



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 3 Tahun 2025 Page 6275-6287

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Diplomasi Ekonomi Indonesia-China: Studi Kasus Kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung

M. Ferry Zubair^{1✉}, Gili Argenti², Prilla Marsingga³

Universitas Singaperbangsa Karawang

Email: 2110631260007@student.unsika.ac.id^{1✉}

Abstrak

Pada tahun 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mengumumkan kebijakan ekonomi yang ambisius, salah satunya adalah *One Belt One Road* (OBOR) yang menarik perhatian beberapa negara, termasuk Indonesia. Diplomasi ekonomi Indonesia menjadi kunci dari perjanjian kerja sama kereta cepat Indonesia-Tiongkok. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan diplomasi ekonomi Indonesia dan Tiongkok melalui kerja sama kereta cepat Jakarta-Bandung. Metode yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah metode kualitatif deskriptif. Metode ini mengumpulkan data berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah metode penelitian kepustakaan, yaitu mengumpulkan data dari buku-buku, jurnal ilmiah, dokumen, media massa, laporan dari lembaga pemerintah dan nonpemerintah, dan sumber lainnya. Kerja sama kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dan Tiongkok merupakan salah satu proyek yang dilaksanakan dalam kerangka Belt and Road Initiative (BRI) yang digagas Presiden Xi Jinping. Indonesia juga melihat peluang dalam kerja sama ini untuk meningkatkan infrastruktur dan meningkatkan konektivitas di dalam negeri. Tiongkok dipilih sebagai mitra karena bersedia berinvestasi tanpa jaminan dari pemerintah. Diplomasi ekonomi dapat dilihat dari bagaimana upaya Indonesia dalam mendekatinya melalui dialog forum internasional untuk mendatangkan investor asing, seperti Perjanjian Kerja Sama Kereta Cepat Indonesia-Tiongkok. Melalui kerja sama ini, diharapkan akan terjadi pertumbuhan ekonomi, peningkatan konektivitas, serta pertukaran pengetahuan dan pengalaman antara kedua negara.

Kata Kunci: *Cina, Diplomasi Ekonomi, Indonesia, Kereta Cepat*

Abstract

In 2013, Chinese President Xi Jinping announced ambitious economic policies, one of which was One Belt One Road (OBOR), which attracted the attention of several countries, including Indonesia. Indonesia's economic diplomacy is the key to the Indonesia-China fast train cooperation agreement. This study aims to analyze the relationship of economic diplomacy between Indonesia and China through the cooperation of the Jakarta-Bandung fast train. The method used in writing this journal is a descriptive qualitative method. This method collects data in the form of words, pictures, and not numbers. The data collection technique used in writing this journal is the library research method, namely collecting data from books, scientific journals, documents, mass media, reports from government and non-government agencies, and other sources. The Jakarta-Bandung high-speed train cooperation between Indonesia and China is one a project carried out within the framework of the Belt and Road Initiative (BRI) introduced by President Xi Jinping. Indonesia also sees an opportunity in this collaboration to improve infrastructure and increase connectivity within the country. China was chosen as a partner because it is willing to invest without guarantees from the government. Economic diplomacy can be seen from how Indonesia's efforts to approach it through international forum dialogues to bring in foreign investors, such as the Indonesia-China Fast Train Cooperation Agreement. Through this collaboration, it is hoped that economic growth will occur, and increased connectivity, as well as an exchange of knowledge and experience between the two countries.

Keywords: *China, Economic Diplomacy, Indonesia, Fast Train*

PENDAHULUAN

Diplomasi merupakan kegiatan politik yang menggunakan sumber daya dan kemampuan suatu negara dalam melakukan atau menciptakan hubungan dengan negara lain (Berridge, 2010). Sumber daya dan kemampuan suatu negara meliputi banyak sektor mulai dari perang, damai, sosial, budaya, dan publik, hingga ekonomi. Dalam konteks globalisasi, sektor ekonomi telah mengalami transformasi yang signifikan. Salah satu karakteristik utamanya adalah adanya keterhubungan dan ketergantungan antarnegara, yang semakin meningkat dengan melibatkan berbagai aktor dalam diplomasi ekonomi yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan dalam kerangka hubungan internasional. Kegiatan diplomasi ekonomi yang semakin intens ini didorong oleh peluang komersial di pasar internasional, yang berpotensi untuk meningkatkan dan menstabilkan ekonomi suatu negara dalam jangka Panjang (Mardhiyyah & Suryadipura, 2023). Akibatnya, negara-negara, baik negara maju maupun negara berkembang, sedang gencar melakukan diplomasi ekonomi untuk mencari peluang ekonomi baru, terutama melalui kerja sama multilateral dan bilateral.

