

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada tahun 2001, pasca bergabungnya Tiongkok dengan *World Trade Organization* (WTO) pertumbuhan ekonomi negara ini melesat dengan cepat. Bahkan ketika dunia mengalami krisis finansial global tahun 2008, Tiongkok tetap menunjukkan kinerja ekonomi yang kuat. Dengan perkembangan ini menjadikan Tiongkok yang semula jadi aktor regional bertransisi menjadi kekuatan global. Akan tetapi, dengan pertumbuhan ekonomi saja tidak cukup untuk menopang transformasi geopolitik. Dengan itu, Tiongkok membutuhkan strategi yang lebih luas untuk memperkuat pengaruhnya di dunia. Dalam konteks ini, muncullah inisiatif besar dari Presiden Tiongkok Xi Jinping, yaitu kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) (Supratman, 2021). *One Belt One Road* (OBOR) atau yang dikenal dengan *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan salah satu kebijakan ambisius yang diluncurkan oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013 untuk meningkatkan konektivitas dan kerja sama ekonomi di seluruh dunia, terutama di Asia, Eropa, dan Afrika dengan infrastruktur, perdagangan, dan investasi (Lumban Toruan, 2021).

Belt and Road Initiative terdiri dari 2 komponen utama yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*. *Silk Road Economic Belt*, jalur lintas benua yang menghubungkan China dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Tengah, Rusia, dan Eropa melalui jalur darat dan *Maritime Silk Road* abad ke-21, jalur laut yang menghubungkan wilayah pesisir China dengan

Asia Tenggara dan Selatan, Pasifik Selatan, Timur Tengah, dan Afrika Timur hingga ke Eropa (Anam & Ristiyani, 2018). BRI terinspirasi dari konsep *Silk Road* yang didirikan pada masa Dinasti Han 2.000 tahun lalu, jaringan rute perdagangan kuno yang menghubungkan China dengan Mediterania melalui Eurasia selama berabad-abad. Melalui BRI, Presiden Tiongkok Xi Jinping ingin membangkitkan kembali masa kejayaan yang pernah dicapai China melalui jalur sutra dimasa lampau, dan ingin menjadikan China sebagai negara yang kuat dibandingkan negara lain (Lumban Toruan, 2021).

Secara geografis, BRI mencakup lebih dari 60 negara yang mewakili sekitar dua pertiga populasi dunia dan tiga perempat sumber daya energi global (Supratman, 2021). Untuk memperkuat kebijakan ini, Tiongkok mendirikan lembaga keuangan seperti *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, *Silk Road Fund*, dan *China Development Bank*. Proyek BRI ini tidak hanya tentang membangun infrastruktur, tetapi juga tentang membangun pengaruh, konektivitas ekonomi, dan menata ulang arsitektur geopolitik global yang sebelumnya didominasi oleh Barat. Pada *Belt and Road Initiative Forum 2017*, dalam pidatonya Presiden Xi Jinping menekankan bahwa BRI bertujuan untuk membangun “jalan perdamaian, kemakmuran, keterbukaan, inovasi, dan pertukaran peradaban”. Dan secara resmi, Tiongkok mempromosikan BRI sebagai jalur pembangunan bersama yang menjunjung tinggi prinsip saling menguntungkan, keterbukaan, dan kerjasama damai. Tiongkok menampilkan diri sebagai mitra pembangunan yang bersahabat, bukan sebagai kekuatan kolonial baru (Agustian et al., 2021).

Proyek *Belt and Road Initiative* ini menjadi upaya china untuk meningkatkan pengaruh geopolitiknya di berbagai kawasan salah satunya Asia Tenggara yang menjadi kunci utama bagi proyek ini. Asia Tenggara merupakan kawasan yang sangat potensial sebagai pusat pembangunan ekonomi global. Kekayaan sumber daya alam yang dimiliki oleh negara-negara di kawasan ini, serta stabilitas yang mendukung iklim positif untuk perdagangan dan investasi, menjadikan Asia Tenggara sebagai tujuan utama bagi kekuatan global yang ingin bersaing untuk menjadi mitra strategis. Dalam konteks ini, Tiongkok menganggap Asia Tenggara sebagai salah satu kawasan penting untuk mewujudkan proyek pembangunan ekonomi global di bawah kerangka *One Belt One Road* (OBOR). Selain itu, ini juga menjadi kesempatan bagi Tiongkok untuk memperkuat peran dan dominasi mereka di kawasan tersebut (Wahyuni & Amin, 2023).

