

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Rencana pembangunan proyek kereta cepat telah ada sejak tahun 2008. Pada awalnya, kereta cepat diproyeksikan untuk mengambil rute Jakarta-Surabaya. Proyek tersebut diusulkan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional bersama dengan Kementerian Perhubungan.<sup>1</sup> Di tahun yang sama, Jepang berencana untuk mengeksport teknologi kereta berkecepatan tinggi Shinkansen kepada Indonesia. Pada saat Festival Persahabatan Indonesia-Jepang dilaksanakan pada November 2008, Jepang memamerkan teknologi Shinkansen milik Jepang untuk menarik minat pihak Indonesia yang hadir dalam rangkaian acara tersebut.<sup>2</sup> Skema pendanaan yang direncanakan melalui pinjaman lunak telah diusulkan oleh JICA untuk membangun kereta cepat yang menghubungkan masyarakat di pulau Jawa, yaitu dari Jakarta menuju Surabaya yang panjangnya diperkirakan mencapai 730 km. Menurut Jepang, pulau Jawa mengalami masalah yang sama seperti pulau Honshu sebelum dibangunnya layanan kereta cepat. Kemacetan terjadi dimana-mana akibat dari tingginya volume transportasi barang maupun penumpang.

---

<sup>1</sup> Septian Deny. 2016. Ini Cerita Awal Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. [online] dalam <https://m.liputan6.com/bisnis/read/2434749/ini-cerita-awal-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung> (Diakses pada 19 Februari 2020).

<sup>2</sup> JICA. 2008. JICA in Indonesia-Japan Expo 2008. [online] dalam [https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/en/topics\\_200901\\_ijexpo.htm](https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/en/topics_200901_ijexpo.htm) (Diakses pada 19 Februari 2020).

Namun, karena pertimbangan politis dan dana yang dibutuhkan sangat besar bagi Indonesia, sementara pemerintah saat itu membutuhkan dana untuk program-program lainnya. Jadi, pada saat itu proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya belum dapat diimplementasikan.<sup>3</sup> Kemudian, lantaran untuk membangun kereta cepat Jakarta-Surabaya dibutuhkan dana yang sangat besar, maka Bappenas mengubah rute kereta cepat menjadi Jakarta-Bandung.<sup>4</sup> Pemilihan dua kota tersebut tidak hanya soal keterbatasan dana saja. Dengan membangun rute Jakarta-Bandung, Bappenas menghitung akan terjadi peningkatan pendapatan per kapita yang signifikan.

Empat tahun kemudian, di tahun 2012 Badan Perencanaan Pembangunan Nasional bersama dengan Kementerian Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata Jepang (MLIT) menggelar seminar bertajuk pembangunan alat transportasi publik yakni Kereta Cepat dengan rute Jakarta-Bandung di hotel Pullman.<sup>5</sup> Dalam seminar tersebut, Direktur Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, Bastary Pandji Indra optimis program kereta cepat akan menjadi perubahan besar dalam sejarah transportasi Indonesia. Selain itu, ia juga berpendapat bahwa kereta cepat akan menjadi solusi bagi negara untuk menambah pilihan alat transportasi umum

---

<sup>3</sup> Zakir Hussain. 2013. Jakarta mulls high-speed rail system. [online] dalam <https://www.thejakartapost.com/news/2013/10/28/jakarta-mulls-high-speed-rail-system.html> (Diakses pada 19 Februari 2020).

<sup>4</sup> Septian Deny. 2016. Ini Cerita Awal Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. [online] dalam <https://m.liputan6.com/bisnis/read/2434749/ini-cerita-awal-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung> (Diakses pada 19 Februari 2020).

<sup>5</sup> Bappenas. 2012. Bappenas dan Pemerintah Jepang Rancang kereta Api Super Cepat Jakarta-Bandung. [online] dalam <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/berita-harian-bappenas/bappenas-dan-pemerintah-jepang-rancang-kereta-api-super-cepat-jakarta-bandung/> (Diakses pada 19 Februari 2020).

yang tersedia. Sementara itu, Direktur utama PT. KAI, Ignasius Jonan meragukan proyek tersebut. Ignasius Jonan berpendapat bahwa program pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung hanya bisa dinikmati kalangan atas saja. Hal itu dilihat dari besaran biaya yang diperlukan untuk membangun proyek kereta cepat yang akan berimbang pada besaran harga tiket kereta cepat tersebut.