Bangsa Indonesia telah banyak menjalin hubungan diplomatik dengan negara lain, termasuk Tiongkok. Hubungan diplomatik Indonesia dengan Tiongkok telah terjalin sejak 13 April 1950 dan terus berlanjut hingga saat ini. Hubungan diplomatik tersebut senantiasa berkaitan dengan politik luar negeri Indonesia yang dilandasi oleh asas bebas aktif dalam hubungan internasional. Kedekatan Indonesia dengan Tiongkok saat itu dilandasi oleh kesamaan ideologi negara dan tercermin dari sikap pemimpin kedua negara (Wijaya, 2020). Sembari menjalin hubungan diplomatik dengan Tiongkok, Indonesia juga telah melaksanakan berbagai kerja sama bilateral di berbagai sektor, khususnya infrastruktur dalam proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung yang telah dimulai sejak tahun 2016 tepatnya pada hari Kamis, 21 Januari lalu. Saat itu, Presiden Joko Widodo (Jokowi) meresmikan peletakan batu pertama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dan pembangunan Sentra Ekonomi Koridor Jakarta-Bandung di Perkebunan Mandalawangi Maswati, Cikalong Wetan, Kabupaten Bandung Barat (Yati, 2021). Proyek tersebut dapat memperkuat hubungan diplomatik kedua negara.

Pada tahun 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mengumumkan kebijakan ekonomi yang ambisius, salah satunya adalah *One Belt One Road* (OBOR), yang menarik perhatian beberapa negara, termasuk Indonesia. Kebijakan OBOR bertujuan untuk menghubungkan ekonomi Eropa dan Asia melalui pembangunan infrastruktur, perdagangan, dan investasi (Antika et al., 2025). Kebijakan OBOR Tiongkok terdiri dari dua komponen utama, yaitu Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21. Proyek OBOR merupakan proyek berskala besar yang melintasi tiga benua: Asia, Eropa, dan Afrika (Wijaya, 2020). Menyusul kebijakan ekonomi tersebut, Indonesia menjadi salah satu pangsa pasar Tiongkok untuk merealisasikan kebijakannya, mengingat Indonesia memiliki pembangunan ekonomi yang cukup signifikan tetapi masih terbatas dalam hal infrastruktur. Pada akhir September 2015, Pemerintah Indonesia mengumumkan bahwa Tiongkok telah memenangkan tender pembangunan jalur kereta api cepat pertama di Indonesia, dengan rute Jakarta-Bandung (Wijaya, 2020). Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini bertujuan untuk mengurangi waktu tempuh antara kedua kota yang merupakan pusat kegiatan dinamis dan memiliki mobilitas penduduk yang terus meningkat dari tahun ke tahun.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan diplomasi ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok melalui kerja sama kereta cepat Jakarta-Bandung. Penelitian ini juga bertujuan untuk memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang perkembangan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebagai alat diplomasi ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok. Melalui penelitian ini, akan dilakukan analisis terhadap upaya diplomasi ekonomi

yang dilakukan kedua negara dalam konteks kerja sama kereta cepat Jakarta-Bandung. Dalam konteks ini, penelitian akan melibatkan analisis tentang perkembangan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, meliputi aspek keuangan dan infrastruktur. Selain itu, penelitian juga akan melibatkan analisis terhadap aspek-aspek terkait diplomasi ekonomi, seperti peran pemerintah, strategi komunikasi, kerja sama lintas sektor, dan manfaat ekonomi yang diharapkan dari proyek ini.

Dengan dilaksanakannya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai hubungan diplomasi ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok melalui proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Hasil penelitian ini juga dapat menjadi dasar untuk mengidentifikasi reformasi dan perbaikan yang mungkin diperlukan guna memperkuat dan meningkatkan dampak positif diplomasi ekonomi ini terhadap hubungan bilateral kedua negara.

