

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

*One Belt One Road* merupakan konsep kerjasama yang dimiliki Tiongkok dengan berbagai negara didunia dalam membangun kerjasama perdagangan yang dilalui para pedagang Tiongkok ke Eropa. *One Belt One Road* merupakan Konsep investasi terbesar yang dimiliki oleh Tiongkok dengan memiliki fokus pada investasi material, infrastruktur, kereta api, mobil, jalan raya, besi hingga baja. Konsep OBOR sangat berpengaruh khususnya di era globalisasi saat ini dimana dengan konsep ini memberikan dampak boardless pada negara negara yang dilaluinya. Menurut Fahrizal et al., (2019) ada dua prinsip utama yang dipakai oleh OBOR Tiongkok, yaitu *One Belt* dan *One Road*. Dimana *One Belt* berfokus dan memiliki acuan pada *Silk Economic Road* yang melakukan rute perdagangan melalui jalur darat berawal dari Tiongkok, seluruh wilayah Asia, hingga daratan Eropa dengan menggunakan dukungan jalur rel dan *One Road* memiliki acuan yaitu *21st Century Maritime Silk Road* atau jalur perdagangan menggunakan jalur laut, yang sama sama dengan jalur daratan dalam proses perdagangan yang dilaluinya.

Sejarah panjang OBOR pada jalur perdagangan dunia menyebabkan Tiongkok kembali ingin menghidupkan jalur tersebut. Secara praktis, internasional saat ini yang menjadi jalur jalur perdagangan dan perekonomian yang sedang lemah mengakibatkan Tiongkok memiliki inisiatif untuk membangun kembali jalur sutra serta dapat bekerja sama dengan negara negara sepanjang jalur perdagangan yang dilalui Tiongkok dan saling menguntungkan untuk menghadapi tantangan ekonomi dunia. Tujuan utama dari inisiasi OBOR adalah terciptanya konektivitas global antar negara negara yang dilalui oleh jalur perdagangan Tiongkok.

Tiongkok menjadi salah satu negara maju yang memiliki kekuatan dan pengaruh yang besar khususnya bagi perekonomian dunia. Kebijakan Luar negeri OBOR yang dibentuk Tiongkok melalui Presiden Xi Jinping dibentuk kembali sejak tahun 2013 untuk memperkuat perekonomian Global dan tentu menjadi pondasi kokoh dan hegemoni bagi Tiongkok terhadap negara negara di dunia, pun melalui kebijakan OBOR Tiongkok ingin memperkuat pengaruhnya terhadap budaya, Politik, dan ekonomi bagi wilayah negara yang dilaluinya (Octorifadli et al., n.d.).

Kebijakan ambisius Tiongkok yang salah satu target inisiatif OBOR Tiongkok adalah Indonesia, Indonesia sebagai salah satu negara berkembang dan strategis di Asia Tenggara

dan ketertinggalan Indonesia pada bidang infrastruktur. Infrastruktur publik yang cukup tertinggal dari negara negara lainnya menyebabkan Indonesia berusaha mengejar ketertinggalan dengan melakukan pembangunan nasional (Wijaya, 2020)

Presiden Joko Widodo melalui beberapa Forum mengungkapkan bahwasanya Indonesia dimasa kepemimpinannya akan berfokus pada kecepatan pembangunan dan pemerataan pembangunan, hal ini disebabkan oleh Indonesia menempati peringkat ke 92 dari total 144 negara yang memiliki poin 3,7 dari kajian *World Economic Forum* pada tahun 2014 (Yamin & Windymadaksa, 2017). Dengan posisi dan kualitas yang buruk terhadap infrastruktur milik Indonesia menyebabkan Presiden Joko Widodo membangun kerjasama pembangunan infrastruktur melalui Tiongkok yang juga dalam ambisi meluaskan hegemoninya melalui kebijakan OBOR.

