

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara berkembang yang saat ini gencar dalam melakukan pembangunan di berbagai wilayah agar perkembangan negara tidak tertinggal dengan negara lain yaitu dengan pembangunan infrastruktur. Merupakan aspek penting dalam proses pembangunan nasional. Diketahui pertumbuhan ekonomi sangat berpengaruh dalam ketersediaan infrastruktur seperti sanitasi, telekomunikasi, transportasi, dan energi. Oleh sebab itu, pembangunan infrastruktur ini menjadi fondasi dalam laju perekonomian selanjutnya.

Berdasarkan data dalam Global Competitiveness Report 2015-2016, dari Lembaga World Economic Forum (WEF), Indonesia berada pada urutan ke-62 dari 140 negara dalam hal pembangunan infrastruktur untuk standar rata-rata, namun disisi lain berdampak pada permasalahan perekonomian Indonesia. Sejak era reformasi pada akhir 1990-an, pengembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia tidak sejalan dengan laju perekonomian yang kuat. Karena tingginya biaya logistik yang tinggi, dan kurangnya pengembangan dalam infrastruktur menimbulkan ekspansi ekonomi melalui efek multiplier. Dengan contoh beras dan semen jauh lebih mahal pada daerah Indonesia bagian Timur daripada pulau Jawa dan Sumatra karena biaya tambahan untuk alat transportasi dari titik produksi hingga ke konsumen.

Infrastruktur yang kurang memadai juga mempengaruhi pada daya tarik iklim investasi di Indonesia. Investor asing khawatir untuk berinvestasi pada fasilitas manufaktur di Indonesia karena kurangnya pasokan listrik yang tidak pasti serta biaya transportasi yang tinggi. Karena kenyataannya Indonesia juga masih sering terganggu dalam pemadaman listrik berkala, walaupun negara ini berlimpah dengan sumber daya energi. Kasus pemadaman listrik ini cukup lumrah terjadi di daerah selain Jawa dan Bali.

Sehingga untuk mengatasi permasalahan yang terjadi di berbagai wilayah di Indonesia. Pemerintah mencari inisiatif dengan mencari para investor asing untuk dapat bekerja sama membangun pengembangan infrastruktur di Indonesia. Salah satunya yaitu Indonesia bekerja sama dengan OBOR (One Belt One Road) untuk dapat mengatasi permasalahan infrastruktur di Indonesia.

OBOR (*One Belt One Road*) merupakan jalur perdagangan ekonomi internasional yang menghubungkan antara Asia, Eropa, dan Afrika. Melewati lebih dari 60 negara yang termasuk dalam jalur sutra. OBOR ini pertama kali disampaikan oleh Presiden China, Xie Jinping dalam pidatonya di Indonesia dan Kazakhstan tahun 2013 (Nufus, 2014). Dengan tujuan meningkatkan dalam bidang perekonomian dunia serta menciptakan jalur perdagangan baru guna memperbesar peluang bisnis untuk China. Pengelolaan OBOR dimotori oleh kelompok *The National Development and Reform Commission* (NDRC) yang dipimpin oleh wakil Perdana Menteri Zhang Gaoli. Modal awal yang dikeluarkan oleh China pada bulan Desember 2014 sebesar £ 25.5 miliar dengan mengambil hasil dari devisa negara, bank ekspor-impor, perusahaan-perusahaan investasi

guna pembangunan jalur sutra. Tahun 2015 menjadi awal mula pembangunan jalur OBOR (Council, China).

Indonesia merupakan negara tujuan China dalam pembangunan infrastruktur OBOR, karena Indonesia yang dianggap sebagai negara *Middle Power* di Asia. Walau Indonesia bukan merupakan negara *Super Power* seperti US dan China, namun negara *Middle Power* seperti Indonesia memiliki nilai dan posisi strategis sendiri yang membuat Indonesia secara tidak langsung dapat berpengaruh dalam isu-isu hubungan internasional (Bac, 1997). Terdapat dalam kelompok negara *Regional Power*, menjadikan Indonesia sebagai negara kuat terhadap negara-negara lain yang masih ada dalam satu kawasan di Asia Tenggara (Detlef, 2000).

