

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **I. Latar Belakang**

Tiongkok merupakan salah satu negara super power, membuat negara Indonesia ingin menjalin hubungan Kerja sama dengan Tiongkok. Pada masa jabatan Pak Jokowi telah melakukan kunjungan pertama kali ke Tiongkok pada 8 November 2014. Saat itu Pak Jokowi berkunjung ke Tiongkok untuk menghadiri acara Konferensi Tingkat Tinggi APEC, di Beijing Tiongkok. Juga melakukan perayaan yang ke 65 tahun dalam hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok (Andika, 2017). Dalam melakukan perayaan ini Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping pertama kali membahas untuk bisa meningkatkan hubungan kerja sama Indonesia-Tiongkok. Dalam hal ini kedua Presiden tersebut berfokus terhadap bidang ekonomi. Kemudian akhir dari pembahasan kedua Presiden tersebut membuahkan hasil dengan menyepakati delapan MoU. Kemudian pada tahun 2014 Indonesia-Tiongkok telah menyepakati 36 *Memorandum of Understanding* (MoU) dan salah satu *Memorandum of Understanding* (MoU) ini terdiri dari bidang perekonomian dan lainnya (Andika, 2017).

**Gambar 1.1 Contoh Bentuk Kerta Cepat Indonesia-China**



Sumber: (CNN Indonesia)

Kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam dalam perkeretaapian ini dimulai saat adanya proyek KCIC. Karena Indonesia yang memilih Tiongkok menjadi mitra untuk bekerja sama dalam pembangunan proyek kereta cepat dengan rute Jakarta-Bandung. Kemudian pembangunan proyek ini dimulai pada tahun 2015 dan proyek ini akan dibangun sejauh 142 km dari Jakarta hingga Bandung. Kereta cepat ini memiliki kecepatan antara 200km/jam sampai dengan 250km/jam dari Jakarta hingga Bandung (Darmaliza, 2019).

Proyek KCIC ini melibatkan beberapa perusahaan swasta asing dan pemerintah Indonesia berikut beberapa pihak yang terlibat dalam proyek ini yaitu; Beijing Yawan HSR Co Ltd, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia, China Development Bank, Kesepakatan antara presiden Joko Widodo dengan Xi Jinping. Perusahaan Beijing Yawan HSR Co Ltd ini terdiri dari China Railway International Co Ltd, China Railway Group Limited, Sinohydro Corporation Limited, CRRC Corporation Limited, China Railway Signal and Communication Crop. Kemudian dari PT Pilar Sinergi BUMN yang terdiri dari beberapa gabungan dari BUMN, yaitu; PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasamarga (Persero) Tbk (Anwar, 2023).

Pada awal tahun 2019 terjadi pandemi Covid-19 membuat warga negara Tiongkok panik. Pandemi Covid-19 ini menyebabkan banyak korban meninggal dunia. Menyebabkan berbagai perusahaan kecil maupun perusahaan besar terancam tutup atau bangkrut. Tiongkok mengalami penurunan ekonomi dan negara Indonesia juga mengalami penurunan ekonomi. Karena itu mengakibatkan semua kegiatan antar luar negeri mengalami kendala. Pandemi Covid-19 menghambat pembangunan infrastruktur antara negara Indonesia-Tiongkok dan hambatannya berupa bahan-bahan material dan tenaga kerja.

Dari latar belakang yang telah di tulis oleh penulis, bahwa pembangunan keretacepat yang merupakan proyek dari negara Indonesia-Tiongkok memiliki berbagai hambatan. kegiatan impor yang sudah terjalin antara Indonesia-Tiongkok mengalami hambatan dan salah satu dari banyaknya hambatan ialah Covid-19 yang menyebabkan pembangunan proyek KCIC ini menjadi sedikit terhambat. Oleh maka dari itu, penulis ingin menjelaskan permasalahan yang telah disoroti dengan sesuai judul Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Hambatan Kerja Sama Proyek Infrastruktur Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) Tahun 2020.

Penelitian yang pertama berkaitan tentang kerja sama kereta cepat Indonesia- China yang di tulis oleh Muhammad Daris dengan judul “*Kerja sama Indonesia-China Dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung 2014-2018*” (2020). Penelitian dari jurnal ini menggambarkan bahwa adanya kerja sama antara Indonesia-Tiongkok yang sudah terjalin lama ini memiliki

beberapa kerja sama. Salah satu nya ialah proyek (KCIC) Kereta Cepat Indonesia-China yang sangat menguntungkan bagi kedua negara.

