

SYNERGY
Jurnal Ilmiah Multidisiplin

<https://e-journal.naureendigiton.com/index.php/sjim>
Vol.2 No 1, 2024, Hal. 75 - 79
ISSN 3025-7514

**KERJASAMA INDONESIA-CHINA DALAM PROYEK KERETA CEPAT
JAKARTA-BANDUNG: TANTANGAN, DAMPAK, DAN DUKUNGAN
MASYARAKAT**

Arifah Nursalsabila¹, Devi Aghita Arifani², Tamara Afsha Naila³
Fakultas Humaniora, Universitas Darussalam Gontor, Ponorogo

Abstrak Kerjasama antara Indonesia dan China dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung telah menjadi topik yang kontroversial dan menarik perhatian publik. Makalah ini akan membahas aspek-aspek kunci dari kerjasama ini, termasuk tantangan politik, ekonomi, dan sosial yang dihadapi, dampak proyek ini terhadap lingkungan dan masyarakat lokal, serta dukungan masyarakat terhadap Proyek Kereta Cepat ini. Melalui analisis mendalam, makalah ini akan menyoroti dinamika hubungan bilateral antara Indonesia dan China, serta implikasi Proyek Kereta Cepat ini terhadap pembangunan infrastruktur, pertumbuhan ekonomi, dan keberlanjutan lingkungan. Selain itu, makalah ini juga akan menjelaskan pandangan masyarakat terhadap proyek ini dan bagaimana dukungan mereka dapat memengaruhi pelaksanaan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Kata Kunci: *Dukungan Masyarakat Kerjasama Indonesia-China, Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Tantangan*

Abstract *Cooperation between Indonesia and China in the Jakarta-Bandung High-Speed Train Project has become controversial and attracted public attention. This paper will discuss key aspects of this collaboration, including the political, economic, and social challenges faced, the impact of this project on the environment and local communities, and community support for this High-Speed Rail Project. Through an in-depth analysis, this paper will highlight the dynamics of bilateral relations between Indonesia and China and the implications of this High-Speed Rail Project on infrastructure development, economic growth, and environmental sustainability. In addition, this paper will also explain the public's view of this project and how their support can influence the implementation of the Jakarta-Bandung High-Speed Train Project.*

Keywords: *Community Support for Indonesia-China Cooperation, Jakarta-Bandung High-Speed Train Project, Challenges*

Korespondensi :

Jl. K.H. Abdurrahman Wahid No. 116 Kel. Sidomukti Kec. Kraksaan Kab. Probolinggo Jawa Timur

Jl. Raya Siman Km. 5, Siman, Ponorogo, Jawa Timur. Kota/Kabupaten. Kec. Siman Kab. Ponorogo Prov.

Jawa Timur

E-mail: arifahnursalsabila56@student.hi.unida.gontor.ac.id

Pendahuluan

Hubungan Indonesia dan China memiliki Sejarah Panjang yang saling mempengaruhi, kedua negara juga telah menjalin hubungan diplomatiknya selama kurang lebih 60 tahun sejak merdeka nya Indonesia, ada yang mengaitkan pula bahwa hubungan yang dijalin antar kedua nya juga disebabkan karena Indonesia yang menganut kebijakan politik luar negeri bebas aktif sebagai penerapannya dari awal kemerdekaan hingga sekarang. (Marta Cristina, 2022) Indonesia adalah negara pertama yang menerima China sebagai negara komunis, yang resmi berdiri pada 15 Januari 1950. Dilanjut pada tahun 1953, Indonesia kemudian memberangkatkan Arnold Manonutu sebagai duta besar Indonesia pertama untuk China, yang kemudian dilanjut dengan penandatanganan nota kerjasama bilateral kedua negara.