Japanese Shinkansen merupakan pengelola alat transportasi kereta cepat di Jepang yang juga dipercaya akan menangani proyek kereta cepat di Indonesia jika proyek tersebut dapat diwujudkan. Perwakilan MLIT, Hiroshi Tabata menyatakan selama 47 tahun kereta cepat dibuat dengan teknologi dan tingkat keamanan yang tinggi, sehingga tidak pernah terjadi kecelakaan dan bahkan kereta cepat tersebut belum pernah terlambat melebihi satu menit.<sup>6</sup> Kereta cepat Jepang dapat meluncur dengan cepat. Jarak 150 km antara Jakarta dan Bandung diperkirakan dapat ditempuh dalam waktu kurang dari satu jam.

Pemerintah Indonesia dan Jepang telah sepakat untuk melakukan studi kelayakan secara terperinci tentang adopsi teknologi kereta cepat Shinkansen Jepang di Indonesia. Sebuah studi kelayakan dijadwalkan dimulai pada Januari 2014. Studi kelayakan ini akan didanai oleh Japan International Cooperation Agency (JICA). Terdapat dua tahap Studi kelayakan dengan bantuan dari JICA, yang pertama dari Januari hingga November 2014, dan yang kedua dari Januari 2015 hingga Juni 2016. Studi kelayakan ini diharapkan dapat menilai rute yang

---

<sup>6</sup> *ibid*

layak, permintaan penumpang, dan cara-cara untuk mengamankan pendanaan untuk jalur kereta cepat antara Jakarta dan Bandung.<sup>7</sup>

Namun, ketika Jepang sudah menempatkan satu kakinya sebagai pemegang tender kereta cepat Jakarta-Bandung, Cina mulai hadir sebagai kompetitor. Ide mengenai proyek kereta cepat semakin nyata di era kepemimpinan Jokowi. Peta persaingan proyek ini pun mulai berubah seiring dengan masuknya Cina ke dalam persaingan. Cina mencoba menarik minat Indonesia ketika Presiden Jokowi hadir pada pertemuan ke-22 KTT APEC di Beijing pada tanggal 10-11 November 2014.<sup>8</sup> Dalam kunjungannya, Jokowi merasakan langsung kereta cepat Beijing-Tianjin sepanjang 120 km yang ditempuh hanya dengan waktu 33 menit. Pada saat itu juga, ada penandatanganan nota kesepahaman (MOU) kereta cepat Jakarta-Surabaya antara *China Railway Construction Corporation Limited* dengan *PT Resteel Industry Indonesia*.<sup>9</sup> Penandatanganan kerja sama itu terjadi pada acara Indonesia-China Trade Investment and Economic Forum di Beijing. Dua pekan kemudian, investor kereta cepat Cina datang langsung ke Indonesia untuk menindaklanjuti nota kesepahaman tersebut.

Delegasi dari Jepang dan Cina telah mengunjungi Indonesia selama beberapa kali di tahun 2015 untuk menawarkan penawaran yang lebih

---

<sup>7</sup> Zakir Hussain. 2013. Jakarta mulls high-speed rail system. [online] dalam <https://www.thejakartapost.com/news/2013/10/28/jakarta-mulls-high-speed-rail-system.html> (Diakses pada 19 Februari 2020).

<sup>8</sup> Suhendra. 2016. Proyek Kereta Cepat, Ketika Cina Menelikung Jepang. [online] dalam <https://tirto.id/proyek-kereta-cepat-ketika-cina-menelikung-jepang-865> (Diakses pada 19 Februari 2020).

<sup>9</sup> *Ibid*

kompetitif untuk kontrak pembuatan kereta cepat Jakarta-Bandung.<sup>10</sup> Rencana untuk membangun proyek kereta cepat di Indonesia telah menarik perhatian negara-negara tersebut yang memang merupakan saingan dalam pengembangan kereta cepat di dunia. Kedua raksasa Asia ini ingin memenangkan kontrak karena kemungkinan kedua negara bersaing untuk pengaruh politik dan ekonomi di negara terbesar di Asia Tenggara itu. Selain itu, ada kemungkinan bahwa pemenang dari penawaran ini juga dapat menjadi pelari terdepan untuk proyek kereta berkecepatan tinggi lainnya yang diperkirakan akan dibangun di Asia selama beberapa tahun mendatang. Sebagai salah satu contohnya yaitu kereta cepat yang direncanakan untuk menghubungkan Kuala Lumpur di Malaysia dan Singapura.