Teori Diplomasi Ekonomi digunakan dalam penelitian ini. Diplomasi ekonomi merupakan suatu proses di mana suatu negara berinteraksi dengan dunia luar untuk memperoleh keuntungan nasional di berbagai bidang kegiatan, termasuk perdagangan, investasi, dan bentuk-bentuk pertukaran lainnya yang menghasilkan keuntungan ekonomi, berdasarkan keunggulan komparatif yang dimilikinya. Diplomasi ekonomi ini melibatkan dimensi bilateral, regional, dan multilateral yang semuanya memiliki kedudukan penting (Rana, 2007). Dalam dimensi bilateral seperti kerja sama Indonesia-Tiongkok, Indonesia menjalin hubungan dengan Tiongkok secara langsung untuk membangun kerja sama ekonomi yang saling menguntungkan. Hal ini melibatkan negosiasi, kesepakatan, dan kerja sama di bidang-bidang seperti perdagangan bilateral, penanaman modal asing, dan pertukaran teknologi. Melalui diplomasi ekonomi, negara-negara berupaya untuk memaksimalkan keuntungan ekonomi nasionalnya dengan cara menjalin hubungan yang menguntungkan, memperkuat kerja sama ekonomi, dan menciptakan iklim investasi yang kondusif.

Kishan S. Rana merupakan seorang peneliti yang menemukan keunikan dalam praktik diplomasi di negara-negara berkembang. Berdasarkan pengalamannya di negara-negara berkembang, Rana mengembangkan sebuah model yang menggambarkan fase-fase dalam diplomasi ekonomi yang dialami oleh negara-negara tersebut. Menurut Rana (2007, hlm. 6-11), terdapat tiga fase dalam pengembangan diplomasi ekonomi, yaitu:

1. Penjualan Ekonomis

Pada tahap ini, diplomasi ekonomi negara berkembang difokuskan pada upaya untuk mempromosikan kepentingan ekonomi nasionalnya. Negara berkembang berperan

aktif dalam memasarkan dan menjual produk dan layanan ekonominya ke pasar internasional. Upaya ini melibatkan promosi perdagangan, pameran ekonomi, dan kampanye branding untuk meningkatkan citra dan daya tarik ekonomi negara tersebut.

2. Jaringan Ekonomi dan Advokasi

Pada fase ini, diplomasi ekonomi negara berkembang berkembang menjadi pembangunan jaringan dan advokasi ekonomi yang lebih luas. Negara berkembang berupaya menjalin hubungan dengan negara lain, organisasi internasional, dan sektor swasta untuk memperkuat kerja sama ekonomi. Diplomasi ekonomi dilakukan melalui negosiasi, pembentukan kemitraan, dan advokasi kepentingan ekonomi nasional di forum internasional.

3. Manajemen Regulasi dan Mobilisasi Sumber Daya

Pada tahap ini, diplomasi ekonomi negara berkembang melibatkan pengelolaan regulasi dan mobilisasi sumber daya ekonomi. Negara berkembang berupaya menciptakan lingkungan regulasi yang kondusif, meningkatkan tata kelola ekonomi, dan memobilisasi sumber daya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Diplomasi ekonomi dilakukan melalui negosiasi perdagangan, perjanjian investasi, dan kerja sama pembangunan infrastruktur.

Dengan menggunakan model ini, Rana menggambarkan perubahan fokus dan strategi diplomasi ekonomi negara-negara berkembang seiring perkembangan mereka di arena ekonomi global (Rana, 2007). Setiap fase memiliki karakteristik dan tantangan yang berbeda, dan negara-negara berkembang diharapkan untuk beradaptasi dan mengelola diplomasi ekonomi mereka sesuai dengan fase-fase yang relevan.

Teori ini dianggap tepat untuk diterapkan dalam penelitian ini karena penelitian ini bertujuan untuk menguji efektivitas dan dampak diplomasi ekonomi tersebut terhadap hubungan bilateral. Indonesia masih tergolong negara berkembang dilihat dari IPM (Indeks Pembangunan Manusia) Indonesia tahun 2019 yang memiliki nilai sebesar 0,718. Skala IPM tersebut berada di antara angka nol sampai satu, semakin mendekati angka satu maka negara tersebut semakin maju. Tidak ada syarat skor IPM minimal untuk menjadi negara maju, namun sebagian besar negara maju memiliki nilai IPM lebih dari 0,8 (Iswara, 2022). Saat ini, pertumbuhan ekonomi Indonesia pada triwulan I tahun 2025 tercatat sebesar 4,87 persen (yoy), menunjukkan ketahanan di tengah ketidakpastian global. Namun, berbagai analisis dan proyeksi dari lembaga internasional seperti IMF dan Bank Dunia masih menempatkan Indonesia dalam kelompok negara berpendapatan menengah (Primantoro,

2025). Kelompok negara berpendapatan menengah merupakan ciri suatu negara masih dalam tahap berkembang, bukan negara maju.

