DIPLOMASI EKONOMI INDONESIA TERHADAP TIONGKOK DALAM MENGHADAPI *COST OVERRUN* PADA PROYEK KONSTRUKSI KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

SKRIPSI

Diajukan kepada Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh Gelar Sarjana Sosial (S.Sos.) dalam bidang Hubungan Internasional

Oleh

EVIE SYLVIANA DEWI

NIM I92219062

PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA

APRIL 2023

PERNYATAAN ORISINALITAS

; bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Evie Sylviana Dewi

NIM : I92219062

Program Studi : Hubungan Internasional

Judul Skripsi : Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung

yatakan dengan sesungguhnya bahwa:

1. Skripsi ini tidak pernah dikumpulkan pada lembaga pendidikan manapun untuk mendapatkan gelar akademik apapun.
2. Skripsi ini adalah benar-benar hasil karya peneliti secara mandiri dan bukan merupakan plagiasi atas karya orang lain.
3. Apabila skripsi ini pada kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan sebagai hasil dari plagiasi, peneliti bersedia untuk menanggung segala konsekuensi hukum yang akan terjadi.

Surabaya, 27 April 2023

Yang Menyatakan,

Evie Sylviana Dewi

PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING

Setelah melakukan bimbingan, koreksi, dan arahan terhadap penulisan skripsi yang ditulis oleh:

Nama : Evie Sylviana Dewi

NIM : I92219062

Program Studi : Hubungan Internasional

Yang berjudul **Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung,** saya selaku dosen pembimbing berpendapat bahwa skripsi ini telah diperbaiki dan dapat disajikan dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Sosial dalam bidang Hubungan Internasional.

Surabaya, 27 April 2023

Muhammad Qobidl 'Ainul Arif, S.I.P., M.A., CIQnR.

NIP 198408232015031002

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi oleh Evie Sylviana Dewi dengan judul: **"Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung"** telah dipertahankan dan dinyatakan lulus di depan Tim Penguji Skripsi pada tanggal 14 April 2023.

TIM PENGUJI SKRIPSI

Penguji I	Penguji II
M. Qobidl 'Ainul Arif, S.I.P., M.A., CIQnR.	M. Fathoni Hakim, M.Si.
NIP 198408232015031002	NIP 1984010520110111008

Penguji III	Penguji IV
Nur Luthfi Hidayatullah, S.IP., M.Hub.Int.	Rizki Rahmadini Nurika, S.Hub.Int., M.A.
NIP 199104092020121012	NIP 199003252018012001

Surabaya, 27 April 2023

Mengesahkan,
Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Dekan

Dr. Abd. Chalik, M.Ag.
NIP 197306272000031002

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN
Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Evie Sylviana Dewi
NIM : I92219062
Fakultas/Jurusan : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Hubungan Internasional
E-mail address : eviesylviana23@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :
☒ Sekripsi ☐ Tesis ☐ Desertasi ☐ Lain-lain (……)
yang berjudul :

DIPLOMASI EKONOMI INDONESIA TERHADAP TIONGKOK DALAM MENGHADAPI *COST OVERRUN* PADA PROYEK KONSTRUKSI KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Ekslusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara ***fulltext*** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 30 April 2023

Penulis

(*Evie Sylviana Dewi*)

ABSTRACT

Evie Sylviana Dewi. 2023. *Indonesia's Economic Diplomacy towards China in dealing with Cost Overrun of the Jakarta-Bandung High Speed Train Construction Project.*

This research discusses the efforts of Indonesia's economic diplomacy towards China in dealing with cost overrun of the Jakarta-Bandung high speed train construction project. The researcher used a qualitative approach with a descriptive type through data collection techniques through interviews and online data searches. The data analysis technique used is the qualitative data analysis technique of the interactionist model according to Miles and Huberman. Based on the data obtained in the field, it was found that in dealing with problems cost overrun of the Jakarta-Bandung high speed train project, the Government of Indonesia has undertaken several efforts of economic diplomacy. At the domestic level, the Government of Indonesia has made several efforts, namely: (1) Efforts to determine actors for Indonesia's economic diplomacy towards China in dealing with China cost overrun of the Jakarta-Bandung high speed train construction project by issuing Presidential Regulation Number 93 of 2021 in a legal and formal manner; (2) Efforts to legitimize democracy by issuing Presidential Regulation Number 93 of 2021 by approving the use of the State Revenue and Expenditure Budget (APBN) in the form of National Investment (PMN) which will be used 25% for financing cost overrun; (3) Agreement or ratification of decisions that have been determined by economic diplomacy actors with the Government of Indonesia. Meanwhile, at the international level, the Government of Indonesia has made several efforts; (1) Determine the agenda for implementing economic diplomacy towards China in dealing with cost overrun the Jakarta-Bandung fast train project; (2) The Indonesian government carries out economic diplomacy towards China with win-win solution formulations at international negotiations; (3) Adoption of results and agreements on economic diplomacy which ultimately reach an agreement that the amount cost overrun for the Jakarta-Bandung fast train construction project is Rp 18 trillion.

Keywords: *Cost Overrun, Economic Diplomacy, Jakarta-Bandung High Speed Train*

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif melalui teknik pengambilan data melalui wawancara dan penelusuran data secara online. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis data kualitatif model interaksionis menurut Miles and Huberman. Berdasarkan data yang diperoleh di lapangan, didapatkan fakta bahwa dalam menangani permasalahan *cost overrun* pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, Pemerintah Indonesia telah menempuh beberapa upaya diplomasi ekonomi. Pada level domestik, Pemerintah Indonesia telah menempuh beberapa upaya yaitu: (1) Upaya penentuan aktor diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 secara legal formal; (2) Upaya legitimasi demokrasi dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 dengan menyetujui penggunaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam bentuk Penanaman Modal Nasional (PMN) yang akan digunakan 25% untuk pembiayaan *cost overrun*; (3) Perjanjian atau ratifikasi keputusan yang telah ditentukan oleh aktor diplomasi ekonomi dengan Pemerintah Indonesia. Sedangkan pada level internasional, Pemerintah Indonesia telah menempuh beberapa upaya; (1) Menentukan agenda pelaksanaan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* proyek kereta cepat Jakarta-Bandung; (2) Pemerintah Indonesia melakukan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dengan formulasi *win-win solution* pada perundingan internasional; (3) Pengadopsian hasil dan kesepakatan diplomasi ekonomi yang pada akhirnya mencapai kesepakatan bahwa besaran *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung adalah Rp 18 triliun.

Kata Kunci: *Cost Overrun,* Diplomasi Ekonomi, Kereta Cepat Jakarta-Bandung

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

DAFTAR ISI

PERNYATAAN ORININALITAS……..…….…… ii
PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING……...…….... iii
LEMBAR PENGESAHAN…….…… iv
MOTTO…… v
PERSEMBAHAN……..…….. vi
ABSTRACT……...…….. vii
KATA PENGANTAR……..…….. ix
DAFTAR ISI……...… x
DAFTAR GAMBAR……..……..... xii
DAFTAR TABEL……... xiii
GLOSARIUM…… xiv
BAB I PENDAHULUAN
A. Latar Belakang…… 1
B. Fokus Penelitian…… 7
C. Tujuan Penelitian……..... 7
D. Manfaat Penelitian……...…… 8
E. Tinjauan Pustaka…….…… 8
F. Argumentasi Utama……..…….…….. 17
G. Sistematika Pembahasan…….…….…. 19
BAB II KERANGKA KONSEPTUAL
A. Upaya Diplomasi Ekonomi
a. Pengertian Diplomasi Ekonomi…….. 21
b. Strategi Diplomasi Ekonomi……... 26
c. Fungsi Diplomasi Ekonomi…….…… 28
d. Faktor Pendorong Diplomasi Ekonomi……... 29
e. Faktor Keberhasilan Diplomasi Ekonomi……... 30
f. Prinsip Diplomasi Ekonomi…… 31
g. Operasionalisasi Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia…… 32
B. *Cost Overrun*……..…….…. 33
C. Kereta Cepat Jakarta-Bandung……. ……...……... 39
BAB III METODE PENELITIAN
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian…….……. 45
B. Level Analisis dan Subjek Penelitian……..… 45
C. Lokasi dan Waktu Penelitian…….…….. 46
D. Teknik Pengumpulan Data…….……. 46
E. Tahap-tahap Penelitian…… 47
F. Teknik Analisis Data…….…….…… 49
G. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data……..……..… 51
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN
A. Kerja Sama Indonesia-Tiongkok dalam Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta- Bandung ……..…….……..... 54
B. Diplomasi Ekonomi sebagai Sarana Pembangunan Indonesia Pada Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo ……..…… 64

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

C. Diplomasi Ekonomi sebagai Upaya Penyelesaian Permasalahan *Cost Ovverun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung……..…….……..…… 70
D. Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia pada Level Domestik
1. Upaya Penentuan Aktor Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan Menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021…….…….. 85
2. Upaya Legitimasi Demokrasi Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Persetujuan Penyertaan APBN untuk biaya *cost overrun* kereta cepat……..……. 91
3. Perjanjian dan Ratifikasi Aktor Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dengan Pemerintah Indonesia…….……... 95
E. Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia pada Level Internasional
1. Penentuan Agenda Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung……..……... 97
2. Upaya Pemerintah Indonesia melalui Aktor Diplomasi Ekonomi melakukan Perundingan Internasional dengan Formulasi *Win-win Solution*..……..... 98
3. Pengadopsian Hasil Kesepakatan Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung…….……..…… 102

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan……..……. 107
B. Saran……..……. 108

DAFTAR PUSTAKA…….…… 110

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peta Stasiun dan Transit KCJB …… 44
Gambar 4.1 Konsorsium Pembentuk KCJB…… 60

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Target Perkiraan Barang dan Penumpang Kereta Api 2030…..… 40
Tabel 4.1 Perbandingan Proposal Jepang dan Tiongkok ……. 57
Tabel 4.2 Wilayah-Wilayah Eksisting KCJB……..……..... 73
Tabel 4.3 Data Lahan Terdampak Lintasan KCJB…….…….. 76
Tabel 4.4 Data Lahan Produktif yang Terdampak KCJB…….…… 77

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

GLOSARIUM

APBN : Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara

B to B : *Business to Business*

Bappenas : Badan Pembangunan Nasional

BPKP : Badan Pemeriksaan Keuangan dan Pembangunan

BPPT : Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi

BRI : *Belt Road Initiative*

CARS *: China Academy of Railway Sciences*

CDB : *China Development Bank*

CREC : *China Railway Group Limited*

CRIC : *China Railway International Co, Ltd*

CRRC : *CRRC Corp Ltd*

CTCS : *Center Time Center Space*

G to G : *Government to Government*

GSM-R : *Global System Mobile-Railway*

IPTEK : Ilmu Pengetahuan dan Teknologi

JICA : *Japan International Cooperation Agency.*

KCJB : Kereta Cepat Jakarta-Bandung

LRT : Lintas Rel Terpadu

MPA : *Metropolitan Priority Area*

MoU : *Memorandum of Understanding*

MP3EI : Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

NDRC : *National Development and Reform Commission*

OBOR : *One Belt One Road*

PerPres : Peraturan Presiden

PMN : Penanaman Modal Nasional

PPN : Pajak Pertambahan Nilai

PT KCIC : Perseroan Terbatas Kereta Cepat Indonesia-China

PT KAI : Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia

PT PSBI : Perseroan Terbatas Pilar Sinergi BUMN Indonesia

PT WIKA : Perseroan Terbatas Wijaya Karya

RIPNAS : Rencana Induk Perkeretaapian Nasional

RPJMN : Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional

RPJPN : Rencana Pembangunan Jangka Panjang

RTRW : Rencana Tata Ruang Wilayah

TSDI : *The Third Railway Survey and Design Institute Group Cooperation*

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

ToT : *Transfer of Technology*

UU : Undang-Undang

UIC : *International Union of Railway*

UMKM : Usaha Mikro Kecil dan Menengah

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kajian ilmu Hubungan Internasional, negara memiliki independensi atau kedaulatan tertinggi. Namun, hal ini tidak berlaku dalam level internasional mengingat adanya tatanan sistem internasional. Negara tidak lagi berperan tunggal karena hadirnya aktor lain yang juga turut terlibat. Meskipun dalam tatanan sistem internasional terdapat aktor lain, negara tetap menjadi aktor yang berperan vital untuk melindungi kedaulatan negaranya. Dalam rangka mempertahan kedaulatan, perlu diketahui bahwa setiap negara berupaya untuk membuat suatu kebijakan yang turut mempertimbangkan hal yang menyangkut dengan kepentingan nasional.

Setiap negara memiliki tujuan yang berbeda dalam upaya untuk mencapai kepentingan nasional. Kepentingan nasional adalah suatu tujuan dan bentuk ambisi dari suatu negara dalam segi ekonomi, budaya, militer, dan lain sebagainya.[2] Kepentingan nasional dibagi menjadi dua klasifikasi yaitu; 1) kepentingan nasional vital yang mewajibkan suatu negara untuk segera membuat suatu keputusan; 2) kepentingan nasional non-vital yang mana hasil dan manfaatnya dapat dirasakan negara dalam jangka waktu lama setelah keputusan tersebut telah diputuskan. dan tujuan mendasar yang menempa para pengampu kebijakan suatu negara untuk membuat atau merumuskan kebijakan luar negeri.

[2] ____, *EDITORIAL: Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional,* Intermestic: Journal of International Studies 2, no. 2, (2018): 109.

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Kebijakan luar negeri adalah buah aktualisasi politik luar negeri suatu negara yang mengandung kepentingan nasional. Kepentingan nasional berisi tentang akumulasi dari keragaman dan kepentingan masyarakat. Dengan meminjam logika berpikir Budiarjo, Budiarjo menerangkan bahwa kebijakan merupakan suatu keputusan yang diputuskan oleh individu atau kelompok yang memiliki kekuasaan untuk melaksanakan dan memiliki tujuan yang jelas.[3] Sehingga, politik luar negeri bertujuan untuk mencapai kesejahteraan dengan berdasar pada adanya indikasi perubahan; baik dalam ranah domestik pun juga internasional.