Baik Jepang dan Cina mengklaim memiliki jaringan kereta kecepatan tinggi paling maju di dunia. Jepang siap untuk mengekspor Shinkansen yang merupakan jaringan jalur kereta berkecepatan tinggi di Jepang yang digunakan oleh kereta berbentuk peluru berkecepatan tinggi ke Indonesia, sementara Cina memiliki teknologi berkecepatan tinggi sendiri, yaitu kereta super cepat tipe CR400AF.<sup>11</sup> Jepang memiliki banyak pengalaman dalam industri kereta berkecepatan tinggi karena mulai mengembangkan kereta peluru yang terkenal di tahun 1960-an. Cina memiliki lebih sedikit pengalaman karena Cina baru memulai mengembangkan

---

<sup>10</sup> Indonesia Invesment. 2015. Indonesia's First High-Speed Railway Project: Battle between China and Japan. [online] dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/berita/berita-hari-ini/proyek-kereta-berkecepatan-tinggi-pertama-di-indonesia-pertarungan-antara-cina-dan-jepang/item5880> (Diakses pada 29 September 2019).

<sup>11</sup> *Ibid*

layanan kereta berkecepatan tinggi pertamanya di akhir 2000-an, tetapi Cina telah menunjukkan pertumbuhan yang luar biasa dalam beberapa tahun terakhir.

Jalur kereta berkecepatan tinggi antara Jakarta dan Bandung akan memangkas waktu perjalanan antara kedua kota menjadi sekitar 30 menit (dari tiga jam saat ini) karena kereta tersebut dapat mencapai kecepatan lebih dari 300 km per jam. Cina mengusulkan untuk membangun delapan stasiun sepanjang 150 km rute Jakarta-Bandung. Dengan kereta yang dapat mencapai kecepatan 350 km per jam, waktu tempuh bisa menjadi hanya 26 menit. Jika konstruksi dimulai pada September 2015, Cina percaya bahwa proyek dapat selesai pada 2018. Sementara Jepang mengusulkan untuk membangun jalur 180 km antara kedua kota dengan kereta mencapai kecepatan maksimum 300 km per jam (menyiratkan waktu tempuh sekitar 36 menit antara Jakarta dan Bandung). Jepang memperkirakan bahwa uji coba pertama dapat dilakukan pada tahun 2019, sementara operasi penuh dapat dimulai pada tahun 2021.<sup>12</sup>

Batas waktu pengajuan penawaran adalah Senin, 31 Agustus 2015. Presiden Indonesia Joko Widodo diharapkan mengumumkan pemenang dari penawaran untuk membangun proyek kereta berkecepatan tinggi pertama di negara itu dalam beberapa hari. Hanya Jepang dan Cina yang telah melakukan studi kelayakan pada proyek tersebut.

---

<sup>12</sup> *Ibid*

Setelah beberapa bulan berlalu, Indonesia telah memilih Cina daripada Jepang untuk kontrak kereta berkecepatan tinggi. Proyek ini diperkirakan menelan biaya mulai \$ 5-6 miliar dan akan menghubungkan Jakarta dan Bandung, ibukota provinsi Jawa Barat. Proyek ini akan melahirkan kereta berkecepatan tinggi pertama di Indonesia.<sup>13</sup> Pada akhirnya, Indonesia memilih untuk bekerja sama dengan Cina dalam proyek tersebut. Bagi banyak orang, ini adalah keputusan yang cukup mengejutkan, mengingat kontribusi Jepang terhadap ekonomi Indonesia lebih tinggi dibandingkan dengan Cina. Selain itu, dalam perkembangannya, Indonesia memiliki hubungan yang lebih panjang dengan Jepang dibandingkan dengan Cina.

Tiongkok menyambut baik pilihan Indonesia, yang sejalan dengan seruan Beijing agar perusahaan-perusahaan Cina untuk "*go global*" dan untuk peningkatan investasi infrastruktur dari Cina yang sejalan dengan *One Belt One Road China*. Jepang terlihat kecewa dengan keputusan itu. Sementara itu, Indonesia berusaha meyakinkan Jepang bahwa investasinya masih diterima pada proyek-proyek lainnya.

---

<sup>13</sup> Shannon Tiezzi. 2015. It's Official: China, Not Japan, Is Building Indonesia's First High-Speed Railway. [online] dalam <https://thediplomat.com/2015/10/its-official-china-not-japan-is-building-indonesias-first-high-speed-railway/> (Diakses pada 29 September 2019).