Berdasarkan alasan-alasan di atas yang menyatakan bahwa Indonesia masih tergolong negara berkembang, maka teori diplomasi ekonomi yang dikemukakan Rana dapat dijadikan konsep untuk menjelaskan penelitian yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia-Tiongkok: Studi Kasus Kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung" ini.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah metode kualitatif deskriptif. Menurut Moleong (2005), metode ini mengumpulkan data dalam bentuk kata-kata, gambar dan bukan angka. Data diperoleh melalui wawancara, catatan lapangan, foto, rekaman video, dokumentasi pribadi, catatan, memo dan dokumen lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengumpulkan, menyusun, menafsirkan, dan menganalisis data dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan jurnal ini adalah metode penelitian kepustakaan, yaitu mengumpulkan data dari buku-buku, jurnal ilmiah, dokumen-dokumen, media massa, laporan-laporan dari lembaga pemerintah maupun nonpemerintah, dan sumber-sumber lainnya. Kegiatan penelitian dengan menggunakan teknik pengumpulan data penelitian kepustakaan dilakukan secara sistematis untuk mengumpulkan, mengolah, dan menyimpulkan data dengan menggunakan metode atau teknik tertentu guna menemukan jawaban atas permasalahan yang dihadapi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Program *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan kebijakan luar negeri Tiongkok yang diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping. Tujuan utama dari inisiatif ini adalah untuk meningkatkan kerja sama antarbenua dan mendukung kebangkitan ekonomi Tiongkok. Melalui BRI, Tiongkok berupaya membangun fondasi yang kuat untuk memainkan peran aktif dalam kerja sama ekonomi global. Tiongkok mengakui pentingnya kerja sama dan pembangunan ekonomi yang damai untuk mencapai tujuan ini. Program *Belt and Road Initiative* dimulai pada tahun 2013 dengan fokus pada proyek interkoneksi terbesar antara Asia, Eropa, dan Afrika yang akan berlangsung selama beberapa dekade dan membutuhkan sumber daya yang signifikan serta melibatkan kolaborasi multilateral yang besar (Octorifadli, et al, 2021). Dengan demikian, BRI merupakan strategi yang digunakan Tiongkok untuk memperkuat hubungan ekonomi dengan negara lain dan mendorong pertumbuhan

ekonomi yang harmonis. Kebijakan BRI tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan kerja sama antarnegara tetapi juga untuk memperkuat pengaruh budaya, ekonomi, dan politik Tiongkok di wilayah yang dilalui oleh proyek BRI. Dengan demikian, Tiongkok berupaya untuk menjalankan kepentingan nasionalnya melalui BRI.

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan salah satu strategi soft power yang digunakan oleh Tiongkok di kawasan Asia Tenggara. Strategi ini digunakan dalam upaya Tiongkok untuk bersaing dengan negara-negara besar seperti Amerika Serikat yang telah lama memiliki pengaruh dominan di kawasan tersebut. Melalui kebijakan BRI, Presiden Xi Jinping bertujuan untuk mengembalikan kejayaan Tiongkok di masa lalu yang pernah diraih melalui Jalur Sutra. Selain itu, melalui BRI, Presiden Xi Jinping juga ingin membawa Tiongkok bangkit sebagai negara yang kuat dan kompetitif di masa depan, sesuai dengan visi "Mimpi Tiongkok" (Toruan, 2021).

Program Belt and Road Initiative (BRI) terbagi menjadi dua jalur, yaitu jalur darat dan jalur laut. Jalur darat dikenal dengan sebutan Silk Road Economic Belt, sedangkan jalur laut disebut 21st Century Maritime Silk Road. Pada jalur darat, Tiongkok tengah berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur seperti pembangunan rel kereta api dan jalan tol (Octorifadli, et al, 2021). Hal ini bertujuan untuk memperkuat konektivitas antarnegara di Asia, Eropa, dan Afrika, sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut. Jalur darat ini membentang dari Tiongkok melintasi Asia Tengah hingga Eropa. Sementara itu, jalur laut difokuskan pada pengembangan konektivitas maritim dan pembangunan pelabuhan. Melalui jalur laut, Tiongkok ingin memperkuat kerja sama perdagangan dan maritim dengan negara-negara di Asia Tenggara, Timur Tengah, dan Eropa (Octorifadli, et al, 2021). Selain itu, Tiongkok juga bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas terhadap sumber daya energi dan mempererat hubungan ekonomi di kawasan tersebut.