Selain karna kedekatan Tiongkok dengan Indonesia, alasan lain yang menyebabkan terjalinnya kerjasama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung karena sebelumnya pada tahun 2015 indonesia telah melakukan kajian kelayakan proyek tersebut bersama Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency (JICA)* dan dibiayai oleh Jepang, namun beriringan dengan itu Tiongkok melalui kebijakan OBOR juga mengajukan ketertarikan berinvestasi terhadap pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dengan menggunakan sistem *Bussines to bussines*. Sedangkan Jepang meminta pemerintah Indonesia untuk memberikan jaminan, hal itu yng menyebabkan Indonesia lebih tertarik dengan investasi yang diajukan oleh Tiongkok (Octorifadli et al., n.d.).

Pemerintah Indonesia dan Tiongkok membangun proyek kereta cepat Jakarta- Bandung dimulai pada tahun 2016 lalu menjadi awal terbangunnya kerjasama antara Indonesia dan kepentingan OBOR Tiongkok, dan selesai pada akhir tahun 2023 lalu. Kerjasama antara indonesia dan tiongkok yang menggunakan skema *Bussines to bussines* melalui BUMN dan Tiongkok Railway International Co.Ltd. skema ini membentuk konsorsium yang diberikan nama PT. Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCIC). Pun dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dibersamai dengan beberapa lembaga keuangan seperti:

- Silk Road Fund
- China Development Bank
- China Investment Cooperation
- Asia Infrastruktur Investment Bank

Berdasarkan penjabaran diatas, penulis melihat dan tertarik bagaimana Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung milik Indonesia dengan Tiongkok yang sempat tersendat kurang lebih 2 tahun dan awal tahun 2023 selesai memiliki permasalahan seperti dana yang cukup minim diberikan oleh Tiongkok terhadap Indonesia yang disebabkan oleh regulasi sertabirokrasi indonesia yang cukup rumit dan jelas, ditambah penegakan hukum diindonesia yang sangat lemah, dan banyaknya permasalahan-permasalahan mayor dan minor di indonesia menyebabkan tersendatnya proses pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Permasalahan permasalahan yang timbul di internal Indonesia menyebabkan investor kurang berani untuk mengambil risiko jika terjadinya sengeketa hukum, regulasi birokrasi yang sangat sulit menyebabkan Tiongkok takut untuk berinvestasi terhadap Indonesia.

Penulis juga tertarik untuk membahas lebih dalam mengenai alasan utama Tiongkok melakukan Investasi OBOR tersebut, dan khususnya dampak negatif terhadap Indonesia. karena dilihat dari beberapa kerjasama sebelumnya baik antara Tiongkok dengan Indonesia ataupun Tiongkok dengan negara negara berkembang lainnya menimbulkan dampak buruk yang tentu merugikan bagi negara tersebut.

Untuk memudahkan peneliti dalam menganalisa kebijakan kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung maka peneliti menggunakan penelitian terdahulu sebagai bahan refrensi dan acuan penelitian dan penulisan. Peneliti terdahulu adalah Jurnal Ilmiah, dengan judul ” Kerjasama Indonesia-Tiongkok Dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung 2014-2018” ditulis oleh Muhammad Daris dari Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia. Dalam penelitian tersebut Muhammad Daris meneliti tentang kepentingan Tiongkok dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, serta menganalisis terhadap kendala serta solusi yang dilakukan Indonesia dalam pembangunan kereta cepat.

Kemudian penelitian dari Cecep Supriatna dari jurusan ilmu hubungan internasional, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada tahun 2017 dengan judul penelitian “Keputusan Indonesia memilih Cina (Tiongkok) Sebagai Mitra Kerjasama Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung”. Dalam penelitian tersebut Cecep Supriatna menganalisis kebijakan luar negeri Indonesia terkait faktor-faktor yang membuat Indonesia memilih Tiongkok sebagai mitra kerjasama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dan mengambil variabel Jepang sebagai pembandingnya. Perbedaanya dari penelitian ini adalah saya lebih menekankan terhadap kebijakan OBOR melalui pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, kepentingan China serta dampak negatifnya terhadap Indonesia.