## 1.2 Rumusan Masalah

Dengan melihat latar belakang diatas, dapat diambil suatu rumusan masalah yaitu, Mengapa Indonesia lebih memilih Cina Sebagai Pemegang Tender dalam Proyek Kereta Cepat Rute Jakarta-Bandung pada Tahun 2015?

## 1.3 Kerangka Pemikiran

### 1.3.1 Landasan Teori

#### 1.3.1.1 *Greenfield Investment*

*Foreign direct investment (FDI)* adalah investasi langsung luar negeri yaitu aliran modal dari luar negeri ke suatu badan usaha di suatu negara dengan pengawasan secara langsung atau secara tidak langsung dari mana investasi tersebut berasal. <sup>14</sup> *Foreign direct investment (FDI)* adalah salah satu ciri dari sistem ekonomi yang kian mengglobal.

Penanaman Modal Asing di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing (UU PMA). Pasal 1 UU PMA menyebutkan bahwa UU PMA hanya untuk penanaman modal asing secara langsung atau FDI, yaitu pengertian penanaman modal asing di dalam Undang-undang ini hanyalah meliputi penanaman modal asing secara langsung yang dilakukan menurut atau berdasarkan ketentuan-ketentuan Undang-undang ini dan

---

<sup>14</sup> Tumpal Rumapea. 2010. Kamus Lengkap Perdagangan Internasional. Jakarta. Gramedia Pustaka Utama. Hal. 271.

yang digunakan untuk menjalankan perusahaan di Indonesia, dalam arti bahwa pemilik modal secara langsung menanggung resiko dari penanaman modal tersebut.<sup>15</sup>

*Greenfield investment* adalah jenis investasi asing langsung (FDI) di mana perusahaan induk menciptakan anak perusahaan di negara yang berbeda dan membangun operasinya dari bawah ke atas. Selain pembangunan fasilitas produksi baru, proyek-proyek ini juga dapat mencakup pembangunan pusat distribusi baru, kantor, dan tempat tinggal. Dalam *greenfield investment*, konstruksi perusahaan dilakukan sesuai spesifikasinya, karyawan dilatih dengan standar perusahaan, dan proses fabrikasi dapat dikontrol dengan ketat. Investasi ini juga dikenal menimbulkan risiko lebih besar dan komitmen waktu serta modal yang lebih besar daripada jenis investasi langsung asing lainnya.<sup>16</sup> Ciri-ciri *greenfield investment* yang diterapkan pada pembahasan ini yaitu adanya perusahaan *joint venture*, transfer teknologi, dan menciptakan lapangan kerja baru.

### 1. *Joint Venture*

*Joint venture* (usaha patungan) adalah pengaturan bisnis di mana dua atau lebih pihak sepakat untuk menyatukan sumber daya yang bertujuan untuk menyelesaikan tugas tertentu.<sup>17</sup> Tugas ini dapat berupa proyek baru atau aktivitas

---

<sup>15</sup> H. Muhammad Zaenudin. 2015. Isu, Problematika, dan Dinamika Perekonomian, dan Kebijakan Publik. Yogyakarta. Deepublish. Hal. 173-174.

<sup>16</sup> James Chen. 2019. Green-Field Investment. [online] dalam investopedia.com/terms/g/greenfield.asp (Diakses pada 13 Februari 2020).

<sup>17</sup> Jean Murray. 2020. What is a Joint Venture and How Does It Work?. [online] dalam <https://www.thebalancesmb.com/what-is-a-joint-venture-and-how-does-it-work-397540> (Diakses pada 11 April 2020).

bisnis lainnya. Dalam *joint venture*, masing-masing peserta bertanggung jawab atas keuntungan, kerugian, dan biaya yang terkait dengannya. *Joint venture* biasanya dilakukan hanya untuk satu tujuan seperti kegiatan produksi atau penelitian, tetapi juga dapat dibentuk untuk tujuan yang berkelanjutan.<sup>18</sup>