Program BRI melibatkan banyak negara, mencakup sekitar 2/3 populasi dunia dan 3/4 sumber daya energi global. Targetnya adalah menjangkau 4,4 miliar orang di 67 negara yang terlibat, yang mewakili sekitar 63% dari total populasi global. Dengan melibatkan sejumlah besar negara dan populasi, BRI bertujuan untuk menciptakan konektivitas yang lebih baik dan meningkatkan kerja sama ekonomi di semua kawasan yang terlibat (Octorifadli, et al, 2021).

Kawasan Asia Tenggara memiliki peran penting sebagai mitra strategis dalam program BRI Tiongkok. Kawasan ini menjadi penghubung utama jalur sutra maritim yang menghubungkan Pesisir Tiongkok dengan Asia Selatan, Timur Tengah, dan Eropa melalui Laut Cina Selatan dan Samudra Hindia. Tiongkok melalui kebijakan BRI ingin mengubah

citra negaranya yang terkait dengan komunisme di kawasan Asia Tenggara dengan membangun kembali hubungan baik dengan negara-negara di kawasan tersebut menggunakan diplomasi "soft power" (Toruan, 2021).

Indonesia menjadi salah satu negara yang dipilih oleh China dalam rangka Belt and Road Initiative (BRI) karena beberapa alasan. Pertama, Indonesia merupakan negara dengan perekonomian terbesar di kawasan Asia Tenggara dengan jumlah penduduk yang besar. Potensi pasar yang besar di Indonesia menjadi daya tarik bagi China untuk mengembangkan kerja sama ekonomi. Kedua, Indonesia kaya akan sumber daya alam, antara lain minyak bumi, gas alam, batu bara, dan berbagai komoditas lainnya. Kebutuhan China akan sumber daya alam tersebut menjadikan Indonesia sebagai tujuan investasi yang menarik bagi China. Ketiga, Indonesia masih memiliki kelemahan dalam hal pembangunan infrastruktur. Keterbatasan infrastruktur seperti jalan, jembatan, pelabuhan, dan bandara menjadi kendala dalam peningkatan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. China melihat adanya peluang untuk berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia melalui BRI, sehingga dapat saling menguntungkan antara kedua negara (Cipto 2018). Dengan adanya kombinasi faktor tersebut, China berminat untuk berinvestasi di Indonesia guna memperkuat kerja sama ekonomi dan memanfaatkan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia.

Pemerintah Indonesia akhirnya membuka lelang terbuka bagi investor asing yang berminat pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. China dan Jepang merupakan dua negara yang telah menunjukkan minatnya untuk mengembangkan proyek tersebut. Pemerintah Indonesia memilih China untuk membangun proyek kereta cepat Jakarta-Bandung karena China bersedia bekerja sama dengan skema business to business tanpa adanya jaminan dari pemerintah. Sementara itu, Jepang menginginkan adanya jaminan dari pemerintah Indonesia untuk terlibat dalam pembangunan proyek tersebut. Selain itu, Indonesia juga melihat adanya peluang untuk saling bertukar ilmu dan pengalaman dengan membangun kereta cepat dengan China. Hal tersebut menjadi salah satu pertimbangan dalam memilih China sebagai mitra dalam proyek ini (Octorifadli, dkk, 2021). Dengan adanya kerja sama antara pemerintah Indonesia dan China tersebut, maka terpilihlah kereta cepat jenis CR400F CRRC dari Qingdao Sifang China yang diharapkan dapat beroperasi yang sebelumnya ditargetkan pada tahun 2019, namun karena terjadi pembengkakan biaya operasional maka ditargetkan kembali menjadi pertengahan tahun 2023 dengan kapasitas penumpang sekitar 365 orang (Fadillah, 2023). Proyek kereta cepat ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan mempercepat pergerakan orang dan barang antara Jakarta

dan Bandung, serta berpotensi memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di wilayah tersebut.

Beberapa diplomasi ekonomi Indonesia kepada China dalam kerjasama kereta cepat, dilakukan dalam keahlian berikut.