Untuk mencapai kepentingan nasional, suatu negara berusaha mencari solusi untuk mencukupi kebutuhan dengan menyelenggarakan kerja sama antar negara. Berbagai macam cara ditempuh oleh suatu negara untuk mencapai kepentingan nasionalnya karena terkadang kepentingan suatu negara tersebut tidak dapat dipenuhi oleh negaranya sendiri. Oleh karena itu, sudah sewajarnya apabila suatu negara menjalin pola hubungan kerja sama atau hubungan diplomatik dengan negara lain agar kepentingan nasionalnya dapat terpenuhi. Sehingga, negara-negara di dunia saat ini tengah berlomba-lomba untuk menunjukkan eksistensinya dengan melakukan pembangunan guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Seperti halnya di Indonesia, perlu diketahui bahwa Indonesia tengah menggencarkan proyek pembangunan infrastruktur berskala besar yang ditinjau dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan Peraturan

[3] Miriam Budiarjo, "*Dasar-Dasar Ilmu Politik"*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka, 1995), 12.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Presiden No. 3 Tahun 2015 tentang Proyek Strategis Nasional. Rencana ini turut diperkuat dengan Instruksi Presiden No. 1 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional—salah satunya adalah pembangunan pada sektor infrastruktur. Pembangunan infrastruktur mulai masif dilakukan mengingat ketersediaan infrastruktur merupakan kunci kesuksesan dalam percepatan pembangunan ekonomi dan pembangunan sosial suatu negara.

Pembangunan infrastruktur pada sistem transportasi nasional memiliki peranan penting untuk mendukung proses pemerataan pembangunan di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh banyaknya masyarakat yang melakukan aktivitas di wilayah antar kota dengan mobilitas yang cukup tinggi karena meningkatnya kapasitas penduduk di kota besar. Oleh karena itu, untuk merespon tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi antar kota, tidak dapat dipungkiri bahwa banyak sekali penyediaan pelayanan jasa transportasi—salah satunya adalah jasa perkeretaapian nasional.

Dalam pembangunan sarana transportasi, perkembangan pada bidang transportasi memiliki peran strategis untuk memperlancar roda perekonomian Indonesia. Saat ini, Indonesia telah menjelma sebagai salah satu bagian dari vitalitas ekonomi terbesar di Asia Tenggara dan menjelma menjadi bagian *emerging market* di dunia. Terlebih dengan adanya globalisasi, hal ini dapat menguntungkan Indonesia karena menjadikan kerja sama oleh Indonesia dan negara lain dapat terlaksana dengan berbagai metode. Dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, diketahui bahwa terdapat campur tangan dari negara lain berupa *loan* atau *financial investment.* Adapun untuk mengembangkan

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pembangunan pada bidang transportasi, Indonesia menjalin kerjasama dengan Tiongkok dalam rangka Penanaman Modal Asing (PMA) dalam proyek pembangunan konstruksi.[4]

Pembangunan konstruksi di Indonesia khususnya di wilayah Pulau Jawa semakin pesat. Hal ini tentu sejalan dengan adanya pemenuhan kebutuhan yang mendasar bagi manusia. Adanya proyek konstruksi merupakan suatu proses desain atau rancangan yang ditransformasikan menjadi suatu fasilitas fisik seperti proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Tepatnya pada tanggal 22 April 2015 lalu, Direktur Komisi Pembangunan Nasional Reformasi Republik Rakyat Tiongkok Xu Shao Shi dan Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Rini Soemarno mewakili masing-masing negara untuk menandatangani perjanjian kerangka kerjasama penyelenggaraan kereta cepat Jakarta-Bandung. Namun, Tiongkok melakukan studi kelayakan setelah penandatanganan nota kesepahaman dengan mengajukan nilai investasi yang lebih murah dengan perincian 60:40 dengan jangka waktu pengembalian 50 tahun. Bahkan, Tiongkok memberikan jaminan bahwa pembangunan konstruksi ini tidak menelan dana Anggaran Belanja dan Pendapatan Negara (APBN).

Sebelum dipaparkan bagaimana tindak lanjut dari progres kereta cepat Jakarta-Bandung pada awalnya akan dibangun oleh Indonesia dengan perusahaan *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Pada studi kelayakan awal, Jepang mengajukan sebesar US$ 3,5 juta dengan investasi

[4] Eudia Monica Sri Hadi, *Investasi China dalam Bidang Infrastruktur di Jawa Barat*, Journal of International Relations 1, no. 2, (2013): 492.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

sebesar US$ 6,2 miliar. Adapun struktur perinciannya adalah 75% dari nilai total investasi adalah pinjaman dari Jepang dengan bunga 0,1% per tahun dengan jangka waktu pengembalian empat puluh tahun. Pada akhirnya, Pemerintah Indonesia mengambil langkah untuk membangun kereta cepat Jakarta-Bandung dengan Tiongkok mengingat total investasi, persentase bunga, tenor, jaminan dalam penyertaan modal oleh Tiongkok lebih menarik.

Konsorsium Indonesia dan konsorsium Tiongkok bekerjasama dengan model *B to B* (*business to business)* dalam bidang investasi, konstruksi proyek, penyelidikan rancangan, manajemen operasi, dan pembuatan perlengkapan dengan nilai total investasi senilai kurang lebih RP 81,23 triliun.[5] Adapun bentuk kerjasama ini diwujudkan dalam suatu *joint venture company* yaitu PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) dengan masing-masing komposisi penyertaan konsorsium adalah 60% dari Indonesia dan 40% berasal dari konsorsium Tiongkok. Adapun dengan anggaran yang fantastis tersebut tentunya terselip adanya harapan agar proyek konstruksi kereta cepat dapat beroperasi tepat waktu dengan anggaran yang sesuai dengan dana yang telah disepakati.

Ironisnya, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ini tidak terlepas dari sederat kontroversi. Pada saat pembangunannya, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung mengalami permasalahan yang cukup kompleks dengan permasalahan *cost overrun. Cost overrun* adalah pembengkakan biaya yang terjadi karena adanya tambahan dana yang melebihi anggaran yang sebelumnya telah

[5]CNBCIndonesia, *Biaya Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Capai Rp 81 Triliun*, diakses pada 17 September 2022, https://www.cnbcindonesia.com/news/20180220142244-4-4865/biaya-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-capai-rp-81-triliun

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

ditentukan. Temuan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung ini didasarkan pada hasil asersi pertama dari Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) Nomor LR-16/D402/1/2022 pada tanggal 9 Maret 2022 dan asersi kedua Nomor PE.12.03/S-782/K/D4/2022 pada tanggal 15 September 2022. Sehingga, berdasarkan dua asersi yang telah dilakukan oleh Badan Pemeriksaan Pembangunan dan Keuangan (BPKP), besaran *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung sebesar RP 21,4 triliun.[6]

Pada penyelenggaraan proyek, permasalahan *cost overrun* tampaknya telah menjadi rahasia umum. Struktur pembiayaan proyek merupakan hal yang seharusnya menjadi pertimbangan utama mengingat rentannya risiko kegagalan dalam proyek pembangunan konstruksi. Adanya pengetahuan, pengalaman, keahlian dalam melakukan estimasi pembiayaan proyek hingga tahap pengelolaan arus kas selama proyek berlangsung menjadi pondasi yang sangat penting. Tentunya, hal ini juga ditopang oleh adanya serangkaian bentuk koordinasi untuk mengelola sumber daya proyek dengan adanya manajemen kontrol yang baik sehingga tidak merugikan pihak kontraktor.

Diketahui sejak bulan Agustus tahun lalu, permasalahan *cost overrun* masih menjadi agenda pembahasan di pihak internal Pemerintah Indonesia mengingat adanya permintaan dari pihak Tiongkok agar Indonesia menutup besaran *cost overrun*. Meskipun demikian, permintaan Tiongkok tersebut tidak serta-merta disetujui oleh Pemerintah Indonesia. Permasalahan *cost overrun*

[6] Tempo.co, *Beda Perhitungan Cost Overrun Kereta Cepat antara RI dengan Cina: Begini Penjelasannya*, diakses pada 20 September 2022, https://www.msn.com/id-id/ekonomi/bisnis/beda-perhitungan-cost-overrun-kereta-cepat-antara-ri-dengan-cina-begini-penjelasannya/ar-AA13Vtic

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menjadi semakin kompleks kala otoritas Tiongkok mencatat besaran *cost overrun* pada proyek ini hanya sebesar Rp 15,2 Triliun.

Diplomasi ekonomi adalah rangkaian aktivitas yang dilakukan oleh pihak yang mewakili suatu negara guna mencapai kepentingan nasional pada aspek ekonomi. Diplomasi ekonomi berkaitan dengan cara suatu negara dalam mengambil dan membuat suatu kebijakan ekonomi yang bertujuan untuk merealisasikan kepentingan nasional suatu negara. Oleh karena itu, Indonesia akan menggunakan media diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menyelesaikan permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat. Berdasarkan pemaparan uraian diatas, peneliti tertarik untuk meneliti tentang "Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung."

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka fokus penelitian pada penelitian ini adalah: Bagaimana upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau deskripsi mengenai upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

   Manfaat akademis dari penelitian ini adalah menambah rujukan bidang Hubungan Internasional yakni perihal kajian diplomasi ekonomi Indonesia. Penelitian ini akan menggambarkan perihal Pemerintah Republik Indonesia yang tengah mengalami permasalahan kompleks dengan adanya *cost overrun* pada proyek kereta cepat. Sehingga, Pemerintah Republik Indonesia tengah melakukan serangkaian diplomasi ekonomi terhadap pihak Tiongkok guna membahas aspek keuangan, perbedaan asumsi, dan keberlanjutan proyek di tengah kemelut adanya *cost overrun* dengan besaran yang cukup fantastis.

2. Manfaat Praktis

   Pemerintah Indonesia akan mendapatkan saran dan masukan dalam penelitian ini. Secara tidak langsung, manfaat praktis pada penelitian ini yaitu: menjadi bahan kajian kebijakan luar negeri Indonesia, terutama dalam menghadapi situasi *cost overrun* pada proyek konstruksi di Indonesia dengan tender yang berbeda. Sehingga, diharapkan bagi Pemerintah Republik Indonesia agar lebih efektif untuk menentukan dan mengambil suatu kebijakan.

E. Tinjauan Pustaka

Sebagai bidang kajian multidisipliner, Hubungan Internasional menjadi bidang keilmuan yang sangat kompleks. Oleh karena itu, terdapat beragam isu dan topik penelitian yang salah satunya adalah diplomasi. Diplomasi melambangkan peristiwa yang dinilai vital dalam era globalisasi karena

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

memungkinkan suatu negara untuk saling terhubung dalam rangka menjalin hubungan internasional guna memenuhi kepentingan negara-negara yang bersangkutan. Dalam ini, banyak cara yang ditempuh oleh suatu negara dalam upaya pemenuhan kepentingan nasionalnya dengan cenderung memanfaatkan peluang dari diplomasi. Praktik diplomasi pada era kontemporer mengalami perluasan sehingga menjadi lebih fleksibel karena dapat dilakukan oleh siapapun, kapanpun, dimanapun, dan dalam bentuk apapun.[7]

Berdasarkan hasil telaah mendalam yang telah dilakukan pada berbagai buku, jurnal, dan situs internet, peneliti belum menemukan menemukan penelitian dengan topik yang serupa dengan penelitian tentang diplomasi ekonomi Indonesia dan permasalahan *cost overrun* pada proyek Konstruksi di Indonesia. Setelah melakukan telaah yang mendalam, peneliti mencoba untuk memaparkan penelitian-penelitian terdahulu untuk mengkomparasikan penelitiannya dengan peneliti. Dengan demikian, peneliti akan memaparkan beberapa penelitian yang serupa untuk dapat menemukan kebaruan dalam penelitian dari penelitian ini.