Selama enam tahun pelaksanaan BRI, pemerintah Tiongkok melaporkan telah menandatangani 173 perjanjian kerjasama dengan 125 negara di Asia, Eropa, Afrika, dan Amerika Latin, serta dengan 29 organisasi internasional. Dalam laporan tersebut juga disebutkan bahwa volume perdagangan antara Tiongkok dan negara-negara lain dalam kerangka BRI meningkat sebesar 16,4% setiap tahun, mencapai total US\$ 1,3 triliun pada tahun 2018 (Saraswati, 2019). Berdasarkan hasil studi *Oxford Economics* dan *CIMB ASEAN Research Institute* yang dirilis pada tahun 2018, proyek *One Belt One Road* yang berada di negara-negara Asia Tenggara berjumlah lebih dari US\$739 miliar. Indonesia merupakan salah satu negara yang menerima aliran investasi melalui kerangka OBOR tertinggi, yakni sebesar US\$171 miliar, diikuti oleh Vietnam US\$152 miliar,

Kamboja US\$104 miliar, Malaysia US\$98,5 miliar, Singapura US\$70,1 miliar, Laos US\$48 miliar, Brunei US\$36 miliar, Myanmar US\$27,2 miliar, Thailand US\$24 miliar dan Filipina US\$9,4 miliar (Wahyuni & Amin, 2023).

Pada era kepemimpinan Presiden Joko Widodo hubungan antara Indonesia-Tiongkok semakin erat dengan banyaknya kerjasama bilateral antara kedua negara sebagai buktinya. Salah satunya dalam proyek BRI, sebab kebijakan Tiongkok ini sejalan dan selaras dengan kebijakan mega besar yang digagas oleh Presiden Joko Widodo di tahun 2014, kebijakan pembangunan nasional dan tidak melemahkan kedaulatan Indonesia di bidang ekonomi maupun politik yaitu Poros Maritim Global (*Global Maritime Fulcrum*) (Aprilion et al., 2024). Visi dari kebijakan ini adalah untuk mengoptimalkan potensi sektor maritim yang signifikan seperti menekankan pentingnya pembangunan infrastruktur maritim, penguatan konektivitas antarwilayah, dan meningkatkan daya saing ekonomi berbasis maritim serta menjadikan Indonesia sebagai negara kekuatan menengah yang semakin kokoh dalam aspek ekonomi, politik, dan pertahanan di kawasan Asia Pasifik (Yudilla, 2019).

Sejak tahun 2013, proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) telah menunjukkan peningkatan yang signifikan dengan berbagai kemajuan yang telah dicapai. Ini termasuk sejumlah proyek unggulan di berbagai negara yang memberikan manfaat bagi negara-negara yang terlibat. Adapun pembangunan infrastruktur yang ada di beberapa negara, seperti (1) Vietnam ada kereta api, pembangkit listrik, dan zona kerjasama ekonomi. (2) Laos ada kereta api cepat, jalan raya, dan pembangkit listrik serta industri. (3) Myanmar ada proyek

konstruksi pipa minyak dan gas, pembangkit listrik, pelabuhan, smart city dan zona kerja sama ekonomi. (4) Thailand ada kereta api cepat, pengembangan pelabuhan dan industri. (5) Filipina ada kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik, dan smart city. (6) Kamboja ada jalan raya dan tol, kereta api cepat, dan pembangkit listrik. (7) Malaysia ada kereta api, pelabuhan dan industri. (8) Brunei ada pelabuhan dan industri minyak. (9) Singapura difokuskan pada aspek investasi dan logistik (Wahyuni & Amin, 2023). Sesuai dengan tujuan yang ditetapkan, pemerintah Tiongkok menyatakan bahwa BRI telah berhasil mengkoordinasikan kebijakan, membangun jaringan infrastruktur, memfasilitasi perdagangan tanpa hambatan, mengintegrasikan keuangan regional, dan memperkuat hubungan antar masyarakat (Saraswati, 2019). Kerjasama antara Indonesia-Tiongkok dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) menjadi salah satu pilar penting dalam pengembangan sektor ekonomi kedua negara. Mengingat posisi geografis Indonesia yang berada di jalur perdagangan internasional, membuat partisipasi Indonesia dalam BRI memiliki makna strategis (F. T. A. Ramadhan et al., 2022).