Pertama, Keahlian Berdagang Ekonomi Indonesia. Kunjungan kenegaraan pertama Presiden Joko Widodo ke Beijing pada 8 November 2014 merupakan awal dimulainya kegiatan promosi ekspor dan investasi Indonesia ke Tiongkok. Dalam kunjungan tersebut, Presiden Joko Widodo menghadiri pertemuan bilateral dengan Presiden Xi Jinping yang merupakan tuan rumah APEC ke-22. Sebelum pertemuan bilateral dengan Presiden Xi Jinping, Presiden Joko Widodo juga menghadiri Forum Bisnis Indonesia-Tiongkok yang digagas oleh Indonesia. Forum Bisnis yang diberi nama "Forum Perdagangan, Investasi, dan Ekonomi Indonesia-Tiongkok" ini diselenggarakan pada 9 November 2014. Tujuan dari forum tersebut adalah untuk mempertemukan para pelaku usaha Indonesia dan Tiongkok guna memperluas kerja sama di bidang perdagangan, investasi, dan ekonomi (Mardhiyyah & Suryadipura, 2023).

Melalui forum ini, para pelaku usaha kedua negara berkesempatan untuk menjajaki potensi kerja sama, menjalin kontak bisnis, serta melakukan diskusi dan negosiasi guna memperluas kerja sama ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok. Forum Bisnis ini diharapkan dapat mempererat hubungan bilateral dalam hal perdagangan dan investasi kedua negara. Dengan adanya kegiatan promosi ekspor dan investasi seperti ini, diharapkan dapat meningkatkan volume perdagangan antara Indonesia dan Tiongkok, sekaligus menarik minat investor Tiongkok untuk menanamkan modalnya di Indonesia. Melalui forum ini, Indonesia juga telah berhasil merampungkan pembangunan infrastruktur Indonesia melalui proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Kedua, Jejaring Ekonomi dan Advokasi Indonesia. Indonesia memiliki kepentingan nasional yang kuat terhadap kebijakan BRI Tiongkok, khususnya dalam upaya pembangunan infrastruktur di negara ini. Presiden Joko Widodo dalam kepemimpinannya memberikan prioritas tinggi terhadap pembangunan di berbagai sektor, khususnya infrastruktur, dengan maksud untuk mewujudkan pemerataan pembangunan nasional. Hubungan Tiongkok dan Indonesia saat ini merupakan kemitraan strategis komprehensif. Dalam pandangan Duta Besar Tiongkok untuk Indonesia, Xiao Qian, status ini tidak hanya mencerminkan kedekatan hubungan saat ini tetapi juga mencerminkan arah kerja sama kedua negara di masa mendatang. Xiao Qian menyatakan bahwa kerja sama bilateral komprehensif terus mengalami kemajuan di sektor politik, keamanan, perdagangan dan

investasi, hubungan masyarakat, serta isu global dan regional (Nasrullah, 2018). Dengan demikian, Indonesia dan Tiongkok menjaga hubungan yang erat dan berkelanjutan, dengan fokus pada kerja sama yang melibatkan berbagai sektor dan membawa kemajuan bagi kedua negara.

Sebelumnya, Indonesia telah melakukan studi kelayakan proyek kereta cepat melalui kerja sama dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) pada tahun 2015. JICA bertanggung jawab dalam pendanaan studi tersebut. Namun, Pemerintah Indonesia memberikan akses kepada investor untuk berinvestasi pada proyek kereta cepat tersebut, dan Jepang telah menyatakan minatnya sebagai investor sebelumnya. Kemudian, Tiongkok melalui program BRI juga menyatakan minatnya untuk menjadi investor dalam pembangunan proyek kereta cepat tersebut. Pemerintah Indonesia kemudian menunjuk Boston Consulting Group untuk mengkaji proposal yang diajukan kedua negara tersebut. Setelah melalui pertimbangan yang matang, Indonesia memilih Tiongkok sebagai investor utama dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tersebut. Salah satu alasan Indonesia memilih Tiongkok adalah karena Jepang menginginkan jaminan dari pemerintah Indonesia, sedangkan Tiongkok bersedia menjadi investor dengan skema business to business, di bawah keinginan pemerintah Indonesia yang tidak menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk membangun kereta cepat (Octorifadli, dkk., 2021). Melalui investasi yang dilakukan oleh Tiongkok, program BRI dapat terwujud di Indonesia dengan membangun infrastruktur yang dibutuhkan oleh negara ini. Proyek kereta cepat ini merupakan bentuk kerja sama Tiongkok dan Indonesia dalam program BRI.