Pertama, Penelitian karya Revy Auliya Darmaliza pada tahun 2019 yang berjudul "Kerjasama Indonesia dan Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung Tahun 2015". Revy Auliya Darmaliza sebelumnya telah melakukan penelitian dalam bentuk Skripsi. Pada penelitian tersebut, Darmaliza menemukan bahwa proses kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok terjadi

[7] Novi Laely, *Masa Depan Teori dan Praktik Diplomasi Kontemporer*, diakses pada 20 September 2022, https://www.kompasiana.com/amp/novilaely3923/5d2045ac097f3655884f32f4/masa-depan-teori-praktik-diplomasi-kontemporer

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

karena adanya suguhan proposal yang lebih menarik karena dari segi total investasi, persentase bunga, tenor, jaminan penyertaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Tiongkok lebih menarik. Tidak sampai disitu saja, Tiongkok juga memberikan tawaran berupa adanya *Transfer of Technology* (ToT) kepada Indonesia. Sehingga, Indonesia meninjau ulang dengan segala pertimbangan dan kemudian memutuskan Tiongkok sebagai pemenang tender kereta cepat Jakarta-Bandung daripada Jepang. Berbeda dengan penelitian Darmaliza, penelitian ini akan mengamati hubungan antara Indonesia dan Tiongkok dalam konteks diplomasi ekonomi dengan tanpa mengesampingkan proses-proses bisnis. Meskipun demikian, adapun titik tekan penelitian ini adalah terkait dengan bagaimana upaya diplomasi ekonomi yang dilakukan oleh Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.[8]

Kedua, Artikel Ilmiah berbentuk jurnal karya Adzraa Shaffa Andira dan kawan-kawan pada tahun 2021 yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Vietnam melalui Kerjasama Ekspor Benih Lobster pada tahun 2020-2021." Pada penelitian tersebut, para peneliti menyebutkan bahwa potensi kerjasama melalui program *Lobster Aquaculture Development* antar kedua negara ini terjadi karena adanya keinginan untuk memfortifikasi kemitraan strategis Indonesia dan Vietnam, adanya ketergantungan atau *mutual needs*, dan sebagai suatu perwujudan dari adanya kepentingan perekonomian nasional dari

[8] Revy Aulia Darmaliza, *Kerjasama Indonesia dan Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015*, diakses pada 4 Desember 2022, https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/49210/1/REVY%20AULIYA%20DARMALIZA.FISIP.pdf

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Indonesia dan kepentingan nasional Vietnam. Berbeda dengan penelitian Andira, penelitian ini akan melihat hubungan antara Indonesia dan Tiongkok yang dibalut dalam konteks kerjasama pada bidang proyek konstruksi yang saat ini tengah terjegal permasalahan; adanya *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.Tidak sampai disitu saja, adanya perbedaan asumsi terkait dengan besaran *cost overrun* menjadikan permasalahan ini semakin kompleks. Sehingga, titik tekan penelitian ini adalah terkait dengan adanya upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok yang erat kaitannya dengan adanya kepentingan perekonomian nasional Indonesia kepada Tiongkok.[9]

Ketiga, Artikel Ilmiah berbentuk jurnal karya Langgeng Larasati dan Dike Aseilla pada tahun 2021 yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia di wilayah Afrika dengan *Preferential Trade Agreement* Indonesia dan Mozambik". Pada penelitian tersebut, Larasati dan Aseilla telah menyebutkan bahwa Indonesia mencoba untuk memperluas kerjasama perdagangan yang menyasar pada pasar non-tradisional kawasan yang dijuluki benua harapan oleh Indonesia yaitu kawasan Afrika. Setelah menyelenggarakan dua pertemuan besar dalam *Indonesia Africa Forum* pada tahun 2018 dan pertemuan *Indonesia Africa Infrastructure Dialogue* pada tahun 2019, telah diputuskan bahwa negara Mozambik lah yang menjadi sasaran dari *Preferential Trade Agreement*. Untuk membangun kemitraan strategis ini, kerjasama ini kemudian dibalut dengan

[9] Adzraa Shaffa Andira, dkk., *Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Vietnam melalui Kerjasama Ekspor Benih Lobster pada tahun 2020-2021, https://journal.unpar.ac.id/index.php/Sentris/Article/view/5182/3540*

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

konteks diplomasi ekonomi dengan mengoptimalisasi aktor-aktor diplomasi. Berbeda dengan penelitian Larasati dan Aseilla, penelitian ini sejatinya juga akan membingkai kerangka diplomasi ekonomi untuk mengeratkan kemitraan strategis komprehensif antara Indonesia dan Tiongkok meskipun kini Indonesia dan Tiongkok tengah mendapatkan permasalahan yang cukup kompleks dengan adanya *cost overrun* dalam pembangunan kereta cepat. Meskipun demikian, titik tekan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana upaya diplomasi ekonomi Indonesia yang melibatkan para *stakeholders* dalam melakukan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menangani permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.[10]

Keempat, Artikel Ilmiah berbentuk jurnal karya Jihan Salsabila Denura dan Viani Puspita Sari pada tahun 2021 yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia ke Bangladesh Studi Kasus Ekspor Gerbong Kereta." Pada penelitian tersebut, Denura dan Sari menjelaskan bahwa sasaran dari diplomasi ekonomi Indonesia telah difokuskan ke pasar non-tradisional di wilayah Asia Selatan; Bangladesh. Hal ini dibuktikan dengan keberhasilan Indonesia mengalahkan India dan Tiongkok dalam memenangkan tender pengadaan 250 gerbong kereta api untuk Bangladesh. Berangkat dari keberhasilan diplomasi ekonomi Indonesia inilah, riset penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana pendekatan-pendekatan diplomasi ekonomi Indonesia diterapkan sehingga berhasil menggagahi tender gerbong kereta api di Bangladesh. Berbeda dengan

[10] Langgeng Larasati & Dike Aseilla, *Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia di Afrika Melalui Preferential Trade Agreement Indonesia Mozambik*, diakses pada 4 Desember 2022, https://media.neliti.com/media/publications/496704-none-f604f861.pdf

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Denura dan Sari, penelitian ini akan tidak hanya difokuskan pada pendekatan-pendekatan diplomasi ekonomi yang dilakukan oleh Indonesia terhadap Tiongkok. Dalam ini, diplomasi ekonomi ditempuh oleh Indonesia agar hasil keputusan tidak merugikan salah satu pihak. Oleh karena itu, titik tekan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok sebagai negara *partner* dalam melakukan negosiasi untuk menemukan solusi atau langkah atas terjadinya permasalahan *cost overrun* pada proyek yang saat ini telah terkonstruksi di Indonesia.[11]

Kelima, Artikel Ilmiah berbentuk Jurnal karya Immara Nuur Alfianisa pada tahun 2021 yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Merespon Kebijakan RED II". Pada penelitian tersebut, Alfianisa mengemukakan bahwa adanya kebijakan *Delegated Act on Law and High ILUC-Risk Biofuel* dalam RED II yang mengklasifikasikan minyak kelapa sawit sebagai *indirect land use change-risk biofuel*. Dalam kasus ini, Uni Eropa membuat ekspor minyak kelapa sawit Indonesia ke Uni Eropa menjadi sulit. Sehingga, Indonesia berupaya untuk melakukan berbagai upaya dengan menjalankan berbagai strategi diplomasi ekonomi untuk merespon kebijakan RED II. Berbeda dengan penelitian Alfianisa, penelitian ini akan berbicara mengenai kepentingan Indonesia yang akan melakukan serangkaian kegiatan diplomasi Ekonomi kepada Tiongkok untuk merespon adanya pembebanan pembayaran biaya *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Sehingga, titik tekan penelitian

[11]Jihan Salsabila Denura & Viani Puspita Sari, *Diplomasi Ekonomi Indonesia ke Bangladesh: Studi Kasus Ekspor Gerbong Kereta*, Padjadjaran Journal of International Relations 3, no.2, (2021): 212-227.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

ini adalah akan berbicara tentang adanya diplomasi ekonomi yang akan dilakukan oleh Pemerintah Indonesia terhadap Tiongkok terkait dengan adanya *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.[12]

Keenam, Artikel Ilmiah berbentuk Jurnal karya Marianne Delanova pada tahun 2021 yang berjudul "Diplomasi Ekonomi Indonesia ke Kawasan Afrika". Pada penelitian tersebut, Delanova memaparkan bahwa jumlah ekspor Indonesia terhadap negara mitra mengalami tingkat penurunan yang signifikan. Guna menyiasati adanya dampak dan resiko penurunan nilai ekspor ini, Pemerintah Indonesia pada akhirnya membuat suatu kebijakan dengan mulai mengintensifkan aktivitas diplomasi ekonomi di negara atau kawasan yang *notabene*-nya belum pernah menjadi mitra dagang Indonesia atau pasar non-tradisional Indonesia. Adapun sasaran yang menjadi target Indonesia adalah wilayah Afrika karena dinilai sangat berpotensi oleh Pemerintah Indonesia. Sehingga, Delanova berupaya untuk menganalisis implementasi diplomasi ekonomi Indonesia ke kawasan Afrika dalam rangka pencapaian peningkatan ekspor Indonesia pada bidang ekonomi. Berbeda dengan penelitian Delanova, penelitian ini akan melihat hubungan kerjasama yang erat antara Indonesia dan Tiongkok. Sebagai negara mitra strategis komprehensif, Tiongkok menerima undangan dari Indonesia untuk membuat proposal perihal lelang tender kereta cepat Jakarta-Bandung sehingga Tiongkok menjadi saingan Jepang yang pada awalnya akan menjadi tender kereta cepat. Setelah menimbang beberapa

[12] Immara Nuur Alfianisa, *Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Merespon Kebijakan RED II*, Jurnal Indonesia Sosial Sains 2, no.8, (2021): 1271-1285.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

penawaran, Pemerintah Indonesia akhirnya memutuskan untuk menjadikan Tiongkok sebagai tender dari kereta cepat Jakarta-Bandung. Namun saat proyek telah terkonstruksi, permasalahan *cost overrun* tidak dapat dihindarkan sehingga mengharuskan Pemerintah Indonesia mengambil suatu keputusan yakni dengan melakukan diplomasi ekonomi dengan jalan negosiasi terhadap Tiongkok.[13]

Ketujuh, Artikel Ilmiah berbentuk jurnal karya Fahadila F. Remi pada tahun 2017 yang berjudul "Kajian Faktor Penyebab *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Gedung". Dalam penelitiannya, Remi mengemukakan bahwa saat ini proyek pembangunan konstruksi gedung tengah dimasifkan seiring dengan adanya pemenuhan kebutuhan dasar manusia. Pada pelaksanaannya, tahap pembangunan proyek konstruksi gedung memiliki batasan dalam hal pembiayaan sehingga rentan terjadi *cost overrun.* Berangkat dari banyaknya kasus *cost overrun*, penelitian Remi berupaya untuk menganalisis faktor penyebab *cost overrun* dan berupaya untuk mengetahui bagaimana cara untuk memitigasi manakala *cost overrun* terjadi pada saat proses konstruksi. Setelah melakukan riset, Remi menemukan 52 faktor penyebab *cost overrun* yang kemudian diklasifikasi menjadi 10 kelompok. Berbeda dengan penelitian Remi, penelitian ini akan terfokus pada kasus *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat ini terjadi dengan didominasi oleh faktor internal dari Indonesia sehingga Tiongkok menuntut Indonesia untuk turut menanggung

[13] Marianne Delanova, Diplomasi Ekonomi Indonesia ke Kawasan Afrika, Jurnal Academia Praja 4, no. 2, (2021): 509.525

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

beban *cost overrun* dengan menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Tidak sampai disitu saja, adanya perbedaan atau asumsi terhadap perhitungan menambah kompleksitas permasalahan pada proyek konstruksi ini sehingga kini Pemerintah Indonesia tengah memanfaatkan media diplomasi ekonomi kepada Tiongkok untuk mengatasi permasalahan ini. Sehingga, titik tekan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana upaya diplomasi ekonomi Indonesia dalam skema *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat.[14]

Kedelapan, Penelitian yang telah dibukukan karya Ir. I Gusti Ketut Sudipta, M.T. yang berjudul "Penanganan Risiko Pembengkakan Biaya pada Proyek Konstruksi di Kabupaten Jembrana". Pada penelitiannya, Sudipta menyebutkan bahwa di setiap pelaksanaan proyek konstruksi seringkali terjadi ketidaksesuaian dalam rencana awal dengan kondisi riil di lapangan. Sehingga, kondisi ini sangat rentan akan adanya penambahan biaya dan waktu pembangunan. Untuk mengetahui faktor-faktor dominan penyebab *cost overrun*, Sudipta melakukan analisis dengan metode *Strength, Weakness, Opportunities*, dan *Threats* (SWOT) dimana metode ini berhasil mengidentifikasi bahwa *cost overrun* terjadi karena kurangnya pengalaman dari tenaga kerja. Kemudian, Sudipta turut memaparkan bagaimana strategi penanganan untuk menyelesaikan permasalahan pembengkakan biaya pada proyek di Jembrana. Berbeda dengan penelitian Sudipta, penelitian ini berupaya untuk mendeskripsikan bagaimana

[14] Fahadila F. Remi, *Kajian Faktor Penyebab Cost Overrun Pada Proyek Konstruksi Gedung*, Jurnal Teknik Mesin (JTM) 6, (2017): 94-101.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

upaya diplomasi ekonomi Indonesia. Dalam ini, adapun konsiderasi Pemerintah Indonesia melakukan diplomasi ekonomi kepada Tiongkok disebabkan karena Badan Pengawas Keuangan Pembangunan (BPKP) menemukan adanya *over cost*. Disaat yang sama, adanya pembengkakan biaya ini kemudian menjadikan Tiongkok sebagai tender proyek menuntut Indonesia untuk menggelontorkan dana karena progres kereta cepat telah hampir mencapai target. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia menggunakan media diplomasi ekonomi dengan jalan negosiasi untuk mengetahui bagaimana resiprositas Tiongkok dalam merespon adanya permasalahan *cost overrun.*[15]

Sampai disini, adapun temuan-temuan dalam penelitian terdahulu dapat digunakan sebagai data tambahan dan data penunjang dalam penelitian ini. Peneliti berharap penelitian ini akan menjadi formulasi baru pada bidang kajian diplomasi ekonomi Indonesia kala menghadapi permasalahan yang serupa di masa mendatang.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

F. Argumentasi Utama

Argumentasi utama yang akan diajukan untuk sekaligus menjawab fokus penelitian dalam skripsi ini adalah; Diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat dilakukan karena terdapat permintaan Tiongkok agar Indonesia menutup besaran *cost overrun* dengan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Tidak sampai disitu saja, kondisi ini diperparah dengan adanya perbedaan

[15] Ir. I Gusti Ketut Sudipta, M.T., *Penanganan Risiko Pembengkakan Biaya Pada Proyek Konstruksi di Kabupaten Jembrana*, 1-143.

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

asumsi besaran *cost overrun*. Untuk merespon permasalahan tersebut, Pemerintah Indonesia telah menempuh beberapa upaya diplomasi ekonomi berdasarkan klasifikasi konsep diplomasi ekonomi menurut Nicholas Bayne dan Stephen Woolcock yang merujuk pada adanya upaya pengambilan keputusan pada level domestik dan upaya pengambilan keputusan pada level internasional.