Dari jurnal ini membahas proyek KCIC dengan konsep kerja sama internasional.

Dari penelitian ini bahwa proyek (KCIC) Kereta Cepat Indonesia-China adanya berlangsung nya kerja sama Indonesia-Tiongkok melalui proyek KCIC dengan berbagai permasalahan. Penelitian yang kainnya berkaitan dengan analisis pembangunan proyek KCIC yang di tulis oleh Luthfi Ali dengan judul “*Analisis Kerja Sama Pemerintah Negara Indonesia Dengan Negara Tiongkok Pada Proyek Nasional Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015-2018*” (2022). Penelitian dari jurnal ini menggambarkan bahwa pemerintah Indonesia memiliki sebuah proyek infrastruktur dan bekerja sama dengan negara Tiongkok. Dari jurnal ini memakai teori decision making untuk menganalisis pembangunan proyek KCIC yang telah bekerja sama dengan negara Tiongkok. Oleh karena itu bahwa penelitian ini yang menganalisis untuk melihat perkembangan hubungan kerja sama antara Indonesia-Tiongkok saat berlangsungnya pembangunan proyek KCIC.

### **1.1 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang dituliskan dalam sub bab diatas. Bahwa penulis mengajukan rumusan masalah berupa pertanyaan “Bagaimana Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Hambatan Kerja Sama Proyek Infrastruktur Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) Tahun 2020?”.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

### **1.2.1 Secara Umum**

Secara umum, bahwa penelitian ini ditujukan penulis untuk memenuhi persyaratan supaya dapat memperoleh gelar sarjana pada program studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosiasl dan Ilmu Politik dari Universitas pembangunan Nasional“Veteran” Jawa Timur.

### **1.2.2 Secara khusus**

Penulis memiliki tujuan khusus yang ingin dicapai penulis dalam penelitian ini dengan mengetahui hambatan saat pembangunan proyek KCIC yang dibangun di Jakarta-Bandung yang dikerjakan oleh pegawai Indonesia dengan pegawai Tiongkok.

Situasi yang sedang di teliti oleh penulis ini, banyak masyarakat tidak mengetahui terkait proyek KCIC atau pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.Saat proses pembangunan proyek kereta cepat ini banyak sekali hambatan nya. Salah satunya ialah akibat pandemi Covid-19 yang sangat membuat proyek KCIC ini memiliki kendala. Juga banyak masyarakat tidak mengetahui bahwa tenaga kerja dan bahan material untukmembangun kereta cepat Jakarta-Bandung.

Maka dari itu penulis melakukan penelitian ini berharap supaya bisa memperluas wawasan dan pengetahuan bagi para pembaca untuk ranah kajian *Public-Private- Patnership dan Kerja Sama Infrastruktur Internasional* dalam studi Hubungan Internasional.

### **1.3 Kerangka Pemikiran**

#### **1.3.1 Public Private Partnership**

Istilah konsep *Public Private Partnership* ini awal mula nya di temukan di Amerika Serikat. Karena berkaitan dengan pendanaan yang berhubungan dengan public dan swasta asing. Fokus utama dahulu ialah untuk program pendidikan dan adanya pengadaan utilitas, sekitar tahun 1950-an. Kemudian sekitar tahun 1960-an bahwa dalam pendanaan harus ada patungan antara pemerintah dengan swasta. Tujuan untuk patunganialah untuk membangun pembaharuan perkotaan. Juga Amerika Serikat memakai istilah Public Private Partnership untuk megarah kepada penyediaan layanan sosial yang telah di danai oleh pihak pemerintah dan swasta asing (Yescombe, 2007).

*Public Private Partnership* merupakan perjanjian atau kerja sama yang dilakukan dari pihak pemerintah dengan pihak swasta. Pihak swasta asing yang mengambil alih fungsi dari pemerintah dengan periode waktu yang di tentukan. Pihak swasta juga berhak menerimakompensasi saat pelaksanaan fungsi sedang berlangsung maupun tidak berlangsung dan pihak swasta asing berhak bertanggung jawab atas resiko saat pelasaan fungsi tersebut sedang berlangsung (Yafie & Abbas, 2018).

Definisi lain dari *Public Private Partnership* adalah bentuk kerja sama antara pihak public dengan pihak private dan dari definisi terdapat beberapa ketentuan. Ketentuan tersebut bahwa pihak private memiliki hak untuk menjalankan fungsi pemerintah dengan waktu periode yang telah ditentukan.