Berdasarkan penjabaran yang sudah peneliti tulis di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan dirumuskan dengan Judul “ANALISIS DAMPAK NEGATIF INVESTASI TIONGKOK DI INDONESIA MELALUI PROYEK OBOR KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis sebutkan sebelumnya dan berdasarkan topik yang akan diteliti lebih lanjut maka rumusan masalah yang didapat adalah: Apa dampak negatif ekonomi dan politik investasi Tiongkok di Indonesia melalui proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung?”

## **C. Kerangka Pemikiran**

Untuk memudahkan peneliti dalam menganalisis permasalahan yang diteliti serta untuk memilih konsep yang tepat untuk membentuk argumen, maka diperlukan suatu kerangka teoritis. Dalam kepenulisan ini peneliti mengambil Teori Ketergantungan.

### **Teori Ketergantungan**

Ketergantungan ekonomi mengacu pada situasi di mana perkembangan dan ekspansi ekonomi suatu negara dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi negara lain, sementara negara tersebut hanya berperan sebagai penerima akibat. (Santos, 1970) menyatakan bahwa ketergantungan ekonomi terjadi ketika beberapa negara, yang dominan dimana mampu tumbuh dan berkembang secara mandiri, sedangkan negara lainnya yang bergantung mengalami perubahan sebagai konsekuensi dari ekspansi tersebut, baik itu dampak positif maupun negatif.

Teori Ketergantungan merupakan teori yang dikemukakan oleh Andre Gunder Frank pada tahun 1960-an (Nurhadi, 2007). Teori ini berpendapat bahwa negara berkembang bergantung pada negara maju untuk sumber daya, teknologi, dan pasar seperti Tiongkok dalam hal ekonomi. Teori ini menyatakan bahwa pembangunan negara berkembang terhambat oleh eksploitasi negara maju. (Frank, 1969) menyatakan bahwa keterbelakangan bukanlah kondisi alamiah atau kekurangan modal dalam masyarakat. Baginya, keterbelakangan adalah hasil dari proses ekonomi, politik, dan sosial yang dipengaruhi oleh globalisasi sistem kapitalisme. Sebagai perintis teori dependensi, Frank menyoroti bagaimana negara-negara berkembang, khususnya di dunia ketiga, mengalami kerusakan ekonomi akibat kolonialisme oleh negara-negara dunia pertama.

(Kay, 2005) berpendapat bahwa pembangunan di metropolis Barat tidak hanya menciptakan kemajuan tetapi juga mempertahankan keterbelakangan di dunia ketiga. Menurutnya, kapitalis asing bekerja sama dengan elite politik dan pengusaha domestik

tertentu, mengorbankan kepentingan rakyat untuk keuntungan kapitalis asing, elit politik, dan sejumlah kecil pengusaha domestik. Interaksi antara negara maju dan miskin, menurut Frank, lebih bersifat eksploitasi dan menyebabkan ketergantungan negara berkembang pada negara maju. Teori ketergantungan mengasumsikan dominasi perekonomian dunia oleh negara-negara pusat (*core*) dan rekayasa eksploitasi yang menjadikan negara pinggiran semakin tergantung pada negara pusat. Teori ini memberikan peringatan bahwa meskipun interaksi antara negara maju dan miskin dapat memberikan keuntungan di satu sisi, namun juga membawa efek ketergantungan yang belum pernah terfikir sebelumnya.

Frank (1969) juga menjelaskan bahwa perekonomian yang terbelakang sulit mencapai tingkat modern karena terjebak dalam perangkap ketergantungan dan dominasi perekonomian yang sudah maju. Masyarakat di wilayah perekonomian yang belum berkembang kehilangan kemandiriannya dan menjadi kawasan pinggiran dari wilayah-wilayah yang sudah maju perekonomiannya, seperti hubungan antara negara-negara maju di utara dunia dengan negara-negara berkembang di selatan.