Ketiga, Regulatory Management And Resource Mobilization Indonesia. Dalam proses pelaksanaannya, pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung membutuhkan dana yang sangat besar. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung memang melibatkan konsorsium yang terdiri dari beberapa perusahaan BUMN dan perusahaan asal China, yang kemudian membentuk perusahaan patungan, PT Kereta Api Indonesia China (KCIC). Proyek ini dibiayai dengan skema yang melibatkan penyertaan modal dan pinjaman. Struktur pembiayaan KCIC meliputi 75 persen dari nilai proyek yang dibiayai oleh China Development Bank (CBD), sedangkan 25 persen sisanya dibiayai melalui ekuitas konsorsium. Dari 25 persen ekuitas tersebut, 60 persen berasal dari konsorsium Indonesia sebagai pemegang saham mayoritas. Jadi, konsorsium Indonesia menyumbang sekitar 15 persen dari total pendanaan proyek, sedangkan 85 persen sisanya dibiayai melalui ekuitas dan pinjaman dari pihak China (Idris, 2022). Pemerintah Indonesia juga menyediakan Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar

Rp3,4 triliun yang digunakan untuk pembayaran modal dasar atau kewajiban modal dari konsorsium. Selain itu, China Development Bank (CBD) menyediakan pinjaman yang diperkirakan mencapai US\$4,55 miliar atau setara dengan Rp64,9 triliun (Idris, 2022).

Meskipun proyek ini menuai kritik dan kontroversi terkait pembengkakan biaya dan beberapa masalah lainnya, pemerintah Indonesia dan KCIC tetap menganut pendekatan business to business (B to B) dalam mengembangkan proyek ini. Artinya, proyek ini dinilai sebagai kerja sama antarperusahaan dalam kerangka komersial tanpa melibatkan jaminan langsung dari pemerintah Indonesia. Pendanaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ini menggabungkan penyertaan modal dan pinjaman dari pihak Tiongkok, serta Penanaman Modal Negara dari pemerintah Indonesia. Diharapkan dengan skema pendanaan ini, proyek ini dapat terus memberikan manfaat dalam pengembangan infrastruktur transportasi di Indonesia.

Di sisi internal Indonesia, mengingat keterbatasan anggaran pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur dalam skala nasional, maka skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPBU) merupakan ford atau kerja sama antara pemerintah dengan pihak swasta. Dalam skema KPS, pemerintah bekerja sama dengan pihak swasta untuk membiayai dan melaksanakan proyek infrastruktur. Pihak swasta berperan sebagai investor yang menyediakan sebagian atau seluruh dana yang dibutuhkan, sedangkan pemerintah memberikan dukungan kebijakan, fasilitas, dan jaminan investasi. Dalam kasus pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, pemerintah Indonesia mengundang investor swasta, termasuk dari Tiongkok, untuk berpartisipasi dalam proyek ini. Pihak swasta yang terlibat akan mendapatkan hak pengelolaan proyek sekaligus keuntungan finansial dari pengoperasian kereta cepat tersebut (Wijaya, 2020).

Melalui skema KPBU, pemerintah Indonesia dapat memperoleh sumber daya dan pendanaan dari sektor swasta untuk melaksanakan proyek infrastruktur yang membutuhkan investasi besar. Hal ini akan membantu mengatasi kesenjangan finansial yang dihadapi pemerintah dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dan mempercepat realisasi proyek tersebut. Diharapkan dengan adanya kerja sama antara pemerintah dan sektor swasta melalui skema KPBU, pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dapat berjalan lancar dan memberikan manfaat bagi pengembangan infrastruktur dan konektivitas di Indonesia.

SIMPULAN

Kerjasama kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dan Tiongkok merupakan salah satu proyek yang dilaksanakan dalam kerangka Belt and Road Initiative (BRI) yang digagas Presiden Xi Jinping. BRI merupakan strategi soft power Tiongkok untuk meningkatkan kerja sama ekonomi dengan negara lain dan memperkuat pengaruhnya di berbagai kawasan. BRI penting bagi Tiongkok karena melalui program ini, Tiongkok dapat memperkuat posisinya sebagai negara yang berperan aktif dalam kerja sama ekonomi global. Dalam konteks kereta cepat Jakarta-Bandung, Tiongkok memandang Indonesia sebagai mitra potensial karena Indonesia merupakan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dengan jumlah penduduk yang besar dan sumber daya alam yang melimpah.

Indonesia juga melihat adanya peluang dalam kerja sama ini untuk meningkatkan infrastruktur dan konektivitas di dalam negeri. Tiongkok dipilih sebagai mitra karena bersedia berinvestasi tanpa jaminan dari pemerintah, sedangkan Jepang membutuhkan jaminan dari pemerintah Indonesia. Selain itu, Indonesia juga dapat belajar dan bertukar pengalaman dalam membangun kereta cepat dengan Tiongkok. Dalam diplomasi ekonomi, Indonesia mendorong ekspor dan investasi ke Tiongkok melalui forum bisnis dan pertemuan bilateral antara Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan volume perdagangan kedua negara dan menarik minat investor Tiongkok untuk berinvestasi di Indonesia.