Hubungan antara kedua negara sempat memiliki kendala pada masa masa gemparnya PKI, bahkan pada era orde baru, Indonesia sempat membekukan hubungan bilateralnya dengan China, yakni pada oktober 1967. Namun hubungan tersebut akhirnya kembali mencair pada masa pemerintahan Abdurrahman Wahid, dimana Indonesia bahkan menempatkan China dengan kedudukan yang Istimewa dalam politik luar negerinya, hubungan kedua negara pun semakin berkembang pesat. (Nugraha & Astri, 2023)

Bahkan hingga saat ini, hubungan kedua negara tersebut semakin berkembang, bahkan bisa dikatakan menunjukkan kemajuan yang sangat cepat. Puncak dari hubungan kedua negara tersebut dianggap berada dipuncaknya, saat dimana pemerintahan Indonesia dipegang oleh Presiden Jokowi.

Kerjasama yang dilakukan oleh kedua negara tersebut dianggap sebagai peluang yang menguntungkan oleh Presiden Jokowi. Melihat pertumbuhan ekonomi yang terjadi di China telah mengalahkan ekspektasi warga dunia, dimana China sekarang sebagai pemiliki kekuatan ekonomi terbesar, yang bahkan telah mampu mengalahkan hegemoni dari Amerika Serikat (AS). (Marta Cristina, 2022) Dengan indikasi keuntungan China yang mencapai US\$ 18.976 milyar, sementara AS yang berada diposisi setelahnya sbeesar US\$ 18.125 milyar. Karena itu, menjalin hubungan Kerjasama dalam bidang pengembangan infrastruktur dianggap sebagai proyek yang mampu menguntungkan negara.

Hubungan dinamis yang dimiliki oleh kedua negara tersebut membuat keduanya saling menjalin hubungan bilateral yang dianggap saling menguntungkan kedua belah pihak. Indonesia sendiri pada masa pemerintahan Joko Widodo menerapkan objektivitas pembangunan maritim, yang mana maritim disini bukan berdasarkan membangun infrastruktur maritim, melainkan Pembangunan infrastruktur yang mengefisiensikan bentuk negara Indonesia yang berupa negara kepulauan. Hal itulah yang menjadi salah satu pendorong alasan Presiden Joko Widodo dalam melaksanakan Kerjasama bilateral dalam Pembangunan kereta cepat antara Jakarta-Bandung, kereta cepat itu kurang lebih diperkirakan akan memiliki jarak tempuh 142,3 km. (Wijaya, 2020)

Metode

Tulisan ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah proses yang secara menyeluruh mendefinisikan dan menyelidiki suatu topik dengan menganalisis bahasa dan mengumpulkan laporan terperinci dari informan. Selain itu, penelitian deskriptif adalah kegiatan yang merinci masalah dan mendokumentasikan mekanisme atau proses kausal. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan tinjauan literatur, observasi, dan sudut pandang penulis. Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif kualitatif, yaitu perumusan masalah yang memandu peneliti dalam mengeksplorasi situasi sosial secara menyeluruh dan lebih mendalam. Teknik analisis data memanfaatkan data kualitatif yang dijabarkan secara deskriptif, data data diambil dari berbagai sumber, jurnal, dokumen, buku, web, dan berita berita yang mendukung penelitian.

Hasil dan Pembahasan

A. Kebijakan Kerjasama Indonesia-China

Membahas tentang hubungan internasional tentunya tidak akan lepas dari adanya hubungan Kerjasama lintas negara, karena Kerjasama antar negara sendiri merupakan pertemuan kepentingan internasional yang tidak semua negara bisa memenuhinya. Menurut ahli Hukum T.May. Lu “Kerjasama dibentuk oleh berbagai komitmen antar individu dalam pemenuhan kebutuhan dan untuk memperoleh manfaat bersama atas hasil dan kesepakatan bersama yang didapatkan.” Dalam rangka diplomasi, Presiden Jokowi memiliki dua strategi utama dalam menjalin hubungan bilateral nya pada proyek kereta cepat dengan China. Strategi tersebut adalah perbaikan secara internal dan pendekatan massif terhadap China. Perbaikan internal disini berupa perbaikan system investasi yang berjalan di Indonesia, hal ini ditujukan untuk menarik perhatian banyak investor asing dalam Pembangunan infrastruktur di Indonesia. (Aridho et al., 2023) Sedangkan pendekatan massif disini brarti menganggap China sebagai prospek kemitraan yang baik dan menguntungkan bagi Indonesia.