Pemerintah Indonesia telah menempuh proses pengambilan keputusan pada level domestik yaitu; (1) Upaya penentuan aktor diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 secara legal formal; (2) Upaya legitimasi demokrasi dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 dengan menyetujui penggunaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam bentuk Penanaman Modal Nasional (PMN) yang akan digunakan 25% untuk pembiayaan *cost overrun*; (3) Perjanjian atau ratifikasi keputusan yang telah ditentukan oleh aktor diplomasi ekonomi dengan Pemerintah Indonesia. Sedangkan pada pengambilan keputusan level internasional, Pemerintah Indonesia telah menempuh beberapa upaya; (1) Menentukan agenda pelaksanaan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* proyek kereta cepat Jakarta-Bandung; (2) Pemerintah Indonesia melakukan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dengan formulasi *win-win solution* pada perundingan internasional; (3) Pengadopsian hasil dan kesepakatan diplomasi ekonomi yang pada akhirnya mencapai kesepakatan

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

bahwa besaran *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung adalah Rp 18 triliun.

Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam menentukan langkah-langkah pengambilan keputusan membuahkan titik terang mengingat capaian keberhasilan dengan ditemukannya besaran *cost overrun* sebesar RP 18 triliun yang mana angka fantastis ini telah disetujui oleh pihak Indonesia dan Tiongkok.

G. Sistematika Pembahasan

Pertama, Bab I diartikan sebagai pendahuluan atau pintu masuk penelitian. Bab I ini akan mengulas tentang latar belakang isu atau topik yang merupakan dasar penelitian. Lalu, terdapat fokus penelitian yang menjadi pertanyaan atau poin utama pada penelitian penulis. Selanjutnya, peneliti akan menjelaskan tujuan dan manfaat dari penelitian. Kemudian, peneliti juga akan menjelaskan tentang tinjauan pustaka sebagai pedoman penelitian peneliti. Tidak sampai disitu saja, peneliti juga akan menghadirkan kerangka konseptual dimana bagian ini menjadi alat analisis penelitian. Terdapat pula argumentasi utama yang merupakan praduga atau hipotesis peneliti terhadap topik penelitian. Dan ditutup dengan sistematika penulisan atau pembahasan penelitian.

Kedua, bab II akan membahas mengenai kerangka konseptual yang menjelaskan konsep-konsep yang dikembangkan dan dijelaskan sebagai landasan dasar pengetahuan. Dalam ini, konsep diplomasi ekonomi yang digunakan sebagai alat analisis pada Bab IV.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Ketiga, bab III akan memaparkan seputar metode yang digunakan untuk melakukan penelitian. Bagian ini meliputi: pendekatan dan jenis penelitian, tingkat analisis, lokasi dan waktu penelitian, tahap-tahap penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan teknik pengujian keabsahan data.

Keempat, bab IV merupakan bagian inti dari penyajian data atau temuan. Tidak sampai disitu saja, pada bab ini juga merupakan penyajian hasil analisis data. Adapun hasil dari proses penggalian data di lapangan kemudian akan kembali dipaparkan dalam bab ini untuk mengurai lebih lanjut bagaimana strategi diplomasi ekonomi Indonesia kepada Tiongkok dalam skema *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.

Kelima, bab V ini akan berisi kesimpulan dari data-data yang telah dideskripsikan. Bab ini menjadi penghujung hasil penelitian yang sebelumnya telah dipaparkan. Oleh karena itu, bab ini juga akan menyuguhkan saran yang diharapkan dapat menunjang penelitian yang akan dilakukan pada masa mendatang.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

BAB II

KERANGKA KONSEPTUAL

A. Diplomasi Ekonomi

a. Pengertian Diplomasi Ekonomi

Dalam konteks Hubungan Internasional, diplomasi terjadi ketika suatu negara berkehendak untuk melakukan hubungan dengan negara lain. Diplomasi didefinisikan sebagai hubungan atau relasi yang membentuk proses interaktif antara negara satu dengan negara lainnya dalam rangka untuk mencapai kepentingan nasional yang dapat dicapai melalui sarana komunikasi.[16] Sebagai bidang keilmuan pada bidang Hubungan Internasional, diplomasi menjadi salah satu alat utama atau instrumen penting dalam pencapaian kepentingan nasional karena diplomasi menjadi suatu *branding* dari suatu negara untuk membangun representasi dan citra diri negaranya.[17]

Diplomasi merupakan cara untuk menyiasati pola hubungan antar negara melalui jalan perundingan untuk menemukan solusi atas permasalahan yang timbul agar tidak merugikan berbagai pihak. Hal ini dapat dilakukan dengan menekankan adanya efektivitas komunikasi antara pihak-pihak yang terlibat dengan memoderasi seluruh pandangan yang hendak dikomunikasikan untuk mencapai tujuan dari diplomasi. Diplomasi pada era kontemporer lebih dikenal dengan istilah baru yang menghadirkan respon yang lebih bervariatif. Perubahan bentuk diplomasi dalam era kontemporer

[16] S.L Roy, *Diplomasi*, (Jakarta Utara: PT. Raja Grafindo Persada), 35.
[17] Harwanto dan Misrawati, *Diplomasi* (Ed), (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1995), 3.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

disebabkan karena sulitnya merespon isu yang terjadi jika hanya menggunakan kekuatan *hard power*. Hal ini tentunya juga didukung oleh pesatnya perkembangan media komunikasi yang membuat kinerja diplomasi ini lebih efektif dan efisien. Oleh karena itu, praktik diplomasi pada era kontemporer telah mengalami perluasan dan menjadi lebih fleksibel dengan jangkauan aspek yang lebih luas; diplomasi ekonomi. Pavol Baranay dalam bukunya yang berjudul "*Modern Economic Diplomay"* menerangkan bahwa diplomasi ekonomi merupakan aktivitas resmi diplomatik yang berfokus pada kepentingan ekonomi negara di tingkat internasional.[18] Sehingga, ilmu diplomasi ekonomi secara harfiah menjelaskan tentang hubungan diplomasi dalam konteks perdagangan, hubungan kerja sama, dan tata cara dalam mempengaruhi suatu kebijakan ekonomi.

Nicholas Bayne *and* Stephen Woolcock dalam bukunya yang berjudul "*The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Relation"* menyatakan bahwa diplomasi ekonomi merupakan salah satu jenis diplomasi yang mengedepankan proses negosiasi dan pengambilan keputusan.[19] Salah satu kajian diplomasi ekonomi berfokus pada negosiasi dan pengambilan keputusan yang bertujuan untuk mencapai kepentingan nasional dalam bidang ekonomi. Sehingga, isu terkait dengan diplomasi ekonomi tidak berpedoman pada esensi dari kebijakan karena

[18] Pavol baranay, "*Modern Economic Diplomacy*", (Latvia: Publications of Diplomacy Economic Club, 2009), 1.

[19] Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, "*The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*", (United Kingdom: Ashgate Publishing Company, 2003), 3.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

diplomasi ekonomi lebih menekankan pada proses dan bagaimana dampak yang akan ditimbulkan. Dengan meminjam logika berpikir Bayne *and* Woolcock yang menyebutkan bahwa aktivitas diplomasi ekonomi dalam ini mengedepankan proses negosiasi dan pengambilan keputusan, berikut akan dijelaskan tentang dua klasifikasi yang terkait dengan proses pengambilan keputusan yang dapat ditempuh dalam menjalankan misi diplomasi ekonomi, yaitu:[20]

1. Proses Pengambilan Keputusan pada Level Domestik

   Pembuatan keputusan pada level domestik ini diklasifikasi menjadi tiga tahap:

   a. Proses Penentuan aktor

      Identifikasi yang dimaksudkan dalam tahap pertama ini adalah pengidentifikasian departemen Kementerian Luar Negeri. Kementerian Luar Negeri akan memimpin dan berperan sebagai fasilitator dalam agenda diplomasi ekonomi karena indikasi muatan *high-politics* pada saat proses rekonsiliasi.

   b. Legitimasi Demokrasi

      Pada Pemerintahan non-demokratis, segala kebijakan akan diputuskan secara sepihak oleh Kepala Pemerintahan atau Perdana Menteri. Berbeda dengan negara yang menganut sistem demokrasi, upaya pengambilan kebijakan didasarkan pada hasil

[20] Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, "*The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*", (United Kingdom: Ashgate Publishing Company, 2003), 65-81.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

suara terbanyak. Hasil keputusan tersebut akan diberikan kepada Badan Legislatif dan diberitakan secara massal di media atau lembaga pers sebagai suatu tanda atau peresmian.

c. Perjanjian atau ratifikasi

Setelah upaya negosiasi berlangsung, staf-staf ahli yang turut serta dalam proses negosiasi dapat meminta konfirmasi atau persetujuan kepada departemen yang bersangkutan. Jika diperlukan, staf-staf ahli dapat meminta pembuatan undang-undang secara khusus agar masing-masing negara yang terlibat dalam proses negosiasi dapat berkomitmen.

2. Proses Pengambilan Keputusan pada Level Internasional

Proses pembuatan keputusan pada level internasional terjadi setelah adanya proses pembuatan keputusan pada level domestik telah selesai dilakukan. Dalam tahap ini terdapat empat tahap, yaitu:

a. Penentuan Agenda

Hal ini didasarkan oleh adanya kesadaran masing-masing negara terkait dengan adanya kebutuhan dan kepentingan-kepentingan lainnya yang bersifat mutual. Oleh karena itu, setiap negara akan mencoba untuk mengidentifikasi adanya kepentingan negaranya sebelum mengambil suatu kebijakan untuk negaranya.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

b. Tahap Perundingan Internasional

Proses ini dilakukan oleh aktor yang terlibat dalam proses diplomasi untuk mencapai kesepakatan formal. Secara umum, negosiasi ini dilakukan pada pertemuan-pertemuan perwakilan negara, organisasi internasional, dan berbagai forum internasional yang relevan dengan agenda negosiasi.

c. Pengadopsian Hasil atau Kesepakatan

Secara umum, kesepakatan non-formal biasanya akan dapat diterima secara langsung oleh perwakilan negara. Berbeda dengan kesepakatan formal, hal ini tidak dapat langsung diterima oleh para perwakilan negara saat proses negosiasi berlangsung karena memerlukan adanya pertimbangan parlemen dalam negeri lainnya. Setelah melewati keempat tahap di atas, proses pengimplementasian kebijakan kemudian dilakukan oleh masing-masing negara. Terdapat tiga kategori efektivitas implementasi yaitu; (1) *peer pressure* atau adanya tekanan dari suatu grup sosial yang mendorong adanya pengimplementasian kebijakan; (2) s*elf regulating* atau proses implementasi yang berdasar pada adanya inisiatif dari negara-negara bersangkutan dan memiliki tujuan untuk mendapatkan insentif dari pelaksanaan kesepakatan; (3) *formal-legal obligations* atau implementasi yang dilakukan dengan bersandar pada hukum legal formal yang telah ditentukan oleh para aktor diplomasi ekonomi.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Diplomasi yang dilakukan oleh suatu Pemerintahan dalam ini banyak melibatkan instrumen-instrumen diplomasi yang condong ke *economy character* dan *political character.* Pada akhirnya, diplomasi ekonomi dipahami sebagai pendigdayaan sarana politik sebagai landasan dalam melakukan negosiasi internasional yang bertujuan untuk meningkatkan kemakmuran ekonomi nasional dan meningkatkan stabilitas negara.[21]

b. Strategi Diplomasi Ekonomi

Christer Jonsson dan Martin Hall dalam karyanya yang berjudul "*Essence of Diplomacy*" berpendapat bahwa negosiasi merupakan salah satu instrumen kunci dari aktivitas diplomasi.[22] Pendapat Jonsson dan Hall kemudian diperkuat oleh pernyataan Stearns dalam bukunya yang berjudul "*Talking to Stranger: Improving American Diplomacy at Home and Abroad"* yang menyatakan bahwa negosiasi merupakan bentuk inti dan sekaligus menjadi bentuk akhir dari kegiatan diplomasi.[23]

Diplomasi tidak dapat terlepas dari elemen negosiasi yang berperan vital dalam menentukan keberhasilan diplomasi. Berangkat dari hal tersebut, berikut akan dipaparkan strategi negosiasi;[24]

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

[21] Maikee Okano-Heijmans, "*Conceptualizing Economic Diplomacy: The Crossroads of International Relations, Economic, IPE and Diplomatic Studies*," The Hague Journal of Diplomacy 6, no.1-2 (Januari 2011): 17.

[22] Christer Jonsson dan Martin Hall, "*Essence of Diplomacy*", (New York: Palgrave Macmillan, 2005), 3

[23] M. Stearns, "*Talking to Strangers: Improving American Diplomacy at Home and Abroad*", (Princeton: Princeton University Press, 1996), 132.

[24] Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, "*The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economivc Relations,* (United Kingdom: Ashgate Publishing Company, 2003), 54-58.

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

1. Tawar Menawar antar Negosiator

Para negosiator telah diberikan mandat untuk mewakili proses negosiasi internasional dengan membawa misi untuk mempengaruhi pihak lainnya dengan menggunakan beberapa pendekatan yaitu: 1) *Value claiming* atau negosiator memiliki keuntungan dengan mengorbankan pihak lawan; 2) *Value creating* atau negosiator dapat mencari keputusan yang seakan-akan hasil keputusan tersebut menjadikan negara lawan seolah-olah merasa diuntungkan; 3) *Package deals* atau memberikan keleluasaan kepada negara lain. Hasil keputusan dari aktivitas diplomasi tersebut menjadikan negara lawan seolah-olah mendapatkan keuntungan yang lebih. Hal ini dilakukan karena menimbang potensi dari negara lawan yang dirasa dapat memberikan keuntungan secara keseluruhan.

Meskipun demikian, ketiga pendekatan yang telah disebutkan diatas bahkan tidak dapat berlaku efektif apabila terdapat suatu negara yang melakukan pembelotan yang dapat menyebabkan adanya pembatalan perjanjian. Jika pembelotan ini terjadi, pemberian sanksi secara koersif seperti blokade, boikot, dan sanksi ekonomi kepada negara yang tidak tunduk pada aturan yang telah disepakati secara bersama dapat diberlakukan.