Sejalan dengan teori ketergantungan, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang melibatkan Tiongkok dapat dianalisis dari perspektif ini. Melalui inisiatif *One Belt One Road* (OBOR), Tiongkok mengejar kepentingan ekonominya dengan membangun konektivitas global antar negara yang dilalui oleh jalur perdagangan Tiongkok. Indonesia sebagai salah satu negara yang terlibat dalam proyek ini, menjadi bagian dari strategi Tiongkok untuk memperkuat pengaruhnya di Asia Tenggara. Teori ketergantungan yang dapat diterapkan dalam penelitian ini yaitu dengan menganalisis bagaimana kebijakan OBOR melalui pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung mencerminkan kepentingan Tiongkok dan dampak negatifnya terhadap Indonesia.

Melalui teori ketergantungan Andre Gunder Frank terindikasi Indonesia akan sama seperti yang dialami Srilangka yaitu masuk kedalam Jebakan utang, menurut (Nurjayanti, 2020) Srilangka dalam membangun Pelabuhan *Hambantota* melalui pinjaman tanpa syarat mengalami permasalahan dalam pembayaran utang yang pada puncaknya Tiongkok mengambil alih pelabuhan tersebut selama 99 tahun dimulai pada tahun 2015, bukan hanya pelabuhan, Tiongkok juga mengambil alih wilayah sekitar pelabuhan yang mana itu dapat menjadi ladang bagi Tiongkok dalam berinvestasi. Keuntungan tersebut diindikasikan sebagai salah satu tujuan utamanya membangun kerjasama dengan Srilangka, tentu Tiongkok memberikan pinjaman yang besar bukan tanpa tujuan lain didalamnya. Srilangka menjadi salah satu contoh negara yang menjalin kerjasama OBOR dengan Tiongkok dan masuk pada jebakan utang Tiongkok.

Terdapat potensi Jebakan utang yang dapat terjadi akibat proyek ini yaitu Tiongkok berusaha agar permohonan perpanjangan masa konsesi Kereta Cepat Jakarta-Bandung menjadi 80 tahun dapat disetujui yang sebelumnya 50 tahun dan Kemenhub sepakat akan perpanjangan konsesi kereta cepat. Alasan permintaan tersebut didasarkan pada sejumlah faktor yaitu perubahan *demand forecast* penumpang yang dikarenakan pandemi, perubahan total biaya proyek setelah adanya *cost overrun*, perpanjangan waktu masa konstruksi, dan perubahan bisnis non farebox. Selain itu, Tiongkok meminta APBN menjadi jaminan utang Indonesia. Tiongkok juga memberikan suku bunga pinjaman sebesar 3,4% karena Indonesia gagal melakukan negosiasi terkait suku bunga yang harus dibayarkan per tahun (Aida & Nugroho, 2023).

#### **D. Argumen**

Dengan menggunakan Teori Ketergantungan, skripsi ini berargumen bahwa melalui pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, kepentingan ekonomi Tiongkok akan menciptakan dampak negatif terhadap Indonesia. Proyek ini, sebagai bagian dari inisiatif *One Belt One Road* (OBOR), dapat dianggap sebagai strategi Tiongkok untuk memperkuat pengaruhnya di Asia Tenggara, dan menambah ketergantungan Indonesia terhadap Tiongkok, baik dalam segi ekonomi, hutang yang semakin membengkak, Hal ini dapat berdampak negatif pada ekonomi Indonesia jika terjadi ketidakseimbangan dalam hubungan ekonomi antara kedua negara.

Dengan pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung memberikan implikasi kedudukan politik Indonesia di skala global. Anggaran besar, konsesi yang bertambah, dan suku bunga yang meningkat menjadi indikator pendukung yang dapat menimbulkan efek politik Indonesia terhadap negara-negara lainnya, ditambah dengan adanya pergantian kursi kepresidenan, pembangunan IKN, dan lainnya menjadi sorotan penting internasional terhadap Indonesia. Jika pemerintah dan jajarannya tidak mampu untuk menentukan langkah dan strategi yang konkret maka akan menjadi sorotan dunia, dan tentu hal ini berdampak terhadap kekuatan politik Luar Negeri Indonesia.