Proyek kereta cepat ini berawal dari Presiden Jokowi yang sedang menghadiri pertemuan ke 22 Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia-Pasific Economic Cooperation (APEC) di Beijing pada November 2014 silam. Dimana presiden Jokowi kala itu mencoba langsung infrastruktur kereta cepat yang dimiliki oleh China dengan rute Beijing-Tiajin yang menempuh jarak sekitar 120km hanya dengan waktu 33 menit. (Hijriyani & Mohammad, 2021) Presiden Jokowi yang tertarik pun kemudian membawanya pada perjanjian investasi lebih lanjut, karena Presiden China sendiri yaitu Xi Jinping kala itu menawarkan investasi sebesar US\$ 63,4 miliar kepada Indonesia. Kerjasama tersebut adalah jenis kerjasama yang tidak menggunakan dana yang bersumber dari APBN, namun dana nya bersumber dari skema Business To Business oleh konsorium Perusahaan Indonesia PT.Pilar Sinergi BUMN Indonesia dengan kepemilikan saham didalamnya sebesar 60% dan Perusahaan China railway Internasional Co.Ltd sebanyak 40%. Dalam skema tersebut kemudian disepakati atas pembedakan konsorsium dengan nama PT. Kereta Cepat Indonesia China yang disngkat sebagai KCIC sebagai bagan pelaksana pembangunan dan pengembangan proyek tersebut.

Proyek tersebut diperkirakan akan mencapai pengeluaran sebesar US\$ 5,135 miliar yang setara dengan Rp. 70,8 Triliun. Proyek tersebut kemudian dibiayai dana setoran modal sebesar 25% dari pemegang saham KCIC, dan sisanya berasal dari Lembaga Lembaga keuangan lain serta perbankan. (Yamin & Windymadaksa, 2017) Darisana didapatkan struktur permodalan KCIC yang telah disetujui Menteri Hukum dan HAM RI Nomor AHU-022202.AH.01. tanggal 19 februari 2016 :

Tabel 1. Struktur Permodalan KCIC

Keterangan	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal Rp.1.000.000,-Per Saham	%
Modal dasar	5.000.000	5.000.000.000.000	100,00
Modal ditempatkan dan disetor penuh	1.250.000	1.250.000.000.000	100,00
1. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	750.000	750.000.000.000	60,00
2. China Railway International Co. Ltd.	500.000	500.000.000.000	40,00
Saham dalam portepel	3.750.000	3.750.000.000.000	

Sumber: Kementerian Hukum, 2016

B. Tantangan pemberlakuan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Dalam menjalankan Kerjasama bilateral dengan negara lain, Indonesia tentunya harus waspada dan berhati-hati, meskipun proyek Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini dianggap sebagai megaprojek yang akan memberikan keuntungan masa depan yang sukses terhadap Indonesia, namun hal tersebut tak terlepas dari sekian banyaknya tantangan dan dampak yang akan dihadapi dikedepannya. Beberapa tantangan dan kendala yang sempat terjadi tak lain berupa kendala perizinan dalam proses pembangunannya. Proses Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung tersebut disepakati pada Maret 2015 dan groundbreaking pada Januari 2016, namun Pembangunan baru dimulai pada tahun 2018, hal tersebut dikarenakan adanya masalah izin dan pembebasan lahan yang terkendala karena adanya tumpang tindih antara pemerintahan pusat dengan pemerintahan daerah, adanya kendala tersebut mengakibatkan dana dari China untuk proyek kereta cepat tersebut jadi terhambat. (Yurianto & Kadri, 2020)