2. Mengeksploitasi Proses Diplomasi Ekonomi Pemerintah Negara Lain

Menjadi seorang negosiator sejatinya tidaklah cukup apabila perannya hanya diperlukan pada proses pencapaian kesepakatan.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Dalam ini, peran serta Pemerintah domestik sangat dibutuhkan untuk turut membangun dan merekomendasikan beberapa kebijakan. Untuk itu, pihak Pemerintah dapat melakukan konsultasi dengan pihak-pihak domestik maupun internasional untuk mengeksploitasi atau bertumpu pada perundingan-perundingan yang telah dilakukan sebelumnya.

c. Fungsi Diplomasi Ekonomi

Perlu diketahui bahwa diplomasi ekonomi dalam ini sejatinya memiliki tiga fungsi utama yaitu:[25]:

1. Sebagai sarana pertahanan, pembangunan, dan peningkatan relasi

   Aktivitas utama dari adanya agenda diplomasi ekonomi adalah pembangunan relasi untuk menjalin kerja sama strategis dengan negara lain. Hal ini berakar pada premis bahwa sistem internasional sifatnya anarki dan tidak pasti. Interdependensi atau hubungan saling ketergantungan pada pola Hubungan Internasional pada akhirnya hanya didasari oleh adanya kebutuhan yang bersifat mutual.

2. Penyelaras kepentingan perekonomian nasional dengan arah kebijakan internasional

   Peranan para aktor dalam diplomasi ekonomi sangat berpengaruh pada kebijakan internasional. Perlu diketahui bahwa aktor diplomasi ekonomi tidak terbatas pada aktor negara, akan tetapi juga terdapat aktor non-negara. Singkatnya, proses diplomasi ekonomi akan banyak

[25] Pavol baranay, "*Modern Economic Diplomacy",* (Latvia: Publications of Diplomacy Economic Club, 2009), 6.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

melibatkan para *stakeholders* untuk penyelarasan visi dan misi suatu negara dan menciptakan hubungan interdependensi antar negara.

3. Perwujudan kepentingan nasional, kepentingan politik, dan strategi negara.

Dalam tingkat domestik, diplomasi ekonomi dapat menjadi sebuah solusi untuk pertumbuhan dan peningkatan stabilitas ekonomi. Namun, faktor domestik tidak berperan tunggal karena faktor domestik hanya sebagai faktor pendorong pelaksanaan kegiatan diplomasi ekonomi. Sehingga, fokus utama dari kegiatan diplomasi ekonomi adalah untuk mencapai kepentingan nasional dengan terus menjalin relasi yang baik dengan negara lain.

d. Faktor Pendorong Diplomasi Ekonomi

Adanya perkembangan dari fungsi dan peran dari diplomasi ekonomi dilatarbelakangi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah sebagai berikut;[26] *Pertama,* adanya ekspansi pesat yang terjadi pada ekonomi pasar, peningkatan intensitas aksi-reaksi negara melalui kegiatan investasi dan perdagangan, munculnya aktor non-negara sebagai dampak dari adanya liberalisasi perekonomian nasional dan peningkatan peran *Multinational Corporation* (MNC); *Kedua,* adanya proses penguatan dependensi pada sistem perekonomian; *Ketiga,* adanya bentuk penyesuaian terhadap perkembangan teknologi, efisiensi energi, dan manajemen progresif yang

[26] Pavol baranay, "*Modern Economic Diplomacy",* (Latvia: Publications of Diplomacy Economic Club, 2009), 4-5.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

menjadikan investasi asing berperan untuk menjembatani proses kerja sama internasional; *Keempat,* adanya perkembangan atau inovasi ekonomi suatu negara dalam merespon adanya keterbukaan ekonomi negara lain.

e. Faktor Keberhasilan Diplomasi Ekonomi

Setelah dipaparkan faktor-faktor yang melatarbelakangi terjadinya proses diplomasi ekonomi, perlu diketahui bahwa terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan diplomasi ekonomi yang diantaranya adalah[27]; *Pertama,* keselarasan antar struktur dari badan pengaturan ekonomi dan Kementerian Luar Negeri suatu negara; *Kedua,* hubungan ekonomi pada konteks luar negeri tidak seharusnya melibatkan pihak Kementerian Luar Negeri saja, sehingga *stakeholders* dan pemangku kepentingan lainnya turut dilibatkan secara langsung karena terdapat perluasan aktor diplomasi; *Ketiga,* adanya perbedaan efektivitas dari diplomasi ekonomi. Dalam ini, misi diplomatik seharusnya dilakukan oleh staf profesional karena dapat memberikan penguatan dan membawa pengaruh kepada negara atau pihak yang menjadi sasaran diplomasi; *Keempat*, kerangka diplomasi yang akan dirumuskan untuk proses perundingan internasional seharusnya berasal dari buah kolaborasi pemikiran dari para *scholar* dan para *think tank* sekalipun. *Think tank* adalah suatu organisasi non-pemerintahan yang banyak mengakomodir kepentingan-kepentingan masyarakat. Adapun tujuan dari

[27] Keishan S. Rana, "*Economic Diplomacy: The Experience of Developing States*," dalam *The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*, ed. Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, (Hampshire: Ashgate Publishing, 2007), 204-207

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kolaborasi ini adalah untuk menemukan formulasi baru berdasarkan sudut pandang dari berbagai pihak.

f. Prinsip-prinsip Diplomasi Ekonomi

Perlu diketahui bahwa terdapat prinsip-prinsip dasar dalam diplomasi ekonomi yaitu; *Pertama,* diplomasi dan kebijakan yang akan dirumuskan untuk proses perundingan harus saling beriringan. Artinya, setiap negara yang akan merencanakan kegiatan diplomasi ekonomi harus memiliki dasar pemikiran yang terbuka dan seringkali berinteraksi dengan dunia luar dalam konteks pemenuhan kebutuhan ekonomi; *Kedua,* agenda diplomasi ekonomi seharusnya lebih terbuka dalam aspek ekonomi mengingat bahwa ekonomi menjadi bagian yang paling penting dari agenda diplomasi; *Ketiga,* setiap negara harus mencapai kepentingan nasional dengan memperluas kerja sama ekonomi dan perdagangan sebagai media utama dalam agenda diplomasi; *Keempat,* diplomasi ekonomi tidak serta-merta merujuk pada *zero sum game.* Sehingga, diplomasi ekonomi dapat menjadi momen yang saling menguntungkan bagi berbagai pihak dalam mencapai masing-masing tujuan yang dikehendakinya.[28]

[28] Hucheng Gao, *Let Chinese Dream Lighten a Beautiful World: Study and Implement General Secretary Xi Jinping's Economic Diplomacy Thought,* diakses pada 2 Oktober 2022, http://gaohucheng2.mofcom.gov.cn/article/speech/201411/20141100797864.shtml

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

g. Operasionalisasi Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Konsep diplomasi ekonomi menurut Bayne and Woolcock menggambarkan bahwa diplomasi ekonomi adalah jenis diplomasi yang mengedepankan proses negosiasi dan pengambilan keputusan untuk mencapai kepentingan nasional dalam bidang ekonomi.[29] Di dalam proses pengambilan keputusan, Bayne and Woolcock turut mengklasifikasikan dua proses pengambilan keputusan yaitu proses pembuatan keputusan level domestik dan proses pembuatan keputusan level internasional.

Mengacu pada dua klasifikasi proses pembuatan keputusan dalam aktivitas diplomasi ekonomi oleh Bayne *and* Woolcock, maka peneliti membingkai proses pembuatan keputusan tersebut sebagai upaya yang ditempuh oleh Pemerintah Indonesia dalam melakukan misi diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Adapun proses pengambilan keputusan oleh Indonesia ini dilakukan dalam dua level yakni; *Pertama*, proses pengambilan keputusan level domestik yang merupakan upaya yang dilakukan oleh pihak internal atau Pemerintah Indonesia dalam merespon adanya *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung sebelum melakukan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok; *Kedua*, proses

[29] Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, "*The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*", (United Kingdom: Ashgate Publishing Company, 2003), 3.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pengambilan keputusan level internasional yang merupakan upaya yang dilakukan oleh pihak internal atau Pemerintah Indonesia dalam merespon adanya *cost overrun* pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung saat diplomasi ekonomi tengah berlangsung.

B. Cost Overrun

Cost Overrun atau pembengkakan biaya biasanya terjadi pada proyek konstruksi. Secara umum, pembengkakan biaya terjadi karena besaran biaya tambahan yang nilainya melebihi dana anggaran proyek. Sehingga, peristiwa *cost overrun* dapat menyebabkan adanya kerugian bagi pihak kontraktor.[30] Dalam pengerjaan proyek konstruksi, *cost overrun* disebabkan oleh faktor eksternal dan faktor internal yang dapat terjadi dalam tiga tahap; pada masa proyek konstruksi dimulai, pada masa proyek mulai terkonstruksi, dan pada pasca proyek telah terkonstruksi.

Kegiatan pada proyek konstruksi merupakan aktivitas temporer yang dilakukan dengan tenggat waktu terbatas karena pengalokasian sumber daya dituntut untuk dapat menghasilkan suatu produk dengan adanya beberapa batasan parameter bagi penyelenggara proyek[31]; 1) adanya anggaran atau biaya yang dialokasikan; 2) adanya standar mutu yang harus dipenuhi; 3) adanya tenggat waktu atau jadwal. Ketiga parameter tersebut merupakan komponen penting bagi penyelenggara proyek dan telah disepakati secara bersama dalam perjanjian kontrak.

[30] Indriani Santoso, "*Analisa Overruns Biaya pada Beberapa Tipe Proyek Konstruksi*", Dimensi Teknik Sipil 2, no. 1, (1999)

[31] Iman Soeharto, "*Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional"*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1995), 162.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Secara umum, perjanjian kontrak pada penyelenggaraan proyek konstruksi selalu diiringi dengan upaya peningkatan mutu dan kualitas proyek. Adanya peningkatan mutu dan kualitas tentunya rentan menyebabkan membengkaknya struktur pembiayaan proyek konstruksi yang tidak dapat diprediksi oleh tim kontraktor dan pemborong. Dalam penyelenggaraan proyek, aspek anggaran biaya merupakan pertimbangan primer karena besaran biaya dapat mempengaruhi bagaimana tingkah laku kontraktor dalam mengemban tanggung jawab yang rawan terhadap risiko kegagalan proyek.

Faktor biaya seharusnya perlu dikelola dengan tepat sehingga permasalahan *cost overrun* dapat diminimalisir.[32] Terdapat dua klasifikasi biaya proyek menurut Iman Soeharto yaitu[33]:

1. Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

   Biaya tidak langsung merupakan biaya untuk keperluan manajemen, pembayaran upah, dan material dalam agenda pengadaan proyek yang tidak akan menjadi suatu bentuk fisik, namun bersifat mendukung pengerjaan proyek konstruksi. Ada 4 jenis biaya tidak langsung; 1) biaya tidak terduga; 2) biaya *overhead* seperti pajak, biaya sewa, dan lain sebagainya*;* 3) profit atau keuntungan; 4) bonus.

2. Biaya Langsung (*Direct Cost*)

   Biaya langsung adalah biaya untuk keperluan instalasi permanen atau berkaitan hasil akhir proyek karena berhubungan secara langsung

[32] Iman Soeharto, "*Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional"*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1995), 162.

[33] Iman Soeharto, "*Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional"*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1995), 297.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

dengan konstruksi. Ada 4 jenis biaya langsung; 1) biaya material atau bahan; 2) biaya upah buruh; 3) biaya peralatan; 4) biaya sub-kontraktor.

Memang, biaya tidak langsung dan biaya langsung jika diakumulasi secara keseluruhan membentuk biaya keseluruhan proyek. Meskipun biaya konstruksi proyek tidak dapat diperhitungkan dengan acuan tertentu, namun seiring berjalannya waktu akumulasi biaya tak langsung akan semakin tinggi jika tidak dilakukan kontrol manajemen yang baik dari pihak kontraktor pun juga bagi pihak pemborong. Sehingga dalam rangka penekanan dan pengestimasian biaya, keduanya harus diperhatikan secara lebih komprehensif karena sangat rentan berubah sesuai dengan laju perkembangan proyek konstruksi.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, pembengkakan biaya atau *cost overrun* dapat terjadi karena faktor kesalahan yang terjadi selama masa konstruksi. Adapun permasalahan yang seringkali terjadi pada proyek konstruksi antara lain[34]:

1. Tahap Pengembangan Konsep
    a. Kurangnya pengetahuan terkait dengan hakikat dan arti dari perencanaan pada bidang konstruksi.
    b. Tidak terjalinnya komunikasi yang baik antar tim proyek dalam menyusun kriteria dan konsep dari rencana penyelenggaran proyek.

[34] P. Darmawan, *Analisis Penyebab Pembengkakan Biaya pada Proyek Konstruksi Bangunan Gedung*, (Bali: Universitas Udanaya, 2004)

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

c. Ketidakmampuan tim dalam mengungkap kondisi atau fakta yang ada di sekitar wilayah proyek.