Namun hal tersebut, tidak membuat Indonesia berada dalam negara bebas permasalahan. Salah satu masalah yang dihadapi Indonesia berkaitan dengan pemerataan wilayah di seluruh Indonesia. Hal tersebut menjadi masalah serius dalam pemerintahan karena pemerintah kurang memperhatikan kondisi daerah yang masih terpelosok. Sehingga pemerintah berinisiatif dengan membuka jalan kepada daerah-daerah yang masih tertinggal dengan pembangunan infrastruktur. Dengan adanya infrastruktur yang memadai akan memberikan dampak positif terhadap kemajuan daerah dan negara dalam berbagai bidang seperti bidang ekonomi, politik, dan sosial budaya (Geater, 2015).

Salah satu proyek infrastruktur Indonesia yang masih dalam tahap pembangunan yaitu proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung. Ide pembangunan kereta cepat di Indonesia merupakan cetusan Kementerian Perhubungan pada

masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono yang sudah ada pada tahun 2008. Dengan rute Jakarta-Surabaya, namun proyek tersebut tidak diimplementasikan langsung karena terdapat pertimbangan dari segi politik dan pengeluaran dana (Septian, Ini Cerita Cepat Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, 2016). Pada tahun 2014, dengan beda masa pemerintahan yang dipimpin oleh Presiden Joko Widodo gagasan kereta api cepat kembali dibahas dengan rute yang berbeda yaitu Jakarta-Bandung. Perubahan kereta api cepat dengan rute Jakarta-Bandung karena dikota tersebut terdapat mobilisasi masyarakat paling banyak dan perkembangan kedua kota tersebut yang akan menjadi pesat di masa depan.

Sejak awal mula gagasan dibentuk, dalam perencanaan pembangunan kereta api cepat di Indonesia, menarik perhatian negara seperti China dan Jepang yang merupakan pesaing dalam pengembangan kereta cepat dunia. China dan Jepang berlomba-lomba dalam mengajukan proposal penawaran untuk berkerjasama sama dengan Indonesia untuk pembangunan proyek infrastruktur kereta cepat Jakarta-Bandung. Namun pada akhirnya, Indonesia memilih untuk melakukan kerjasama dengan China. Keputusan tersebut mengejutkan beberapa pihak, mengingat kontribusi Jepang dalam bidang perekonomian Indonesia sangat tinggi dibanding dengan China. Hal lain, dapat dilihat dalam perkembangannya hubungan antara Indonesia dan Jepang terjal lebih dalam dibandingkan dengan China.

Pada saat pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) yang dilaksanakan pada Mei 2017 lalu, menurut Menteri Koordinator Bidang Maritim Luhut Binsar Pandjaitan menjelaskan, pada pertemuan tersebut Jokowi bertemu dengan

Presiden Xi Jinping (Afriyandi, 2017). Sejalan dengan itu, Jokowi membawa misi untuk menawarkan membangun proyek infrastruktur di Indonesia selain dari pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Dengan demikian, Indonesia mendukung penuh dalam pembangunan proyek OBOR tersebut. Hal tersebut dapat dipercaya agar pembangunan infrastruktur Indonesia berjalan sesuai dengan skema. Pemerintah berinisiatif dengan mengumpulkan seluruh investor yang ada di Indonesia untuk bergabung dalam pembangunan infrastruktur terkait dengan kebijakan OBOR tersebut. Namun, apresiasi pemerintah Indonesia tidak sesuai dengan yang diberikan oleh OBOR. Kenyataannya dalam pembagian dana OBOR yang di investasikan untuk Indonesia pada saat menerima untuk pembangunan infrastruktur relative kecil dibandingkan dengan dengan Negara lain seperti, Pakistan yang mencapai US\$ 62 miliar (Septian, RI kalah dari Malaysia soal Dana Investasi China, 2017).

Menurut Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal, Thomas Lembong mengatakan pada tahun 2017 investasi yang diberikan OBOR untuk Indonesia hanya sebesar US\$ 5 miliar. Nilai tersebut harus diinvestasikan kembali untuk kucuran dana yang diberikan oleh China Development Bank kepada tiga Bank Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebesar US\$ 1 miliar. Bank tersebut antara lain PT Bank Rakyat Indonesia (BRI) Tbk, PT Bank Negara Indonesia (BNI) Tbk, dan PT Bank Mandiri Tbk (Gumelar, 2016). Lalu dalam bidang pembangunan infrastruktur OBOR hanya menginvestasikan kepada pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung sebesar US\$ 4 miliar.