Skema yang tertulis dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Pembangunan kereta cepat tersebut akan melewati 9 kabupaten/kota, sedangkan 4 diantaranya izinnya terhambat. Izin tersebut harusnya berlaku sebagai dasar untuk pembebasan lahan, namun malah terhambat. (Djajaputra, 2020) Kendala tersebut terjadi karena kurangnya komunikasi antara PT. KCIC dengan pemerintahan daerah, dimana pemerintahan daerah menuntut untuk ganti untung terhadap Masyarakat yang terdampak dalam proses Pembangunan proyek tersebut.

Selain kendala dalam perizinan, Dinas Tenaga Kerja dan Imigrasi Kabupaten Sugab mencatat adanya kenaikan jumlah TKA hingga mencapai 664 orang, 256 dari TKA tersebut memperpanjang izin, sedangkan sisanya tidak. TKA tersebut berasal dari berbagai negara, yaitu China, Korea Selatan, Taiwan, Thailand dan Malaysia, namun hampir 50% lebih diantaranya adalah TKA China yang mana Sebagian besar dari mereka sebagai ahli Teknik yang berda diposisi tengah. (Yurianto & Kadri, 2020) Meskipun TKA dari China berhasil mendominasi, namun mereka memiliki masa bekerja yang singkat dan tidak dapat diperpanjang, TKA yang berasal dari China, Taiwan, dan India hanya memiliki masa bekerja selama 6 Bulan. Banyaknya tenaga kerja asing di Indonesia membuat Masyarakat Indonesia sendiri jadi terancam, yang mana hal tersebut membuat Masyarakat local yang tidak memiliki taraf Pendidikan yang sesuai menjadi kesusahan dalam mendapat kerja. Munculnya kendala tersebut dikarenakan adanya kebijakan global, yang mana hal tersebut menjadi dalih dalam penanaman modal asing sebagai perkembangan dan pertumbuhan ekonomi negara.

C. Opini masyarakat dan respon pemerintah

Proyek kereta cepat yang dikembangkan oleh KCIC tersebut telah menjadi topik hangat yang mengandung banyak perdebatan yang signifikan dalam masyarakat. Beberapa diantaranya memberikan dukungan positif karena melihat hal tersebut sebagai langkah maju dalam modernisasi infrastruktur dan transportasi Indonesia, namun tak sedikit juga yang memandang tersebut dengan pandangan negative. Pandangan tersebut datang dari masyarakat yang terdampak langsung oleh Pembangunan proyek tersebut, apalagi masyarakat yang harus merelakan tanahnya untuk dibebaskan sebagai jalur kereta. (Djajaputra, 2020) Masyarakat yang mendukung proyek tersebut cenderung melihat proyek tersebut sebagai keuntungan ekonomi dan symbol yang dapat membuka proyek modernisasi infrastruktur lainnya dimasa depan. Sedangkan masyarakat yang menolak, cenderung merasa kurang oleh kompensasi yang diberikan dari pemerintah, dan menganggap bahwa proses pembebasan lahan tidak transparan.

Kekhawatiran lainnya muncul dari aspek sosial dan lingkungan, yang hal tersebut merujuk pada kekhawatiran akan kerusakan ekosistem local dan meningkatnya ketidakesetaraan ekonomi masyarakat local dengan TKA yang masuk ke Indonesia. (Marta Cristina, 2022) Beberapa ekonom juga mempertanyakan tentang efisiensi investasi tersebut, akankah investasi besar tersebut akan memberikan manfaat yang sebanding dengan biaya yang sudah

dikeluarkan, atau malah sebaliknya, apalagi jika melihat beban hutang yang ditanggung oleh negara. (Nugraha & Astri, 2023)

