *The Belt & Road Initiative In The Global Arena*. Shanghai, China. hal 17-34
- Novita, Elya. (2017). *Sistem Ekonomi Politik Cina (Studi Kasus: Peralihan Sistem Ekonomi Sosialisme Menuju Sistem Ekonomi*.
- Orlando, Johan. (2020). *Kepentingan Ekonomi Tiongkok Terhadap Indonesia Melalui Belt And Road Initiative 2014-2020*.
- Pu, X. (2016). *One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy*.
- Raphael Ziro Mwatela & Zhao Changfeng. *Africa in China's One Belt One Road Initiative: A Critical Analysis*. IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSRJHSS) 21, 2 Ver 1, hal. 11. Desember 2016.
- Rizky, M. (2021). *Biaya Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung Membengkak, Seberapa Besar?* Diakses dari: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4532157/biaya-bangun-kereta-cepat-jakarta-bandung-membengkak-seberapa-besar>

*Kepentingan Tiongkok Terhadap Indonesia Melalui Belt and Road Initiative dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Periode 2015 - 2020*

- Ryan, J. (2017). Security Policy *BRIef. Geopolitical Influences on the Future of Renminbi*, No 82, 1-7.
- Taufik Hidayat. MajalahKA.com. (2015, 12 Juli). Revolusi High Speed Rail (Bagian 6).
- Weatherbee, Donald E. (2014). *The ASEAN Struggle for Autonomy*, 15.
- Yatang Lin, Yu Qin, dan Zhuan Xie, International Technology Transfer and Domestic Innovation: Evidence from the High-Speed Rail Sector in China, The London School of Political Science (LSE), hal. 4. Desember 2015.
- Xiang, L. (2019). *Stable Growth Ahead For China's Banking Sector*. Retrieved from China Daily:  
<http://www.chinadaily.com.cn/a/201907/11/WS5d2672a7a3105895c2e7cd14.html>