#### **E. Jangkauan Penelitian**

Penelitian ini difokuskan pada analisis dampak negatif proyek *One Belt One Road* (OBOR) Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan berlandaskan teori ketergantungan. Penelitian akan mendalami ke dalam cara proyek ini mempengaruhi stabilitas ekonomi Indonesia dan

sejauh mana keterlibatan Tiongkok melalui OBOR dapat menimbulkan konsekuensi yang merugikan.

## **F. Metode Penelitian**

Dalam penulisan pada penelitian ini, metode yang digunakan sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif dalam menganalisis kepentingan Tiongkok di Indonesia melalui Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan Teori Ketergantungan. Metode deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan, menjabarkan, menggambarkan, dan menganalisis suatu objek permasalahan yang sedang diteliti menggunakan sudut pandang penulis berdasarkan dengan studi sekunder dari berbagai bahan bacaan seperti buku, jurnal, tulisan, bacaan yang sesuai dengan yang peneliti akan teliti (Rusandi & Muhammad Rusli, 2021). Penelitian deskriptif lebih fokus pada menjelaskan objek penelitiannya, sehingga penelitian ini akan menghasilkan jawaban dari sebuah peristiwa yang terjadi.

### **2. Jenis Data**

Jenis data yang akan digunakan oleh penulis akan diperoleh melalui studi literatur dan pengumpulan data akan dilakukan melalui studi literatur, analisis dokumen resmi, laporan proyek, serta literatur yang relevan dengan Teori Ketergantungan. Data sekunder ini akan memberikan landasan teoritis dan konseptual yang kuat.

### **3. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan sumber kepustakaan sebagai teknik utama pengumpulan data. Informasi diperoleh dari buku-buku, jurnal ilmiah, artikel, laporan proyek, dokumen resmi, dan literatur terkait lainnya. Penggunaan sumber kepustakaan akan memastikan keakuratan dan keberlanjutan informasi.

### **4. Analisis Data**

Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif, yang berfokus pada pembahasan mendalam dan pemahaman konteks. Data yang diperoleh dari sumber kepustakaan akan disusun secara sistematis dan logis untuk mengidentifikasi pola, tren, dan implikasi proyek OBOR Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kemudian data akan diinterpretasikan dengan mengacu pada Teori Ketergantungan.

## **G. Sistematika Penulisan**

Agar mempermudah penulisan yang dilakukan oleh peneliti, maka penulisan ini akan dibagi kedalam lima bab dengan urutan sebagai berikut.

### **BAB I**

Pada bab pertama, akan diuraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka pemikiran, Argumen, tujuan penelitian, jangkauan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan. Bab ini akan memberikan gambaran komprehensif untuk pemahaman awal terkait topik penelitian.

### **BAB II**

Bab kedua akan membahas secara mendalam teori ketergantungan, dengan fokus pada pandangan Andre Gunder Frank. Selain itu, bab ini akan menggali bagaimana Tiongkok, melalui proyek OBOR Kereta Cepat Jakarta-Bandung, memproyeksikan kepentingan ekonominya, serta dampak negatif terhadap ketergantungan Indonesia.

### **BAB III**

Bab ketiga akan membahas analisis secara rinci dampak negatif yang ditimbulkan terhadap Indonesia dengan mengambil studi perbandingan negara-negara berkembang yang telah melakukan kerjasama terhadap Tiongkok dalam Proyek OBOR. Serta dampak jangka panjang yang ditimbulkan oleh proyek OBOR Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

### **BAB IV**

Bab Keempat akan menjadi bab penutup yang merangkum kesimpulan dari seluruh penelitian. Hal ini akan melibatkan penilaian terhadap hipotesis yang diajukan dan apakah proyek OBOR Kereta Cepat Jakarta-Bandung memberikan dampak negatif terhadap ketergantungan Indonesia.