Namun, China mengatakan penanaman modal dalam sektor pembangunan infrastruktur negara menjadi salah satu upaya China dalam merealisasikan

inisiatif OBOR hingga sangat berpengaruh bagi perekonomian Indonesia. Investasi yang masuk ke Indonesia tidak hanya dari China, namun penanaman modal yang diberikan oleh China sangat berpengaruh terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hal ini untuk dapat meningkatkan laju ekonomi pertumbuhan Indonesia. Oleh karena itu, penting untuk diteliti tentang pengaruh OBOR dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan Latar Belakang Masalah diatas maka rumusan masalah yang muncul, **“Bagaimana pengaruh kerjasama Indonesia-China dalam OBOR terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia tahun 2017?”**

## **C. Kerangka Pemikiran**

### **1. Kerjasama Internasional**

Kerjasama internasional merupakan hubungan timbal balik antara satu negara dengan negara lainnya dalam meningkatkan hubungan dan memperoleh keuntungan. Kerjasama dapat dilakukan dengan 2 negara atau bilateral dan banyak negara atau multilateral dalam organisasi internasional. Kerjasama yang dilakukan oleh beberapa negara dapat membentuk suatu peraturan yang mana harus dipatuhi oleh semua negara yang tergabung tersebut (Pevhouse, 2014). Kerjasama memiliki tujuan untuk mendapatkan keuntungan kepada negara yang bekerjasama dengan cara rasional.

Menurut Immanuel Kant, kerjasama merupakan pilihan rasional yang diambil oleh suatu negara. Dalam sistem anarki, sebuah negara akan

memilih secara rasional untuk mencapai suatu kepentingan nasional. Sebuah negara memilih melakukan kerjasama dengan negara lain untuk mencapai kepentingannya. Menurut orang Realis, kerjasama merupakan pilihan yang rasional. Apabila suatu negara melakukan kerjasama dengan negara lain satu diantaranya ada yang cacat kerjasama tersebut masih mendapat keuntungan, tetapi jika keduanya mengalami cacat maka akan berdampak pada kerugian (Pevehouse, 2014).

Kerjasama Internasional juga dapat memberikan pengaruh bagi kedua negara tersebut. Pengaruh ini berupa dampak positif dan negatif kepada kedua negara. Pengaruh positif yang dirasakan oleh dua belah pihak negara ini yang nantinya dapat memberikan keuntungan bersama dengan adanya Kerjasama ini. Namun dampak negatif juga akan terjadi apabila permasalahan tidak dapat diselesaikan pada kerjasama ini yang akan berdampak pada kerugian bagi salah satu pihak ataupun keduanya.

Kerjasama internasional yang dilakukan oleh suatu negara mencakup berbagai bidang seperti, ekonomi, sosial, politik, budaya dan sebagainya. Kerjasama dalam bidang ekonomi adalah kerjasama yang berdampak positif sehingga memiliki keuntungan yang nyata. Kebijakan OBOR yang dilakukan merupakan kerjasama yang dilakukan oleh China dengan berbagai negara di belahan dunia ini, merupakan sebuah jalur perdagangan kuno di zaman dahulu untuk menghubungkan antara China dengan Eropa. Dengan perkembangan teknologi yang sangat pesat pada zaman sekarang maka China ingin membangun kembali jalur perdagangan tersebut untuk memajukan perekonomian China serta membangun kembali

jalur perekonomian dengan jalur sutra kembali untuk menjadikan jalur perekonomian terbesar di dunia.

Sejak zaman dahulu, kerajaan-kerajaan China telah berhubungan dengan Indonesia untuk melakukan perdagangan. Para pedagang asal China mencari rempah-rempah dengan berjalan menuju Timur tengah, Asia Selatan, Afrika, hingga sampai di Indonesia. Laksamana Ceng Ho bersama dengan pengikutnya merupakan pedagang China yang selalu singgah di Indonesia karena berlayar melalui Samudra Hindia untuk mencari rempah-rempah. Setelah Indonesia merdeka melakukan Hubungan diplomatik dengan China pada 13 April 1950. Namun pada tahun 1967-1990 hubungan diplomatik Indonesia dengan China dibekukan, tetapi mereka tetap memberlangsungkan kerjasama.