Juga pihak private berhak mendapatkan kompensasi saat pelaksanaan fungsi tersebut berlangsung maupun tidak berlangsung dan pihak private bertanggung jawab saat pelaksanaan fungsi menimbulkan resiko (Yafie & Abbas, 2018).

Publik Privat Patnership juga memiliki unsur penting yang sudah melekat dalam skema (PPP) *Public Private Partnership*. Unsur penting yang telah melekat ialah; Terdapat perpanjangan kontrak dengan pihak pemerintah dan swasta asing, Desain, konstruksi, pembiayaan dan dalam beroperasi dari pihak bagian infrastruktur yang berhak dilakukan oleh pihak swasta asing, pembayaran atau pendanaan dalam suatu proyek merupakan tanggung jawab dari pihak swasta asing, juga kepemilikan sebuah proyek tersebut merupakan milik pihak swasta asing. Akan tetapi bisa di transfer kepada pemerintah saat akhir kontrak *Public Private Partnership* (Abdullah, 2020).

Pihak pemerintah yang merancang semua kebutuhan infrastruktur ini dengan cara memilih patner. Supaya rencana dalam membangun infrastruktur bisa mendapatkan pendanaan. Juga bisa mentrasfer teknologi dan mempermudah mendapatkan sumber daya manusia saat melaksanakan proyek infrastruktur. Hambatan dari teori ini bahwa adanya kurangnya pemahaman mitra kerja, kebijakan dan prosedur yang menurutnya rumit, risiko keuangan, perbedaan kepentingan, ketidakpastian hukum. Oleh maka dari itu solusi dari hambatan tersebut harus bisa meningkatkan pemahaman mitra kerja sama. Juga bisa memperbaiki kebijakan dan prosedur dan mengelola keuangan dengan baik. Kemudian harus menyeimbangkan kepentingan antara pemerintah

dan pihak swasta asing. Juga harus bisa memastikan kepastian hukum untuk berjalannya teori ini dengan baik (Abdullah, 2020).

Gap dari teori ini bahwa *Public Private Partnership* pemerintah Indonesia menjalin kerja sama dengan perusahaan Tiongkok saat melaksanakan proyek (KCIC) Kereta Cepat Indonesia China. Pelaksanaan proyek tersebut berlangsung dan untuk mencari mitra untuk pendanaan dalam proyek ini.

### **1.3.2 Kerja Sama Infrastruktur Internasional**

Kerja sama infrastruktur internasional merupakan kerja sama yang dilakukan diantara dua negara. Dari kerja sama tersebut memiliki tujuan untuk mencapai tujuan yang sama. Karena pada dasarnya kerja sama itu selalu memiliki tujuan sama dan jika kalau tidak memiliki tujuan sama dalam kerja sama, akan membuat kerja sama tersebut tidak bisa bertahan lama. Seperti kerja sama dalam hubungan internasional yang memiliki tujuan sama. Supaya bisa bertahan lama (Kaloko, 2021).

Dalam melakukan kerja sama ini memiliki beberapa jenis salah satunya kerja sama bilateral yang mengarah kedalam kerja sama infrastruktur internasional. Karena kerja sama infrastruktur internasional ini pada umumnya merupakan kerja sama antar dua negara, Contohnya Indonesia dengan Tiongkok memiliki hubungan kerja sama infrastruktur internasional. Kemudian dalam kerja sama infrastruktur internasional terdapat infrastruktur publik. Infrastruktur publik merupakan fasilitas yang diperlukan bagi masyarakat dengan tujuan untuk mendukung kegiatan ekonomi dalam suatu

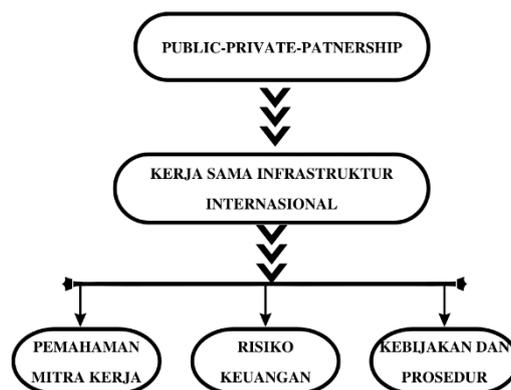
negara, contoh nya seperti akomodasi untuk para pekerja kantor atau pekerja dibidang lainnya (Yescombe, 2007).