Terdapat beberapa alasan mengapa suatu perusahaan melakukan *joint venture*, yaitu menggabungkan sumber daya yang tersedia, penghematan biaya, dan menggabungkan tenaga ahli yang ada.<sup>19</sup> Perusahaan *joint venture* dapat mengambil keuntungan dari sumber daya gabungan dari dua atau lebih perusahaan untuk mencapai tujuan usaha. Satu perusahaan mungkin memiliki proses manufaktur yang mapan, sedangkan perusahaan lain mungkin memiliki saluran distribusi yang unggul. Dalam penghematan biaya, kedua perusahaan *joint venture* dapat meningkatkan produksi dengan biaya per unit yang lebih rendah daripada dilakukan secara terpisah. Penghematan biaya lain sebagai akibat dari *joint venture* dapat mencakup dalam bentuk iklan atau biaya tenaga kerja. Berbicara mengenai tenaga kerja, pihak yang membentuk *joint venture* masing-masing mungkin memiliki latar belakang dan keahlian yang berbeda. Ketika dikombinasikan melalui *joint venture*, masing-masing perusahaan dapat mengambil manfaat dari keahlian dan bakat yang tersedia dalam perusahaan *joint venture* lainnya.

---

<sup>18</sup> *ibid*

<sup>19</sup> *Ibid*

## 2. Transfer Teknologi

Ciri-ciri yang kedua yaitu transfer teknologi. Transfer teknologi adalah proses transfer atau penyebaran teknologi dari individu atau organisasi pemilik ke individu atau organisasi lain. Seringkali transfer teknologi terjadi dalam upaya bersama untuk berbagi keterampilan, pengetahuan, teknologi, metode manufaktur, sampel manufaktur, dan fasilitas di antara pemerintah atau organisasi untuk memastikan bahwa perkembangan ilmiah dan teknologi dapat diakses oleh lebih banyak pengguna yang kemudian dapat melanjutkan mengembangkan dan mengeksplorasi teknologi menjadi produk, proses, aplikasi, bahan, atau layanan baru. Transfer teknologi adalah bagian dari transfer pengetahuan.<sup>20</sup>

## 3. Menciptakan Lapangan Pekerjaan Baru

Selain itu, pembentukan perusahaan *joint venture* akan membuka peluang lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat *host country*. Ditambah dengan adanya transfer teknologi membuat peluang bekerja di posisi yang lebih bagus akan semakin terbuka. Jadi, masyarakat *host country* tidak hanya bekerja sebagai pekerja kelas rendah saja, melainkan bisa bekerja di tingkatan yang lebih tinggi.

### ***1.3.1.2 Development Aid***

Secara umum, *development aid* meliputi bantuan moneter dalam bentuk pinjaman atau hibah, program atau pelatihan untuk mendukung pembangunan

---

<sup>20</sup> Grosse, R. 1996. *International Technology Transfer in Services. Journal of International Business Studies*, 27(4), 781–800. doi:10.1057/palgrave.jibs.8490153

politik, sosial atau ekonomi negara berkembang.<sup>21</sup> Negara-negara maju sering memberikan *development Aid* kepada negara-negara berkembang, tetapi negara-negara berkembang juga dapat memberikan *development Aid* juga. *Development aid* modern dimulai dengan *Marshall Plan*, yang melaluinya Amerika Serikat memberikan bantuan ekonomi dan teknis kepada negara-negara Eropa yang ekonominya hancur selama Perang Dunia II.

Saat ini, bantuan pembangunan memiliki banyak bentuk. Satu negara dapat memberikan *development aid* ke negara lain dalam bentuk kontribusi moneter langsung, menyediakan keahlian teknis untuk membantu membangun infrastruktur yang sedang diproyeksikan oleh suatu negara, dan juga membantu mengajarkan keterampilan yang diperlukan untuk memelihara suatu infrastruktur.

*Development aid* adalah bantuan keuangan yang diberikan oleh pemerintah dan atau suatu lembaga untuk mendukung perkembangan ekonomi, lingkungan, sosial, dan politik negara berkembang yang seringkali mempromosikan pembangunan.<sup>22</sup> *Development aid* dirancang untuk mengurangi masalah jangka panjang yang sistematis. *Development aid* dapat bersifat bilateral, yang berarti diberikan dari satu negara langsung ke yang lain atau dapat bersifat multilateral seperti bantuan yang diberikan oleh negara kepada organisasi internasional seperti

---

<sup>21</sup> Anera. 2019. What Is Development Aid?. [online] dalam <https://www.anera.org/blog/what-is-development-aid/> (Diakses pada 26 Februari 2020).

<sup>22</sup> Sanjay Reddy & Camelia Minoiu. 2009. Development Aid and Economic Growth : A Positive Long-Run Relation. [online] dalam <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09118.pdf> (Diakses pada 26 Februari 2020).