2. Tahap Perencanaan
   a. Adanya kesalahan dalam perhitungan waktu proyek yang dibutuhkan selama masa konstruksi.
   b. Adanya kesalahan dalam mengidentifikasi kebutuhan jumlah tenaga kerja selama masa konstruksi.
   c. Adanya kegagalan dalam menafsirkan hal-hal yang beresiko atau rentan terhadap keberhasilan proyek konstruksi.
   d. Kegagalan dalam proses pengidentifikasian elemen-elemen biaya.
   e. Adanya kelalaian dalam tahap perencanaan sehingga berdampak pada teknik estimasi yang buruk.
3. Tahap Pelelangan
   a. Pemberian izin pelelangan yang terlalu terburu-buru.
   b. Adanya kesalahan dalam sistem pelelangan tender.
   c. Kurang cermat dalam pada saat melakukan penawaran.
   d. Kesalahan dalam penentuan biaya maksimum penawaran.
4. Tahap Pelaksanaan Konstruksi
   a. Melambungnya biaya bahan dan material.
   b. Tenaga kerja memiliki produktivitas yang rendah.
   c. Adanya kesalahan ukuran, dimensi, atau estimasi pekerjaan dalam pelaksanaan konstruksi.
   d. Pengiriman bahan atau material yang lambat.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

e. Kesalahan dalam memilih jenis-jenis alat yang digunakan pada masa konstruksi.

f. Adanya bahan atau material yang tidak cocok.

Berdasarkan penjelasan terkait dengan permasalahan-permasalahan di atas, berikut akan digolongkan beberapa faktor penyebab *cost overrun* pada konstruksi proyek:

1. Pada Tahap Perencanaan.

   Adanya kesalahan dan kelalaian dalam mengidentifikasi kebutuhan saat proyek konstruksi berlangsung dapat menyebabkan adanya *cost overrun*. Peristiwa *cost overrun* dalam tahap perencanaan dapat terjadi ketika terdapat kesalahan dalam menafsirkan biaya dan upah tenaga kerja, kegagalan dalam menafsirkan elemen biaya-biaya selama masa konstruksi berlangsung, dan lain sebagainya.

2. Aspek keuangan proyek

   Terjadinya *cost overrun* pada proyek konstruksi juga dapat disebabkan karena adanya pembayaran yang tidak sesuai dengan kesepakatan atau kontrak perjanjian. Tidak sampai disitu saja, tingginya suku bunga pinjaman bank oleh lender juga sangat berpengaruh pada kelangsungan pembayaran hutang.

3. Perkiraan Biaya

   Temuan data proyek yang kurang lengkap dalam tahap perkiraan biaya sangat beresiko besar akan adanya *cost overrun*.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Oleh karena itu, baik tender ataupun sub-kontraktor seharusnya juga dapat memperhitungkan biaya tidak terduga.

4. Material

   Adanya kenaikan material dalam ini juga dapat menyebabkan adanya kenaikan biaya dari yang sebelumnya sudah ditentukan. Tidak sampai disitu saja, adanya kontrol kualitas yang buruk dari pihak pengelola juga berdampak pada adanya resiko *cost overrun.*

5. Waktu Pelaksanaan

   Terjadinya pembengkakan biaya dalam ini juga disebabkan karena adanya keterlambatan jadwal akibat penundaan jadwal, pengaruh cuaca, dan lain sebagainya.

6. Peralatan

   Adapun permasalahan selanjutnya adalah melambungnya biaya sewa peralatan, kapasitas alat yang kurang menunjang produktivitas tenaga kerja, adanya kesalahan dalam memilih alat, dan lain sebagainya. Sehingga, masalah peralatan juga berdampak adanya *cost overrun* pada proyek konstruksi.

7. Tenaga Kerja

   Faktor selanjutnya yang menyebabkan *cost overrun* adalah faktor tenaga kerja yang meliputi; kurangnya tenaga kerja, kenaikan gaji tenaga kerja, dan kurangnya kualitas sumber daya manusia yang berakibat pada rendahnya produktivitas tenaga kerja.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

8. Hubungan Kerja

Dalam ini, kurangnya koordinasi antara perencana, pengawas, dan juga kontraktor dapat menyebabkan adanya pembengkakan biaya. Hal ini disebabkan karena adanya komunikasi yang tidak searah sehingga banyak sekali menimbulkan kesalahpahaman pada masa konstruksi.

C. Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Pemerintah Indonesia telah memutuskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang (UU RPJPN). Sejak dikeluarkannya, Undang-Undang tersebut menjadi dokumen hukum untuk perancanaan pembangunan di tingkat pusat dan tingkat daerah.[35] Rincian program pembangunan nasional dan daerah melingkupi berbagai bidang yaitu aspek sosial dan budaya, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK), aspek politik, dan lain sebagainya.

Terdapat beberapa pengaruh positif dari pembangunan infrastruktur yaitu meningkatnya kesejahteraan rakyat yang turut menyebabkan peningkatan pendapatan daerah. Senada dengan hal ini, adanya kebutuhan akan pembangunan infrastruktur sejalan dengan pesatnya kenaikan pertumbuhan penduduk di Indonesia yang seringkali membutuhkan akses mobilisasi yang tinggi antar kota dan antar daerah. Perkeretaapian merupakan salah satu kesatuan sistem yang didalamnya terdapat suatu sarana, prasarana, norma,

[35] UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 - 2025

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kriteria, sumber daya manusia, dan prosedur untuk pelaksanaan moda transportasi kereta api. Perkeretaapian telah berkembang jauh sebelum Indonesia merdeka. Hingga saat ini, telah terjadi peningkatan pesat akan kemajuan pada bidang perkeretaapian nasional secara teknologi, kelembagaan, pun juga operasionalisasi kereta api.

Untuk memberikan pengarahan tentang pembangunan perkeretaapian nasional di Indonesia, perlu diketahui bahwa Pemerintah Indonesia saat ini telah menetapkan peraturan yaitu Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPnas) yang bertujuan untuk mewujudkan kereta api nasional yang memiliki teknologi modern, berkecepatan tinggi, ramah lingkungan, dan memiliki daya angkut yang besar. Seiring dengan ditetapkannya peraturan ini, adapun target atau perkiraan penumpang maupun barang pada tahun 2030 mendatang adalah sebagai berikut[36]:

Tabel 2.1: Target atau Perkiraan Barang dan Penumpang Kereta Api Tahun 2030

No.	Pulau	Perjalanan Barang (Ton per Tahun)	Perjalanan Penumpang (Orang per Tahun)
1.	Pulau Sumatera	403.000.000	48.000.000
2.	Pulau Jawa	534.000.000	858.500.000
3.	Pulau Kalimantan	25.000.000	6.000.000
4.	Pulau Sulawesi	27.000.000	15.500.000
5.	Pulau Papua	6.500.000	1.500.000
	JUMLAH	**995.000.000**	**929.500.000**

Sumber: RIPnas 2011

Untuk merealisasikan target tersebut pada tahun 2030 mendatang, Pemerintah Indonesia melalui RIPnas merancang program pembangunan kereta

[36] Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2011), 13.

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

cepat. Adapun alasan Indonesia mencanangkan program pembangunan kereta cepat karena desain kereta cepat didorong dengan teknologi yang eksklusif dan telah banyak dikembangkan di berbagai negara sebagai salah satu moda transportasi andalan. Meninjau bahwasanya Jawa Barat merupakan wilayah pembangunan infrastruktur skala besar sesuai dengan pemenuhan target proyek strategis nasional, maka salah satu layanan pembangunan dan jaringan yang dapat segera direalisasikan adalah program pengembangan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Proyek ini rencananya akan dikonstruksi di kawasan-kawasan rentan Jawa Barat.[37] Tujuan daripada pengembangan transportasi kereta cepat adalah memperlancar aktivitas manusia dan laju barang karena faktanya jalur pantura telah dinyatakan *overload.*

Seperti yang telah dipaparkan di atas, bentuk implementasi kerja sama Indonesia dan Tiongkok adalah proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Nota Kesepahaman penyelenggaraan kereta cepat dilakukan tanggal 22 April 2015 dengan mengajukan total investasi yang lebih murah yaitu US$ 5,5 miliar dengan perincian 60% dari nilai investasi ini didanai oleh perusahaan negara dan 40% lainnya akan didanai oleh Tiongkok. Adapun jangka waktu pengembalian yang disepakati adalah 50 tahun dengan jaminan bahwa proyek konstruksi ini tidak menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Dalam ini, konsorsium Indonesia dan konsorsium China melakukan kerja sama dengan model *B to B* (*Business to Business)* dalam bidang investasi,

[37] Wahana Lingkungan Hidup Indonesia Jawa Barat (WALHI Jabar), *Ikhtisar Catatan Akhir tahun Ruang dan Lingkungan Hidup Jawa Barat 2016: Krisis dan Darurat Bencana Ekologis di Jawa Barat*, diakses pada 2 Oktober 2022, https://catatan-akhir-tahun-ruang-dan-lingkungan-hidup-jawa-barat-2016-krisis-dan-darurat-bencana-

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

konstruksi proyek, penyelidikan rancangan, manajemen operasi, pembuatan perlengkapan, dan lain sebagainya. Bentuk kerja sama ini diwujudkan dalam suatu *Joint Venture Company* Kereta Cepat Indonesia-China (PT KCIC) yang terdiri dari konsorsium Indonesia yang beranggotakan 4 konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT Wijaya Karya, PT Jasa Marga, PT Kereta Api Indonesia, dan PT Perkebunan Nusantara VIII. Sedangkan konsorsium Tiongkok beranggotakan *China Railway International Co, Ltd* (CRIC), *China Railway Group Limited* (CREC), *Sinohydro Corporation Limited*, *The Third Railway Survey and Design Institute Group Corporation* (TSDI), *China Academy of Railway Sciences (CARS)*, *CRRC Corporation Limited* (CRRC), *dan China Railway Signal & Communication Corp* (CRSC). Dalam ini, masing-masing komposisi penyertaan konsorsium adalah 60% dari Indonesia dan 40% berasal dari konsorsium Tiongkok. Struktur pembiayaan proyek terdiri dari ekuitas konsorsium sebesar 25% dan pinjaman sebesar 75% dari *China Development Bank* (CDB).[38]

Keputusan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dilakukan mengingat wilayah Jakarta dan Bandung merupakan koridor penting yang nantinya akan menghubungkan keberlanjutan kereta cepat yang digadang-gadang akan dilanjutkan sampai kota Surabaya. Jakarta merupakan pusat pertumbuhan dari wilayah Jabodetabek—pun juga sebagai simpul transportasi

[38] PT Kereta Cepat Jakarta-Bandung, *Rencana Kegiatan Pembangunan Jalan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung*, (Jakarta: PT Kereta Cepat Indonesia China, 2016), 1.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

dan ekonomi nasional, sedangkan kota Bandung berperan sebagai pusat kegiatan di Provinsi Jawa Barat.

Berikut akan dipaparkan kondisi pertumbuhan pembangunan pada Kota atau Kabupaten yang akan dilewati jalur kereta cepat berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)[39]:

1. Kabupaten Bekasi yaitu di wilayah Cikarang Selatan yang diperkirakan akan mendorong adanya industri-industri baru dan memacu pembangunan kawasan pemukiman serta pembangunan infrastruktur lainnya seiring dengan pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat di sekitar wilayah Kabupaten Bekasi.
2. Kabupaten Karawang juga diperkirakan akan muncul industri-industri baru yang akan diiringi dengan kebutuhan akan area pemukiman dan pembangunan infrastruktur baru dan akan bersinergi dengan operasional kereta cepat Jakarta-Bandung.
3. Kabupaten Bandung Barat di wilayah Walini juga diperkirakan akan tumbuh industri-industri baru yang diiringi dengan kebutuhan akan area hunian. Selain itu, pembangunan infrastruktur lainnya juga akan segera direalisasikan dengan pengembangan Kota Baru Walini karena dampak dari pengembangan kawasan yang tentunya juga bersinergi dengan ketersediaan kereta cepat Jakarta-Bandung

[39] PT Kereta Cepat Jakarta-Bandung, *Rencana Kegiatan Pembangunan Jalan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung*, (Jakarta: PT Kereta Cepat Indonesia China, 2016), 4.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

4. Kabupaten Bandung juga telah direncanakan akan dibangun Kota Baru di wilayah Tegalluar. Di kawasan ini Tegalluar ini, telah ditargetkan pembangunan area pemukiman skala besar untuk memenuhi kebutuhan daerah hunian baru oleh masyarakat dan industri skala besar.

Gambar 2.1: Peta stasiun dan transit KCJB

Sumber: https://bidhuan.id/indonesia-hiburan/35458/inilah-rute-dan-4-stasiun-berhentinya-kereta-api-cepat-jakarta-bandung/

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Metode pada penelitian ini adalah metode pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif menekankan fokus guna mendapatkan hasil analisis yang mendalam terhadap suatu fenomena yang terjadi yang diperoleh dari hasil berpikir kritis-ilmiah. Dalam pendekatan kualitatif, tahapan proses pengumpulan data dengan analisis data tidak dipisahkan agar berjalan secara simultan. Pada akhirnya hal ini akan menimbulkan proses yang tidak linear dan akan membentuk siklus yang interaktif.[40] Selanjutnya, tipe penelitian ini adalah tipe deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian dengan metode yang menjelaskan macam-macam fenomena dalam kehidupan masyarakat secara spesifik dengan memberikan gambaran atau deskripsi, penjelasan, dan validasi atas terjadinya suatu fenomena yang diteliti.

B. Level Analisis dan Subjek Penelitian

Perlu diketahui bahwa penetapan suatu fokus dalam suatu penelitian merupakan level analisis. Singer menjelaskan bahwa level analisis adalah sasaran analisis atau bagaimana penulis mendapatkan suatu deskripsi atau gambaran, eksplanasi atau penjelasan terkait dengan perilaku suatu negara.[41] Terdapat tiga level analisis yang menjelaskan tentang kebijakan aktor yaitu; 1) level analisis sistem internasional; level analisis negara; level analisis individu.