Kemudian saat kerja sama infrastruktur internasional ini mengalami hambatan dalam menjalan proyek bisa menggunakan solusi dengan meningkatkan koordinasi antarpemerintah dengan pihak swasta asing dengan cara yang baik. Karena kunci dari keberhasilan dari proyek ialah komunikasi yang baik. Gap dari teori ini bahwa terdapat kerja sama infrastruktur antar negara Indonesia dengan Tiongkok dalam suatu proyek pembangunan Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC).

#### 1.4 Sintesa Pemikiran

Melihat dari latar belakang, rumusan masalah, dan kerangka pemikiran yang sudah dijelaskan pada beberapa sub bab diatas, bisa didapatkan hasil sintesa pemikiran sebagai berikut:

**Bagan 1.1 Sintesa Pemikiran**



**Sumber : Penulis**

Dari sintesa pemikiran yang sudah di buat oleh penulis, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pemahaman teori *Public-Private-Partnership* merupakan kerjasama pemerintah dengan pihak swasta asing. Kemudian kerja sama yang dilakukan oleh pihak pemerintah dan swasta asing ialah kerja sama infrastruktur. Maka dari itu ada kaitannya dengan teori kerja sama infrastruktur internasional. Karena dalam kerja sama yang dilakukan untuk membangun sebuah proyek infrastruktur. Kerja sama dilakukan bertujuan untuk memenuhi fasilitas pelayanan publik dari segi transportasi. Kemudian, dari teori *Public-Private-Partnership* dan Kerja sama infrastruktur internasional memiliki beberapa hambatan. Hambatan yang pertama ialah pemahaman mitra kerja. Karena saat melakukan mitra kerja sangat kurang diperhatikan, kedua ialah risiko keuangan yang disebabkan kurang fokus saat mengeluarkan dana untuk membangun sebuah proyek, yang ketiga ialah kebijakan dan prosedur yang tidak sesuai dengan kondisi saat pembangunan proyek dilaksanakan.

### **1.5 Argumen Utama**

Melihat dari latar belakang, rumusan masalah, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran dan sintesa pemikiran. Bahwa argumen utama dari penulis ialah Indonesia yang telah memiliki hubungan kerja sama dengan Tiongkok sudah lama. Maka dari itu Pemerintah Indonesia yang memiliki perencanaan proyek kereta cepat dan menjalin mitra kerja dengan negara Tiongkok.

Mitra kerja yang bekerja sama dengan Indonesia ialah perusahaan Beijing Yawan HSR Co. Limited dalam membangun proyek KCIC di Jakarta-

Bandung. Karena kerja sama antara Pemerintah Indonesia dengan perusahaan swasta asing Tiongkok ini termasuk kedalam teori *Public-Private-Partnership* dalam skema kerja sama infrastruktur internasional. Proyek KCIC di Jakarta-Bandung yang dimulai pada tahun 2015 dan akan selesai pada tahun 2021. Akan tetapi mendekati jadwal selesainya pembangunan proyek ini, pada awal tahun 2020 terjadi sebuah pandemi Covid-19 yang menyebabkan hambatan dalam pembangunan proyek kereta cepat dari arah Jakarta ke Bandung.

Hambatan dalam proses pembangunan kereta cepat ini ialah pemahaman mitra kerja yang kurang diperhatikan oleh pihak Pemerintah Indonesia dan dari pihak Tiongkok juga. Kemudian bagian risiko keuangan dalam proses pembangunan proyek kereta cepat ini yang menghabiskan banyak dana yang tidak sesuai dengan perencanaan awal. Adanya kebijakan dan prosedur yang belum sesuai dengan kondisi pada saat tahun 2020. Karena pada tahun 2020 tersebut terdapat tenaga kerja Tiongkok dan bahan-bahan material yang berasal dari Tiongkok yang tidak bisa datang ke Indonesia.

Maka dari itu kebijakan Indonesia dalam mengatasi hambatan ini yaitu memintakan pelatihan dan memberikan ilmu pengetahuan dan skill untuk tenaga kerja Indonesia dalam membuat bahan-bahan material, cara kerja dan berbagai skill yang bisa digunakan untuk membangun proyek KCIC (Kereta cepat Indonesia-China). Karena pada tahun 2020 hambatan yang paling menunda proses pembangunan proyek KCIC ini ialah kebijakan dan prosedur saat menangani permasalahan tenaga kerja asing dan bahan-bahan material.