Bank Dunia atau Badan PBB yang kemudian mendistribusikannya di antara negara-negara berkembang.<sup>23</sup>

### 1.3.1.3 Model Aktor Rasional

Model Aktor Rasional umumnya digunakan untuk menganalisis dan memahami kebijakan yang dikeluarkan oleh suatu negara. Model ini sering digunakan sebagai dasar dalam pembuatan kebijakan yang bersifat rasional. Asumsi-asumsi dalam model ini mengungkapkan bahwa aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan adalah negara itu sendiri karena tindakan kebijakan luar negeri yang diambil oleh suatu negara adalah perhitungan untung dan rugi dalam proses penyelesaian masalah-masalah tertentu.

Graham T. Allison beranggapan bahwa model Aktor Rasional adalah salah satu model yang harus digunakan untuk menggambarkan proses pengambilan keputusan luar negeri. Graham T. Allison menambahkan bahwa model ini memandang kebijakan luar negeri sebagai akibat dari tindakan aktor rasional. Dalam pengambilan keputusan tindakan ini, pembuat keputusan sebagai aktor penting akan berpikir secara rasional untuk mencapai suatu kepentingan nasional.<sup>24</sup>

Dalam model aktor rasional, pembuat keputusan asing pada umumnya harus dapat mempertimbangkan semua kelebihan dan kekurangan yang akan diperoleh sebagai hasil dari berlakunya keputusan tersebut. Oleh karena itu, sebelum memutuskan kebijakan luar negerinya, aktor tersebut harus terlebih dahulu

---

<sup>23</sup> *Ibid*

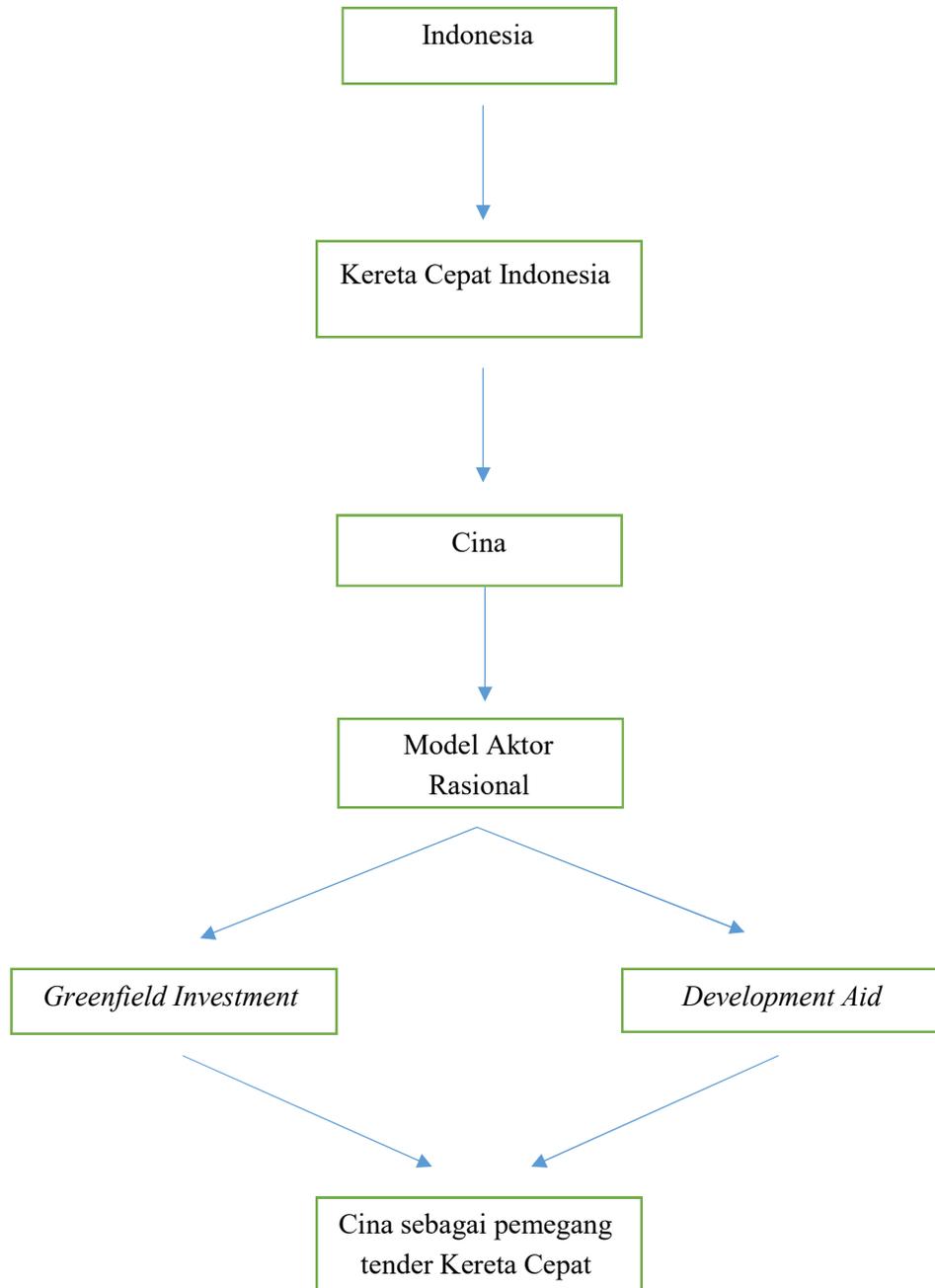
<sup>24</sup> Graham T. Allison, "Conceptual Models and the Cuban Missile Crisis." *American Political Science Review* 63 : 3 Tahun 1969. Hlm. 689-718