Melalui berbagai proyek strategis, inisiatif ini tidak hanya mempererat hubungan bilateral tetapi juga membuka jalur baru bagi investasi, perdagangan, dan pembangunan berkelanjutan. Ada beberapa proyek utama yang termasuk sebagai bagian dari kerjasama BRI ini, antara lain (1) proyek Kawasan Industri Morowali di Sulawesi Tengah, yang menjadi pusat pengolahan nikel terbesar di Indonesia. Kawasan ini dikelola oleh perusahaan *joint venture* antara Indonesia dan Tiongkok, serta berperan dalam mendukung ekspor bahan baku strategis dan

pengembangan ekosistem kendaraan listrik (EV). (2) Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dirancang sebagai pelabuhan hubungan internasional untuk mendukung pertumbuhan logistik di wilayah barat Indonesia. (3) Jalan Tol Manado-Bitung di Sulawesi utara berfungsi untuk mempercepat konektivitas antara pelabuhan dan kawasan industri, serta merupakan bagian dari rencana pengembangan poros maritim Indonesia. (4) PLTU Sumsel 1 (Pembangkit Listrik Tenaga Uap) di Sumatera Selatan adalah bagian dari program 35.000 MW dan didanai oleh investor Tiongkok, yang menunjukkan keterlibatan Tiongkok dalam proyek energi berskala besar. (5) Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang menjadi simbol kerjasama kedua negara dalam bidang transportasi modern. Menurut Saraswati (2019), dengan adanya proyek-proyek infrastruktur ini bukan hanya meningkatkan konektivitas antar wilayah, tetapi juga memperkuat daya saing ekonomi regional Indonesia melalui efisiensi distribusi dan pengurangan biaya logistik.

Dalam konteks penelitian ini penulis fokus pada salah satu proyek BRI di Indonesia, yaitu Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) sebagai salah satu contoh nyata dari kerjasama ini. Proyek ini merupakan hasil kolaborasi antara PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dan *Beijing Railway HSR Co. Ltd.* dengan skema *Business to Business* (B2B), dan didukung oleh pembiayaan dari *China Development Bank* sebesar 75% sisanya 25% ditanggung oleh ekuitas pemegang saham (KCIC.co.id). Proyek ini ditandatangani pada tahun 2016 dan mulai direalisasikan pada tahun 2018 sebagai bentuk konkrit kerjasama bilateral dan menjadi proyek kereta cepat pertama di kawasan Asia Tenggara (A. A. Putri &

Mahani, 2024). Proyek KCJB dirancang untuk menghubungkan dua kota besar di Indonesia, Jakarta dan Bandung, dengan adanya kereta cepat diharapkan dapat mengurangi waktu perjalanan dari tiga jam menjadi hanya 40 menit. Proyek ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan efisiensi transportasi, tetapi juga untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya karena infrastruktur transportasi yang efisien dapat meningkatkan produktivitas, mempercepat mobilitas barang dan jasa, serta memperluas akses pasar. Dengan adanya KCJB, diharapkan akan terjadi peningkatan mobilitas masyarakat, pengurangan kemacetan, dan peningkatan aksesibilitas ke berbagai pusat ekonomi dan sosial (Yamin & Windymadaksa, 2017).

Namun, meskipun proyek ini menjanjikan banyak manfaat, terdapat berbagai tantangan dan kritik yang muncul terkait dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi dari kerjasama ini (A. A. Putri & Mahani, 2024). Berdasarkan sumber dari Alinea.id (2023) bahwa telah terjadi beberapa kerusakan lingkungan akibat dari pembangunan seperti rusaknya pemukiman warga sekitar, krisis air sebab sumur-sumur warga mengering, pencemaran sungai, alih fungsi lahan, dan ancaman keanekaragaman hayati karena proyek ini membutuhkan perusakan lahan dan hutan untuk pembangunan rel (Hafifah, 2023). Dari segi ekonomi, proyek ini meningkatkan produktivitas perekonomian, tersedianya lapangan pekerjaan, juga membuka peluang usaha bagi warga sekitar stasiun serta meningkatnya sektor pariwisata kota Bandung (Yusuf, 2022). Namun, berdasarkan hasil studi yang dilakukan oleh Wulandari (dalam Pratista et al., 2025) kendala utama dari proyek ini adalah bagaimana cara menjaga tarif yang kompetitif agar