Karena menurut teori *Public-Private-Partnership* bahwa Pihak swasta

juga berkewajiban memberikan kompensasi saat pelaksanaan fungsi sedang berlangsung maupun tidak berlangsung dan pihak swasta berhak bertanggung jawab atas resiko saat pelaksanaan fungsi tersebut sedang berlangsung. Maka dari itu perusahaan Beijing Yawan HSR Co. Limited memiliki kewajiban dalam mengatasi hambatan proyek pembangunan KCIC.

## **1.6 Metodologi Penelitian**

### **1.6.1 Tipe Penelitian**

Penulis memakai penelitian deskriptif yang mengarah ke studi kasus yang berhubungan dengan pengumpulan data secara detail dan dalam jangka waktu yang berkesinambungan penelitian ini lebih fokus untuk mencari hambatan pembangunan proyek KCIC dalam hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok pada tahun 2020. Ciri khusus terkait penelitian yang bersifat kualitatif ialah dengan menggunakan teknik pengumpulan data dan juga analisis yang tidak terlalu mengandalkan data dari numerik. Di penelitian ini menganalisis jurnal, buku, dan artikel terkait judul yang di angkat oleh sipenulis (Dr. Sandu Siyoto, 2017).

### **1.6.2 Jangkauan Penelitian**

Supaya pembahasan yang dijelaskan di penelitian ini lebih tersusun rapi dan terarah. Maka dari itu penulis memberikan batasan untuk periode yang akan diteliti. Batasan periode yang penulis teliti ialah pada tahun 2020. Penulis yang mengambil rentang waktu hanya satu tahun untuk penelitian ini, dikarenakan pada tahun 2020 saja hambatan-hambatan itu terjadi. Juga pada tahun 2020 banyak sekali peristiwa dan musibah yang terjadi. Karena pada tahun 2020 pembangunan proyek KCIC ini terjadi penundaan dalam proses

pengerjaannya.

### **1.6.3 Teknik Pengumpulan Data**

Pada Teknik pengumpulan data, penulis menggunakan data sekunder dengantujuan untuk melengkapi penelitian ini. Data sekunder ialah sebuah laporan, berita, jurnal yang didapat daricerita orang lain. Pada konteks penelitian ini, menggunakan data sekunder yang akan digunakan oleh penulis untuk mencari informasi dengan cara membaca dan memahami jurnal ilmiah, buku dan beberapa berita yang berkaitan langsung dengan hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok. Juga untuk mencari informasi terkait kerja sama Indonesia-Tiongkok dalam melakukan pembangunan proyek KCIC. Pada data sekunder penulis menggunakan untuk mencari informasi dengan cara membaca dan memhami beberapa surat kabar, laporan, catatan dan lain-lain nya. Berkaitan dengan hambatan-hambatan dalam pembangunan proyek KCIC.

### **1.6.4 Teknik Analisis Data**

Dalam penlitian ini memakai Teknik analisis data penelitian kualitatif lebih berfokus terhadap peristiwa atau fenomena yang telah terjadi di lingkungan aslinya. Analisis data kualitatif ini bersifat subjektif, akan tetapi jenis penelitian ini bisa diperthankan kualitasnya. Juga analisis data kualitatif ini bersifat iteratif. Karena hak ituadanya perulangan dan keterkaitan antara pengumpulan data dan analisis data. Juga bisadisebut dengan memperkecil data, menampilkan data, dan bisa menarik sebuah kesimpulan dari data tersebut (Sarosa, 2021).

### **1.6.5 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini tersusun dalam empat bab, yakni sebagai berikut:

**BAB I** yang berisikan mengenai pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka pemikiran, sintesa pemikiran, argument utama, metodologi penelitian yang terdiri dari beberapa bagian, yakni sebagai berikut: tipe penelitian, jangkuan penelitian, Teknik pengumpulan data, Teknik analisis data dan sistematika penulisan;

**BAB II** berisi mengenai penjelasan terkait tentang Pemahaman Mitra Kerja dan Risiko Keuangan dalam Proyek Infrastruktur KCIC;

**BAB III** berisi mengenai analisis terkait Kebijakan dan Prosedur Pemerintah Indonesia dalam Proyek Infrastruktur KCIC;

**BAB IV** berisi terkait tentang kesimpulan dan saran penelitian.