[40] Ahmad Rijali, "*Analisis Data Kualitatif*", Jurnal Alhadharah 17, no. 38 (2018): 82-83

[41] David Singer, "*The Level of Analysis Problem in International Relations",* World Politics 14, no. 1, (1961): 77-92.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Dalam ini penelitian ini, penulis akan menggunakan level analisis negara yaitu negara Indonesia. Hal ini didasarkan karena kepentingan penelitian penulis untuk menganalisis sejauh mana perilaku subjek penelitian dapat berpengaruh terhadap dasar pengambilan keputusan dalam rangka penentuan kebijakan luar negeri dalam upaya diplomasi ekonomi. Perlu diketahui bahwasanya subjek penelitian penulis adalah Pemerintah Republik Indonesia. Sehingga, peneliti akan menempatkan Pemerintah Republik Indonesia sebagai aktor yang memiliki *power* dalam menjalankan misi diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok untuk mencapai kepentingan dalam menghadapi *cost overrun* dalam proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Pusat Strategis Kebijakan Kawasan Asia Pasifik-Afrika dan Direktorat Asia Timur dan Pasifik yang beralamat di Jl. Pejambon No. 6 Jakarta Pusat. Adapun rencana penelitian ini akan dilakukan dalam kurun waktu enam bulan terhitung sejak September 2022-Februari tahun 2023.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang digunakan untuk mendapatkan data dan informasi seputar penelitian adalah dengan metode wawancara dan penelusuran data secara *online*. Metode wawancara merupakan suatu penggalian fakta guna untuk mendapatkan suatu informasi dengan cara tanya jawab dengan narasumber dengan menggunakan pedoman wawancara. Metode wawancara dilakukan dengan Bapak Baskara Pradipta selaku Diplomat Ahli Madya Pusat Strategi Kebijakan Kawasan Asia Pasifik-Afrika serta dengan Ibu Elizani T.X. Sumampouw selaku

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Koordinator Wilayah I Asia Timur. Tidak sampai disitu saja, data-data juga didapatkan dengan melakukan penelusuran *online* yang dilakukan dengan menggali informasi atau menggali data di internet.

E. Tahap-tahap Penelitian

Tahap persiapan adalah tahap perencanaan awal dalam suatu penelitian. Adapun pada tahap persiapan ini dilakukan sebagai berikut[42]:

1. Tahap Pra Lapangan

   Dalam tahap ini, peneliti membuat tahap perencanaan dengan menentukan masalah. Penentuan masalah ini merupakan tahap awal penelitian yang meliputi kegiatan penentuan topik dan fokus penelitian. Adapun topik yang peneliti maksudkan adalah permasalahan *cost overrun* dalam proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Pada akhirnya, penulis berfokus untuk meneliti tentang upaya diplomasi ekonomi yang akan ditempuh oleh Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung

   Setelah menentukan topik, penulis kemudian melakukan penyusunan proposal penelitian untuk kemudian diseminarkan di hadapan dosen pembimbing dan dosen penguji. Setelah mendapatkan persetujuan pada saat seminar proposal, peneliti kemudian melanjutkan penelitian dengan membuat surat perizinan penelitian dan menyerahkannya kepada subjek penelitian yang telah ditentukan.

[42] Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2005), 85-103.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

2. Tahap Kegiatan Lapangan

Tahap ini merupakan tahap pengumpulan data dan fakta yang selaras dengan fokus penelitian yaitu tentang upaya diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.

3. Tahap Analisis Data

Pengumpulan analisis data merupakan kegiatan mengolah data yang telah didapatkan melalui kegiatan wawancara dengan Bapak Baskara Pradipta selaku Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Strategi Kebijakan Kawasan Asia Pasifik-Afrika pada Badan Strategis Kebijakan Luar Negeri Indonesia dan Ibu Elizani Nadia T.X. Sumampouw selaku Koordinator Wilayah I Asia Timur Kementerian Luar Negeri Indonesia. Selain itu, data juga didapatkan melalui penelusuran secara *online* melalui dokumen *website,* artikel jurnal, dan artikel *online* untuk kemudian dilakukan interpretasi data yang relevan terhadap fokus penelitian.

4. Tahap Penulisan Laporan

Tahap penulisan laporan merupakan aktivitas penyusunan hasil penelitian dari segala proses pengumpulan data-data yang didapatkan dari hasil wawancara dan penelusuran data yang dilakukan secara *online*. Selanjutnya, hasil dari penulisan laporan ini kemudian dikonsultasikan dengan dosen pembimbing guna mendapatkan kritik, saran, dan masukan yang diperlukan oleh peneliti untuk keperluan perbaikan dan untuk menyempurnakan hasil penelitian.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

F. Teknik Analisis Data

Dengan berakar pada logika berpikir Miles dan Huberman, terdapat tiga aktivitas dalam analisis data kualitatif yaitu:[43]

1. Pengumpulan Data

   Proses pengumpulan data merupakan alur pertama dalam analisis data dimana data yang didapatkan melakukan wawancara kepada *key informan* dengan teknik *purposive sampling*. Teknik *purposive sampling* merupakan teknik penentuan sampel dengan mempertimbangkan hal tertentu karena tidak semua sampel memiliki kriteria yang sesuai dengan fenomena yang tengah diteliti oleh peneliti.[44] Sehingga, peneliti memilih lima sampel yang telah memeuhi kriteria peneliti yaitu Kementerian Luar Negeri, Kementerian Keuangan, Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman dan Investasi, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Badan Usaha Milik Negara.

   Meskipun telah ditentukan lima sampel penelitian, peneliti dalam penelitian ini hanya melakukan penggalian data di dua departemen Kementerian Luar Negeri saja yaitu di Pusat Strategis Kebijakan Kawasan Asia Pasifik-Afrika dan Direktorat Asia Timur -Pasifik karena keterbatasan peneliti perihal waktu dan keterbatasan lainnya. Selain itu, penulis juga melakukan pengumpulan sumber data sekunder dengan menggali data dan fakta melalui media *online* melalui sumber dokumen Pemerintah yang dapat diakses secara *online,* jurnal, dan artikel berita *online*.

---

[43] Matthew B. Miles, dkk., *Qualittaive Data Analysis: A Method Sourcebook*, (California: Sage Publication Ltd, 2014), 31-33

[44] Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2010), 85.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

2. Kondensasi Data

Kondensasi data merupakan prosedur pemilahan, simplifikasi, dan modifikasi data yang menjadi bagian dari hasil transkrip wawancara dan hasil penelusuran data yang didapatkan secara *online.* Pada penelitian ini, penulis melakukan kondensasi data dengan cara meringkas data dari hasil wawancara dan data-data yang didapatkan dari hasil penelusuran secara *online*. Dengan meringkas data hasil dari wawancara dan data-data yang berasal dari sumber *online* ini, peneliti pada akhirnya dapat mengaitkan data satu dengan data lainnya sehingga memudahkan peneliti saat melakukan analisis data.

3. Penyajian Data

Perlu diketahui bahwa hal yang seringkali digunakan untuk menyuguhkan data pada penelitian kualitatif adalah dalam bentuk teks yang sifatnya naratif. Namun, perlu diketahui dalam penelitian ini data-data dapat disajikan dalam bentuk gambar, grafik atau matriks agar penggambaran dan pendeskripsian data-data yang telah diperoleh mudah dipahami oleh pembaca lainnya.

4. Penarikan Kesimpulan

Setelah data yang dikumpulkan dirasa cukup, peneliti selanjutnya akan menarik kesimpulan terkait dengan data-data tersebut. Kesimpulan yang telah didapatkan juga harus melalui proses verifikasi sehingga dapat dipertanggungjawabkan dan bersifat valid.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

G. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Untuk memastikan bahwa data yang diperoleh bersifat valid dan terverifikasi kebenarannya, peneliti melakukan beberapa upaya seperti yaitu[45]:

1. Uji Kredibilitas

   Penelitian ini dilakukan dengan menguji kredibilitas data didapatkan melalui beberapa hal, yaitu:

   a. Memperpanjang Durasi Waktu di Lapangan

      Untuk mendapatkan informasi yang relevan dengan tujuan diadakannya penelitian, maka penelitian memerlukan durasi waktu yang cukup panjang. Penelitian ini pada awalnya dilakukan di bulan September 2022. Pada proses penggalian data, peneliti melakukan wawancara kepada Bapak Baskara Pradipta pada tanggal 24 Oktober 2022 dan kembali melakukan wawancara kepada Ibu Elizani Nadia T.X Sumampouw pada tanggal 31 Oktober 2022.

      Tidak sampai disitu saja, peneliti juga membutuhkan data-data penunjang yang relevan dengan topik penelitian dan melakukan penelusuran data sekunder melalui media *online.* Dengan durasi yang dirasa cukup dalam proses pengambilan data-data di lapangan dan secara *online*, penulis dapat mengetahui kebenaran data melalui proses triangulasi dan validasi yang sebelumnya telah diperoleh dari narasumber.

[45] Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif,* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2005), 171-175.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

b. Melakukan *Peer Debriefing*

Adapun hasil temuan yang telah diperoleh dari lapangan dan dari sumber-sumber *online* ini kemudian kembali didiskusikan dengan teman-teman sejawat yaitu dengan teman-teman program studi Hubungan Internasional Universitas Islam Negeri Sunan Ampel. Dalam proses ini, ditemukan informasi bahwa topik *cost overrun* pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan topik yang kini banyak dibincangkan oleh masyarakat.

c. Melakukan Triangulasi Data

Perlu diketahui bahwa triangulasi adalah proses *cross check* atau peninjauan kembali pada sumber data, data-data, dan teknik pengumpulan data. Sumber data ditinjau kembali dengan pemilihan informan menggunakan teknik *purposive sampling*. Selanjutnya, informan yang terpilih diminta untuk memberikan informasi yang terkait dengan tujuan penelitian. Selanjutnya, dalam rangka meng-*cross check* kebenaran data, data-data yang berhasil didapatkan dari kedua narasumber dikomparasikan atau dibandingkan dengan hasil temuan-temuan oleh peneliti yang didapatkan melalui penelusuran data secara *online*. Sehingga, hasil daripada proses triangulasi data ini dapat menjadi suatu formulasi baru dalam bidang kajian diplomasi ekonomi Indonesia dalam menghadapi permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi di Indonesia di kemudian hari.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

2. *Transferability* (Keteralihan)

Dalam penelitian ini, validasi data yang telah dipaparkan dapat ditinjau melalui aspek keteralihan. Dengan kata lain, peneliti telah mencantumkan keseluruhan detail data yang didapatkan di lapangan dan penelusuran data secara *online* secara rinci dan kredibel dengan melalui suatu penggambaran ataupun deskripsi yang sejalan dengan fenomena penelitian.

3. *Dependability* (Ketergantungan) dan *Confirmability* (Kepastian)

Pada penelitian kualitatif, uji ketergantungan dilakukan dengan melakukan pemeriksaan terhadap keseluruhan proses penelitian. Hal ini dilakukan untuk menghindari adanya kesan peneliti yang tidak melakukan suatu penelitian tetapi dapat menyajikan suatu data. Hal inilah yang disebut tidak *dependable*. Dalam ini, uji ketergantungan peneliti dilakukan dengan berdiskusi dengan dosen sebagai salah satu bentuk pengujian terhadap keseluruhan data hasil penelitian agar tetap kredibel.

Dalam penelitian kualitatif, uji kepastian ini menyerupai uji ketergantungan sehingga proses pengujiannya dapat dilakukan secara bersamaan. Adapun proses ini nantinya akan diuji oleh dosen yang bersangkutan terhadap segala data sehingga nantinya akan ditemukan kepastian.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kerja Sama Indonesia dan Tiongkok dalam Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Sebelum penjelasan lebih lanjut tentang kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam membangun kereta cepat, perlu diketahui proyek ini terlebih dahulu digagas pada era kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.[46] Pada awalnya, negara Jepang menjadi negara *partner* Indonesia untuk membangun kereta semi cepat dengan rute Jakarta-Surabaya. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan, Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), dan *Jepang International Cooperation Agency* (JICA) melakukan kajian studi kelayakan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dengan jarak 748 km dengan proyeksi waktu tempuh selama 5,5 jam. Besaran dana pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya diestimasi mencapai 100 triliun rupiah.

Menimbang hasil studi kelayakan pada kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya, pada akhirnya Pemerintah Indonesia menolak rute tersebut karena besaran dana yang dikeluarkan sangat besar. Tidak berhenti sampai disitu saja, Jepang kembali melakukan studi kelayakan proyek kereta cepat dengan rute baru yaitu Jakarta-Bandung. Adapun alasan Jepang melakukan studi kelayakan dengan rute tersebut adalah keinginan Jepang untuk membantu Indonesia dalam

[46] Danang Sugianto, *Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China*, diakses pada 19 Februari 2023, https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

mensukseskan program strategis Pemerintah yaitu *Metropolitan Priority Area* (MPA) di kawasan Jabodetabek. Program ini merupakan salah satu upaya untuk mencapai sasaran dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang bertujuan untuk membangun konektivitas dan pertumbuhan ekonomi Indonesia yang berkelanjutan.[47] Meskipun demikian, Pemerintah Indonesia tidak serta-merta memberikan keputusan kepada pihak Jepang ketika studi kelayakan kereta cepat Jakarta-Bandung telah selesai dilakukan.

Seiring berjalannya waktu, rencana proyek kereta cepat tersebut bergulir pada era kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Adapun setelah menjabatnya Presiden Joko Widodo, Pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan baru dengan memberikan peluang kepada Tiongkok untuk melakukan studi kelayakan kereta cepat di Indonesia. Meskipun seringkali terjadi pasang dan surut dalam menjalin kerja sama, akan tetapi Indonesia dan Tiongkok sebagai mitra di kawasan Asia memiliki tujuan untuk saling mengeratkan kerja sama yang menyasar di berbagai aspek.