Diplomasi ekonomi dapat dilihat dari bagaimana upaya Indonesia dalam mendekatinya melalui dialog di forum internasional untuk mendatangkan investor asing, seperti Perjanjian Kerja Sama Kereta Cepat Indonesia-Tiongkok. Melalui kerja sama ini diharapkan akan terjadi pertumbuhan ekonomi, peningkatan konektivitas, serta pertukaran pengetahuan dan pengalaman kedua negara. Setelah adanya kerja sama kereta cepat dengan Tiongkok, Indonesia juga berpotensi untuk membuka kerja sama dengan negara lain yang memiliki keahlian di bidang penjualan ekonomi dan potensi sumber daya yang ada di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Berridge, GR, & Berridge, GR (2010). Diplomasi publik. Diplomasi: Teori dan Praktik , 179-191.
- Cipto, B. (2018). Strategi China Merebut Status Kekuatan Super. Yogyakarta : Pustaka Pelajar .
- Fadilah, I. (2023, 9 Mei). Perjalanan Proyek Kereta Cepat, Target Rampung 2019 Molor Jadi 2023 . keuangan detik. Diakses tanggal 14 Juni 2023, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-6346878/perjalanan-proyek-kereta-cepat-target-rampung-2019-molor-jadi-2023/2>
- Idris, M. (2022, 26 Mei). Ironi Kereta Cepat: Ngotot Diklaim B ke B, Tapi Pakai Duit APBN Halaman semua - Kompas.com . Uang Kompas. Diakses tanggal 14 Juni 2023, dari <https://money.kompas.com/read/2022/05/26/104146726/ironi-kereta-cepat-ngotot-diklaim-b-to-b-tapi-pakai-duit-apbn?page=all>
- Iswara, AJ (2022, 18 Agustus). Apakah Indonesia Negara Berkembang atau Maju? Halaman semua - Kompas.com . Berita Global Terkini. Diakses tanggal 11 Juni 2023, dari <https://internasional.kompas.com/read/2022/08/18/175700170/apakah-indonesia-negara-berkembang-atau-maju-?page=all>
- Mardhiyyah, I., & Suryadipura, D. (2023). DIPLOMASI EKONOMI INDONESIA TERHADAP TIONGKOK PADA MASA KABINET KERJA 2014-2019. Jurnal Hubungan Internasional Padjadjaran , 5 (1), 1-17.
- Moleong, LJ (2005). Metodologi kualitatif. Edisi Revisi. Bandung : PT Remaja Rosdakarya .
- Nasrullah, N. (2018, 28 November). Sejauh Mana Hubungan RI-Tiongkok? Begini Penuturan Dubes Cina . Republika. Diakses pada 14 Juni 2023, dari <https://internasional.republika.co.id/berita/piv4yv320/sejauh-mana-hubungan-ricina-begini-penuturan-dubes-cina>
- Octorifadli, GP, Puspitasari, A., & Azzqy, AAR (2021). Kepentingan Tiongkok terhadap Indonesia melalui Belt and Road Initiative dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Periode 2015 – 2020. Balcony , 5 (2), 175-186.
- Rana, KS (2007). Artikel: 'Diplomasi Ekonomi: Pengalaman Negara-negara Berkembang', Buku: Diplomasi Ekonomi Baru: Pengambilan Keputusan dan Negosiasi dalam Hubungan Internasional, ed. Nicholas Bayne dan Stephen Woolcock , (Ashgate, London, Edisi ke-2, 2007) , hlm. 201-20.
- Toruan, GTL (2021). Kebijakan Belt And Road Initiative Sebagai Alat Soft Power Cina Dalam Membangun Hegemoni Di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina Di

Indonesia). Jurnal Soshum Insentif , 4 (1), 89-97.

Wijaya, H. (2020). Aktualisasi Kebijakan China One Belt And One Road di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Dinamika Global: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional* , 5 (01), 109-122.

Yati, R. (2021, 16 Oktober). 6 Tahun Perjalanan KCIC, Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Jadi Fokus Utama . *Ekonomi-Bisnis*. Diakses pada 11 Juni 2023, dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20211016/98/1455164/6-tahun-perjalanan-kcic-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-jadi-fokus-utama>.