Indonesia dengan China bekerjasama dalam berbagai bidang diantaranya infrastruktur, sosial, budaya, ekonomi, dan teknologi. Dalam kerjasama yang dilakukan oleh China memberikan pengaruh positif untuk Indonesia dalam bidang infrastruktur yang merupakan perkembangan dalam kebijakan OBOR. Kerjasama tersebut setiap tahun selalu mengalami peningkatan, hal ini dapat dilihat dari China yang menjadi sumber investasi bagi Indonesia tahun 2017 (Maulia, 2018). Namun investasi yang diberikan kepada Indonesia juga memberikan pengaruh buruk bagi perekonomian Indonesia. Berdasarkan data yang diberikan oleh Kementerian Perdagangan Republik Indonesia dalam bidang ekonomi perdagangan antara Indonesia dengan China mengalami defisit sebesar US\$ 12 Miliar tahun 2017. Angka



tersebut terbilang cukup besar karena pada tahun 2013 defisit yang dialami oleh Indonesia dan China US\$ 7 Miliar.

#### **D. Hipotesis**

Dari latar belakang dan kerangka pemikiran yang ada, maka hipotesis penelitian ini adalah:

1. Kerjasama Indonesia-China dalam kebijakan OBOR berpengaruh terhadap meningkatnya kualitas infrastruktur Indonesia.
2. Kerjasama Indonesia-China dalam kebijakan OBOR berdampak positif terhadap iklim investasi, lapangan kerja, dan pendapatan negara.
3. Kerjasama Indonesia-China dalam kebijakan OBOR berdampak negatif terhadap meningkatnya jumlah hutang luar negeri Indonesia.

#### **E. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah menjelaskan pengaruh kerjasama Indonesia-China dalam OBOR terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia tahun 2017.

#### **F. Metodologi Dan Penelitian**

##### **1. Metodologi dan Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode analisa kualitatif yang bersifat deskriptif. Menurut Saryono, Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak

dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif (Hidayat, 2012).

Analisa Kualitatif ini menggunakan Metode Teori Dasar adalah suatu teori atau untuk menguatkan teori yang sudah ada dengan mengkaji prinsip dan kaidah dasar yang ada. Dimana penulis mencoba menjelaskan Indonesia dalam menghadapi OBOR oleh China, perkembangan infrastruktur Indonesia setelah berjalannya kebijakan OBOR, serta kepentingan dan keuntungan yang didapatkan kedua negara dari OBOR. Serta data mengenai kerja sama OBOR melalui sudut pandang China.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dengan mengumpulkan data dan informasi dari referensi buku, jurnal, makalah, berita selain juga mengunjungi beberapa situs internet untuk melengkapi data penulis. Data yang diperoleh dari internet lebih beragam dari pada studi pustaka dan dokumentasi. Meskipun begitu, penelitian ini membatasi data berupa dokumen resmi, data statistik, artikel, jurnal, berita dan tulisan-tulisan ilmiah lain dari sumber yang terpercaya seperti website pemerintah, organisasi internasional dan media berita nasional dan internasional. Sedangkan sumber-sumber yang tidak terpercaya tidak akan dicantumkan guna meminimalkan kesalahan dalam penelitian.

## **G. Jangkauan Penelitian**

Jangkauan penelitian pada karya tulis ini meliputi perkembangan kebijakan OBOR terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia, mengacu pada

jangkauan penelitian tersebut penulis membatasi rentang waktu penelitian dari tahun 2016-2017.

## **H. Sistematika Penulisan**

Penulisan penelitian ini terdiri dari lima bab, dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

**BAB I** berisi tentang latar belakang masalah, Rumusan Masalah, Kerangka Pemikiran, Hipotesa, Metodologi Penelitian, Jangkauan Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

**BAB II** membahas tentang kondisi pembangunan infrastruktur Indonesia sebelum adanya proyek OBOR.

**BAB III** membahas tentang dinamika kerjasama Indonesia-China dalam proyek OBOR.

**BAB IV** membahas tentang pengaruh kerjasama Indonesia-China dalam kebijakan OBOR terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia.

**BAB V** merupakan bab terakhir yang menyimpulkan keseluruhan isi penulisan penelitian ini yang dirangkum dari bab-bab sebelumnya.