menganalisis berbagai aspek seperti mengidentifikasi masalah, mengidentifikasi dan memprioritaskan tujuan yang ingin dicapai, mengumpulkan informasi, mengidentifikasi cara dan alternatifnya untuk mencapai tujuan, menganalisis jalan atau cara alternatif dengan pertimbangan keuntungan dan kerugian dari setiap alternatif dan probabilitas yang terkait dengan tujuan yang ingin dicapai, memilih alternatif yang dapat memaksimalkan peluang untuk memilih alternatif terbaik, membuat keputusan, dan akhirnya memantau dan mengevaluasi hasil keputusan yang telah dibuat.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Greg Cashman, "What Causes War? An Introduction to Theories of International Conflict," New York, 1993.

### 1.3.2 Sintesa Pemikiran



Sintesa pemikiran yang dapat disimpulkan berdasarkan uraian konsep di atas adalah proses pemilihan Cina sebagai pemegang tender dalam proyek kereta cepat

Jakarta-Bandung. Indonesia yang pada awalnya berencana untuk membangun kereta cepat menarik perhatian pihak asing yang berencana menjadi pemegang tender dalam proyek tersebut. Cina hadir dengan menawarkan dua keuntungan utama bagi Indonesia. Dengan *development aid*, Cina membantu memberikan bantuan berupa pinjaman dana dan tenaga kerja agar pembangunan proyek tersebut dapat terwujud. Selain itu Cina menawarkan investasi berupa *greenfield investment* yang membuat Indonesia memperoleh keuntungan melalui transfer teknologi. Mempertimbangkan setiap keuntungan dan kerugian yang ada menggunakan model aktor rasional, Indonesia akhir memutuskan bahwa Cina yang akan menjadi pemegang tender dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

#### **1.4 Argumentasi Dasar**

Cina menawarkan kontrak yang lebih sesuai dengan keinginan pemerintah Indonesia seperti investasi dari berbagai aspek termasuk transfer teknologi dengan pembangunan pabrik gerbong di Indonesia, *join venture* antara BUMN Cina dan BUMN Indonesia, tidak ada jaminan dari pemerintah Indonesia, dan biaya proyek yang lebih murah sehingga hutang luar negeri tidak semakin berat. Melihat penawaran kontrak kerjasama tersebut, Indonesia lebih memilih Cina dan membuat Jepang yang telah beberapa kali melakukan studi di Indonesia dengan dana hibah dari JICA menjadi kecewa.

## **1.5 Metode Penelitian**

### **1.5.1 Tipe Penelitian**

Penelitian ini dapat dikategorikan sebagai penelitian eksplanatif. Penelitian eksplanatif menurut Singarimbun dan Effendi adalah penelitian yang menjelaskan hubungan kausal antara variabel penelitian dengan pengujian hipotesa.<sup>26</sup> Penelitian eksplanatif memberikan sebuah penjelasan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan kondisi subyek maupun obyek penelitian dengan menjelaskan kedudukan serta hubungan antara variabel-variabel berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.<sup>27</sup> Penelitian eksplanatif digunakan untuk mencari fakta-fakta mengenai fenomena-fenomena yang ada di dalam objek penelitian dan mencari keterangan secara aktual dan sistematis. Penelitian ini merupakan penelitian eksplanatif karena memberikan gambaran mengenai hubungan sebab akibat dalam alasan Indonesia memilih Cina daripada Jepang dalam proyek kereta cepat rute Jakarta-Bandung pada tahun 2015.