tetap menarik dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya, seperti bus, kendaraan pribadi, dan layanan kereta konvensional. Selain itu, integrasi KCJB dengan sistem transportasi publik lainnya, seperti KRL *Commuter Line*, MRT Jakarta, dan LRT, juga menjadi tantangan penting untuk memastikan kemudahan akses bagi masyarakat (Pratista et al., 2025).

Selain itu, kekhawatiran mengenai ketergantungan ekonomi Indonesia pada Tiongkok sebagai hasil dari kerjasama ini. Meskipun investasi asing dapat memberikan dorongan bagi pertumbuhan ekonomi, ketergantungan yang berlebihan pada satu negara dapat menimbulkan risiko yang signifikan (Yudilla, 2019). Seperti beban utang, pembengkakan biaya pada proyek KCJB menyebabkan pemerintah Indonesia harus menggunakan dana negara untuk menutupi kekurangan itu. Biaya proyek yang terus bertambah dapat meningkatkan utang negara dan menutupi keuntungan ekonomi jangka pendek. Seperti yang dikatakan oleh peneliti dari Pusat Studi Ekonomi dan Hukum pada laman publikasi *independen the conversation*, yaitu “jika menempatkan anggaran negara sebagai jaminan dapat mengakibatkan kerugian yang pada akhirnya akan membebani warga negara Indonesia dengan utang.” (Dora, 2023).

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung juga telah dianalisis oleh beberapa studi yang menunjukkan adanya dampak positif terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Jawa Barat, peningkatan lapangan pekerjaan, dan efek berganda pada sektor-sektor terkait seperti konstruksi dan jasa. Akan tetapi, dalam implementasinya, proyek ini juga menghadapi tantangan dalam hal pembebasan lahan, perizinan lingkungan, serta ketimpangan manfaat ekonomi

antara pusat dan daerah (F. T. A. Ramadhan et al., 2022). Studi sebelumnya mencatat bahwa proyek KCJB memiliki implikasi luas terhadap perekonomian lokal, termasuk dampak terhadap tenaga kerja, investasi asing langsung, serta pengaruh terhadap kawasan sekitarnya. Namun demikian, analisis mendalam terhadap dampak ekonomi proyek ini masih relatif terbatas dan membutuhkan pendekatan yang komprehensif baik dari sisi makro ekonomi maupun geopolitik (Yudilla, 2019).

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori geopolitik untuk menjelaskan mengapa Tiongkok berkepentingan dengan Indonesia dalam proyek BRI dan teori kerjasama internasional untuk memberikan gambaran bagaimana bentuk kerjasama internasional antara Indonesia dengan Tiongkok melalui proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) serta mengidentifikasi dampak yang ditimbulkan oleh adanya proyek tersebut. Oleh karena itu, penting untuk menganalisis secara mendalam bagaimana kerjasama ini mempengaruhi sektor perekonomian Indonesia, serta untuk mengidentifikasi langkah-langkah yang dapat diambil untuk meminimalkan risiko dan memaksimalkan manfaat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi dampak kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam BRI terhadap sektor perekonomian, dengan fokus pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana bentuk dan dampak kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebagai bagian dari *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap sektor perekonomian tahun 2016-2024 ?

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis bentuk kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.
- b. Mengidentifikasi dampak langsung dan tidak langsung proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung terhadap sektor perekonomian Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

- a. Menambah literatur dan wawasan mengenai dinamika hubungan ekonomi antara Indonesia-Tiongkok, khususnya dampak ekonomi proyek infrastruktur dalam konteks BRI.
- b. Memperluas pemahaman akademis mengenai bagaimana proyek infrastruktur internasional dapat menjadi alat hegemoni dalam tatanan global multipolar.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Memberikan masukan bagi pembuat kebijakan dalam merancang strategi kerjasama internasional yang berkelanjutan dan saling menguntungkan.
- b. Sebagai referensi bagi mahasiswa dan peneliti yang tertarik pada studi kerjasama internasional dan pembangunan infrastruktur.