Dalam menghadapi kritik yang diberikan oleh masyarakat, baik dalam segi positif maupun negative pemerintah mengambil beberapa Langkah dalam mengelola opini public tersebut. Salah satu Langkah yang diambil adalah dengan melakukan sosialisasi terbuka kepada Masyarakat. Selain itu, pemerintah juga berusaha dalam meningkatkan transparansi dalam pelaksanaan proyek melalui pengawasan dan laporan rutin yang dikelola dengan baik. Pemerintah juga kerap kali melibatkan pihak pihak independent dalam melaksanakan evaluasi dampak lingkungan terhadap proyek tersebut dan lingkungan masyarakat. Langkah langkah tersebut diharapkan dapat menjadi Langkah efisien yang dapat membangun kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah.

Sedangkan dalam menanggapi kritik terkait biaya, pemerintah menunjukkan penjelasan rinci mengenai skema dalam pembiayaan proyek, termasuk Upaya untuk mengelola hutang negara secara bijaksana pula. Dengan adanya Upaya strategi tersebut, diharapkan masyarakat mau menerima proyek tersebut dan mulai mendukung pemerintah dalam proyek proyek yang akan dijalankan untuk kedepannya.

Kesimpulan

Kerjasama Indonesia-China dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung mencerminkan dinamika hubungan bilateral yang kompleks namun berpotensi menguntungkan kedua belah pihak. Meskipun proyek ini menghadapi berbagai tantangan, termasuk kendala perizinan dan dampak sosial-ekonomi, komitmen kedua negara untuk menyelesaikan proyek ini tetap kuat. Dukungan dari masyarakat terhadap proyek ini bervariasi, dengan sebagian mendukung karena potensi modernisasi infrastruktur, sementara yang lain menentang karena kekhawatiran tentang kompensasi lahan dan dampak lingkungan. Pemerintah Indonesia telah berupaya mengatasi opini negatif melalui transparansi dan komunikasi yang lebih baik, serta melibatkan pihak independen dalam evaluasi dampak lingkungan. Dengan strategi yang bijaksana dalam mengelola investasi dan hutang, proyek ini diharapkan dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur Indonesia.

Daftar Referensi

- Aridho, A., Firman, A., Siahaan, R. Y., Mindo, J., Wuwu, A. F., & Prayetno. (2023). Implikasi Kerjasama Ekonomi Indonesia-China Bagi Indonesia : Studi Terhadap Project Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB). *Garuda*, 1(4), 199–203.
- Djajaputra, G. (2020). Tahap-Tahap Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Utilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Jurnal Hukum Adigama*, 3, 1457–1479.
- Hijriyani, M., & Mohammad, A. M. (2021). *Dampak Perjanjian Kerjasama Indonesia-China Terhadap Pembangunan Infrastruktur Proyek Kereta Cepat*. January, 0–18.
- Marta Cristina. (2022). Manakah Yang Lebih Besar Untung Atau Ruginya Indonesia Menjalin Kerjasama Dengan China. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*, 10(3), 277–284. <https://doi.org/10.23887/jpku.v10i3.52034>
- Nugraha, R. S., & Astri, P. M. (2023). *PERJANJIAN KERJASAMA BILATERAL ANTARA INDONESIA DAN CHINA DALAM PRESPEKTIF PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR NEGARA*. 04, 1–16.
- Wijaya, H. (2020). Aktualisasi Kebijakan China One Belt and One Road Di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Jurnal Dinamika Global*, 5(01), 109–122. <https://doi.org/10.36859/jdg.v5i1.160>
- Yamin, M., & Windymadaksa, S. (2017). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok. *Jurnal Politik Profetik*, 5(2), 200–218.
- Yurianto, Y., & Kadri, T. (2020). Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Proyek Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Indonesian Journal of Construction Engineering and Sustainable Development (Cesd)*, 3(1), 35–41. <https://doi.org/10.25105/cesd.v3i1.8022>