### **1.5.2 Jangkauan Penelitian**

Jangkauan penelitian ini dimulai dari tahun 2008, saat Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas mulai menggagas proyek kereta cepat bersama dengan Kementrian Perhubungan, dan penulis membatasi penelitian ini hingga tahun 2015 saat Cina terpilih sebagai pemegang tender kereta

---

<sup>26</sup> Masri Singarimbun & Sofyan Effendi. 1995. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta. PT. Pustaka LP3ES. Hal 25.

<sup>27</sup> Bagong Suyanto. 2005. *Metode Penelitian Sosial: Sebagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta. Kencana Predana Media Group.

cepat Indonesia. Namun tidak menutup kemungkinan penelitian ini juga akan menggunakan data sebelum tahun 2008 dan sesudah 2015 untuk memperkuat eksplanasi analisis.

### **1.5.3 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik pengumpulan data sekunder. Data yang dikumpulkan dari sumber yang telah dipublikasikan dalam bentuk apa pun disebut sebagai data sekunder. Data-data sekunder tersebut bisa diambil dari sumber-sumber seperti buku, jurnal, dokumen, majalah, surat kabar, text online, dan juga bahan lainnya.<sup>28</sup> Selain menggunakan berbagai sumber tersebut, penulis juga akan menggunakan metode pengumpulan data melalui penelusuran internet. Metode penelusuran data internet adalah tata cara melakukan penelusuran data melalui media online seperti internet dan media jaringan lainnya sehingga memungkinkan peneliti untuk dapat memanfaatkan data informasi online secepat dan semudah mungkin, serta dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.<sup>29</sup>

### **1.5.4 Teknik Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif. Menurut Miles dan Huberman, analisis kualitatif terdiri dari tiga alur kegiatan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.<sup>30</sup> Penggunaan teknik analisis data

---

<sup>28</sup> Irawati Singarimbun. 1995. Pemanfaatan Perpustakaan. Metode Penelitian Survei. Jakarta. LP3ES.

<sup>29</sup> Burhan Bungin. 2007. Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta. Kencana. Hlm 124-127.

<sup>30</sup> Ulber Silalahi. 2005. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung. CV. Alfabeta.

kualitatif dilakukan apabila data empiris yang digunakan adalah data yang berupa kata-kata dan tidak dapat dikategorikan ataupun diklasifikasikan.<sup>31</sup> Menurut Bogdan dan Bilken dalam Moeleng, analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah menjadi satuan yang dapat dikelola, mensitesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, serta memutuskan apa yang dapat diceritakan pada orang lain.<sup>32</sup>

#### **1.5.5 Sistematika Penulisan**

Bab I – Bab ini adalah bab pendahuluan yang memiliki 6 sub-bab. Dalam bab ini juga mencakup petunjuk metodologi yang akan digunakan dalam penelitian. Isi dari bab pendahuluan adalah latar belakang masalah yang menjadi permasalahan penelitian, rumusan masalah yang akan dijawab, kerangka pemikiran, argumen utama, tipe penelitian, jangkauan penelitian yang membatasi waktu permasalahan yang diteliti, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan yang terakhir adalah sistematika penulisan. Sehingga dalam bab ini, menjadi bagian awal yang penting karena merupakan bab pengantar terhadap ini penelitian yang akan dilakukan.

Bab II – Pada bab ini akan berisi penjelasan mengenai apa saja yang Cina tawarkan dan analisis keuntungan serta kerugian jika Cina terpilih sebagai

---

<sup>31</sup> *ibid*

<sup>32</sup> Lexy J. Moleong. 2006. Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi. Bandung. PT Remaja Rosdakarya. Hal 248.

pemegang tender dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Bab ini juga akan membahas mengenai terpilihnya Cina dengan menggunakan model aktor rasional.

Bab III – Pada bab ini akan berisi penjelasan dan analisis mengenai bagaimana Cina menerapkan *greenfield investment* dan *development aid* pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Bab ini akan mencoba menjelaskan penerapan *greenfield investment* dan *development aid* oleh Cina dalam proyek tersebut. Bab ini juga akan melengkapi penjelasan pada bab sebelumnya dan akan mencoba menjawab pertanyaan dari rumusan masalah.

Bab IV – Sebagai penutup penelitian yang berisikan kesimpulan dan pembuktian argumentasi dasar yang ditulis dalam penelitian ini.