Tidak dapat dipungkiri bahwa atensi Indonesia banyak tercurah untuk *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), namun perlu kiranya Indonesia juga mengembangkan kerja sama dengan menyasar negara lainnya di kawasan. Jadi, dasar inilah yang menjadikan Indonesia memberikan peluang kepada Tiongkok dalam kerja sama pembangunan infrastruktur kereta cepat

[47]Ekon.go.id, *Indonesia Jepang Implementasi Rencana Strategis Program Prioritas Area Metropolitan di Wilayah Jabodetabek (MPA)*, diakses pada 19 Februrai 2023, https://ekon.go.id/publikasi/detail/2823/indonesia-jepang-implementasi-rencana-strategis-program-prioritas-area-metropolitan-di-wilayah-jabodetabek-mpa

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Jakarta-Bandung. Hal ini juga dipengaruhi oleh peristiwa *One Belt One Road* Tiongkok yang memiliki kepentingan untuk menghidupkan jalur-jalur sutra untuk kepentingan perdagangan dengan memberikan bantuan berupa pinjaman atau *loan* dalam bentuk Penanaman Modal Asing (PMA) kepada negara berkembang. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia tertarik untuk melakukan kerja sama dengan Tiongkok seiring dengan adanya penekanan dari Presiden Joko Widodo terkait dengan pentingnya pembangunan infrastruktur dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi.[48] Dengan adanya peluang ini, Tiongkok kemudian menjadi saingan Jepang untuk menjadi mitra kerja sama Indonesia dalam pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Bandung Adapun alasan Indonesia memberikan kesempatan kepada Tiongkok didasarkan pada hubungan kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia dan Tiongkok telah terjalin cukup lama.

Tepatnya pada bulan September tahun 2015, Presiden Joko Widodo mengurungkan pembangunan proyek kereta cepat dengan menolak proposal Jepang dan Tiongkok. Menimbang hasil putusan Presiden Joko Widodo, Jepang dan Tiongkok memberikan respon yang berbeda; Jepang memberikan respon dengan menawarkan penurunan jaminan 50% yang seharusnya dijamin oleh Pemerintah Indonesia. Sedangkan Tiongkok turut merespon dengan menghapuskan seluruh syarat jaminan yang seharusnya ditanggung oleh Pemerintah Indonesia sehingga *China Development Bank* (CDB) akan

[48] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

meneruskan pinjaman ke perusahaan *joint venture company* yang dibentuk atas patungan Indonesia dan Tiongkok.[49] Berikut akan dipaparkan tabel perbandingan proposal yang diajukan oleh Jepang dan Tiongkok saat pelelangan tender pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung[50]:

Tabel 4.1: Perbandingan Proposal Jepang dan Tiongkok

	Jepang	**Tiongkok**
Konsep Bisnis	- Jangka waktu atau tenor pinjaman 40 tahun. - Perpanjangan waktu pembayaran 10 tahun dengan persentase bunga 0,1% per tahun - Komposisi pembiayaan proyek adalah 25% berasal dari dana APBN Pemerintah Indonesia dan 75% lainnya merupakan pinjaman yang diberikan oleh *Japan International Cooperation Agency* (JICA).	- Jangka waktu atau tenor pinjaman 40 tahun. - Perpanjangan waktu pembayaran 10 tahun dengan persentase bunga 2% per tahun. - Komposisi pembiayaan proyek berasal ekuitas saham konsorsium bernilai 25% dan 75% lainnya merupakan pinjaman yang diberikan oleh *China Development Bank* (CDB).
Biaya	USD 6,2 juta	USD 5.5 juta
Komitmen	- Terdapat penyertaan jaminan oleh Pemerintah Indonesia yaitu penyertaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sebagai dana pembiayaan proyek - Proyek berjalan dengan jenis *G to G*	- Tidak memerlukan adanya jaminan dari Pemerintah Indonesia yang berasal dari dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) - Proyek berjalan dengan jenis *B to B*

[49] Ignacio Georgi Oswaldo, *China Tetap Cuan Gede Meski Kereta Cepat Baru Balik Modal 40 Tahun*, diakses pada 20 Februari 2023, https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5964897/china-tetap-cuan-gede-meski-kereta-cepat-baru-balik-modal-40-tahun

[50] Wilmar Salim dan Siwage Dharma Negara, "*Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia*", ISEAS Yusof Ishak Institute no. 16, 8.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Waktu Pengerjaan	- Masa konstruksi awal pada tahun 2017 - Diperkirakan rampung pada tahun 2019 - Dijadwalkan akan beroperasi pada tahun 2021	- Masa konstruksi awal pada tahun 2016 - Diperkirakan akan rampung pada tahun 2018 - Dijadwalkan akan beroperasi pada tahun 2019
Lintasan kereta Api	- Trase sepanjang 140,14 km - Rute kereta dimulai dari stasiun Dukuh Atas ke stasiun Gedebage	- Trase sepanjang 142,3 km - Rute kereta dimulai dari stasiun Halim – stasiun Karawang – stasiun Walini – stasiun Tegalluar
Kecepatan Kereta Api	Berkecepatan 320 km/jam	Berkecepatan 350-380 km/jam

Pada akhirnya, kebijakan yang diputuskan oleh Presiden Joko Widodo adalah menjadikan Tiongkok sebagai tender dalam pembangunan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Hal ini didasarkan pada keputusan awal Presiden Joko Widodo yang enggan menyertakan jaminan Pemerintah berupa dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Menimbang adanya tawaran konsep bisnis dengan skema *Business to Business* (B *to* B) dari Tiongkok, hal ini menjadikan pembangunan kereta cepat ini melibatkan kolaborasi dari pihak Badan Usaha Milik Negara dari Indonesia dan Tiongkok pun juga beberapa pihak Swasta.[51]

Dengan adanya kesepakatan tersebut, *Memorandum of Understanding* (MoU) penyelenggara kereta cepat Jakarta-Bandung diratifikasi oleh Xu Shao Shi selaku Komisi Pembangunan Nasional Reformasi Republik Rakyat

[51]PT Wijaya Karya, *Keterbukaan Informasi*, diakses pada 23 Februari 2023, http://www.wiska.co.id/po-content/po-upload/KI_low.pdf, 8.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Tiongkok dan Rini Soemarno selaku Menteri Badan Usaha Milik Negara Indonesia pada 22 April 2015. Tepat pada tanggal 2 Oktober 2015, Indonesia kemudian membentuk PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PT PSBI) yang terdiri dari empat konsorsium BUMN yaitu PT Wijaya Karya (PT WIKA), PT Jasa Marga, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), dan PT Perkebunan Nusantara VIII (PTPN VIII) untuk tujuan penanaman modal pada proyek konstruksi kereta cepat.[52] Dengan terbentuknya konsorsium badan usaha Indonesia, Pemerintah Indonesia kemudian membuat Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2012 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung.[53]

Konsorsium Indonesia melakukan legalisasi perusahaan patungan atau *joint venture company* dengan *Beijing Yawan HSR Co Ltd* pada tanggal 16 Oktober 2015. Adapun proses legalisasi ini bertujuan untuk merilis perusahaan PT Kereta Cepat Indonesia-China (PT. KCIC) sebagai perusahaan Penanaman Modal Asing (PMA) dengan porsi kepemilikan saham masing-masing konsorsium adalah 60% milik PT PSBI dan 40% lainnya milik *Beijing Yawan HSR Co Ltd.* Sehingga, struktur pembiayaan proyek ini terdiri dari ekuitas konsorsium sebesar 25% dan pinjaman dari C*hina Development Bank* sebesar 75% dan meneruskan pinjaman kepada PT Kereta Cepat Indonesia-China (PT KCIC) selaku perusahaan patungan antara Indonesia dan Tiongkok. Tepatnya pada tahun 2017, *China Development Bank* (CDB) menekan kontrak perjanjian

[52]PT Wijaya Karya, *Keterbukaan Informasi*, diakses pada 23 Februari 2023, http://www.wiska.co.id/po-content/po-upload/KI_low.pdf, 8.

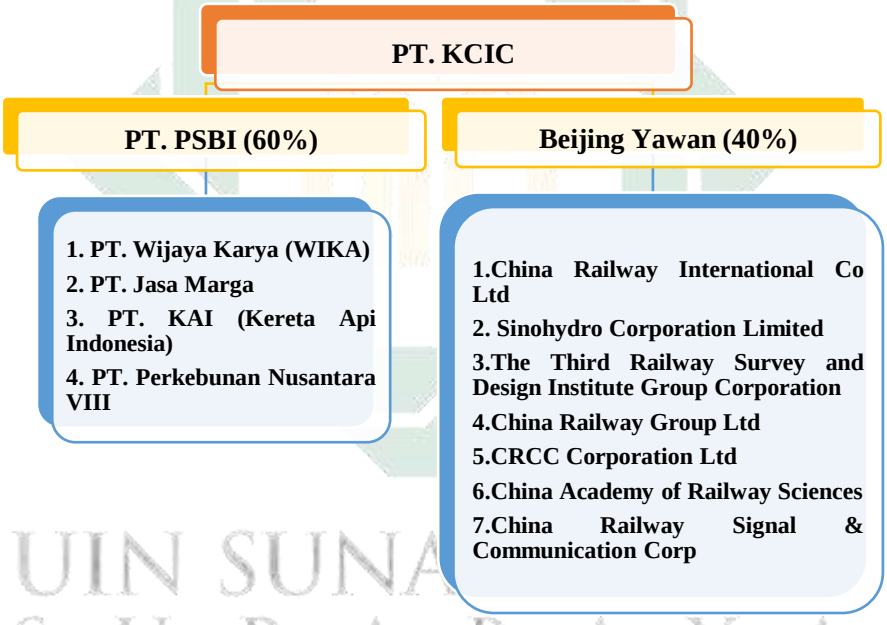
[53] Peraturan Presiden, *Salinan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 107 Tahun 2015.*

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pinjaman sebesar US$ 3,96 miliar dalam dua tahap; US$ 1,58 miliar dalam renminbi dan US$ 2,38 miliar dalam dolar Amerika. Adapun persentase tingkat bunga adalah 3,46% untuk renminbi dan 2% untuk dolar Amerika.[54] Berikut akan dipaparkan komposisi konsorsium pembentuk dari PT Kereta Cepat Indonesia-China:

Gambar 4.1 Konsorsium pembentuk PT KCIC



Sumber: Disusun oleh penulis berdasarkan data AMDAL KCIC

Tidak terbatas pada kontrak terkait dengan skema pendanaan dan konsep bisnis, adapun keunggulan lain yang menjadi petimbangan Pemerintah Indonesia adalah adanya tawaran *Transfer of Technology* (ToT) dari Tiongkok yang bahkan tidak semua negara besar mempunyai kemampuan dan kemauan

[54] Ignacio Georgi Oswaldo, *China Tetap Cuan Gede Meski Kereta Cepat Baru Balik Modal 40 Tahun*, diakses pada 20 Februari 2023, https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5964897/china-tetap-cuan-gede-meski-kereta-cepat-baru-balik-modal-40-tahun

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

untuk melakukan proses tersebut.[55] Proses *Transfer of Technology* (ToT) ini akan memberikan pembelajaran dan pengetahuan baru bagi Indonesia dalam perencanaan pembangunan dan sistemasi metode kerja di Indonesia pada proyek-proyek di masa mendatang. Berikut akan dipaparkan *Transfer of Technology* (ToT) yang diberikan oleh Tiongkok kepada Indonesia:

Pertama, pada saat pembuatan komponen girder, proses konstruksi ini dilakukan dengan metode *cast in situ* untuk membuat *full span girder*. Metode *cast in situ* merupakan teknik pengecoran secara langsung di titik proyek. Sehingga, metode *cast in situ* ini mempunyai keunggulan dari sisi fleksibilitas jika dibandingkan dengan metode *precast* yang seringkali diterapkan di Indonesia.[56] Pun juga saat proses *cast in situ*, proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung banyak menghadirkan akomodasi yang canggih dan menghadirkan banyak komponen pendukung lainnya seperti adanya pusat informasi, *mixing station*, ruang laboratorium, pusat area produksi, dan bahkan akomodasi penunjang lainnya seperti area perkantoran dan area hunian para pekerja.

Kedua, pada pengerjaan *casting yard area* yang menjadi tempat pembuatan *girder box*. Dalam tahap *girder box erection* ini, dapat dikatakan bahwa proses transfer teknologi ini tidak terjadi secara langsung. Meskipun demikian, proses ini juga melibatkan tenaga dari para pekerja lokal dari PT

[55] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

[56] Yanto Kuswantoro, *Proyek KCJB Gunakan Teknologi Baru Cast in Situ: Metode Cor satu Span Full Langsung*, diakses pada 23 Februari 2023, https://www.bandungsatu.com/proyek-kcjb-gunakan-teknologi-baru-cast-in-situ-metode-cor-satu-span-full-langsung/?amp=1

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Wijaya Karya. Dapat dikatakan bahwa metode kinerja ini bersifat inovatif karena memberikan pengetahuan bagi tenaga kerja Indonesia perihal bagaimana pembangunan infrastruktur publik yang dibangun di jalur umum tidak menghambat segala aktivitas masyarakat.

Ketiga, proses transfer teknologi juga terjadi dalam pengerjaan *slab track* kereta cepat yang berbentuk pelat. Adapun pelat ini berfungsi untuk menyangga beban sehingga tidak lagi memerlukan bebatuan di sepanjang lintasan rel. Proses pengerjaan *slab track* ini juga melibatkan pekerja lokal dari PT Wijaya Karya yang telah mendapatkan *training* dan pengarahan secara langsung dari PT Sinohydro. Saat ini, pengerjaan *slab track* dikerjakan secara mandiri oleh tenaga kerja dari PT Wijaya Karya di *Slab Track Prefabrication Workshop* yang terletak di Dawuan, Purwakarta.[57]

Keempat, transfer teknologi lainnya dari Tiongkok kepada Indonesia dalam proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung adalah pada pengerjaan *tunnel* 2. Pada titik konstruksi *tunnel 2,* titik konstruksi ini berada di area *clay shale* dan dapat dikatakan sebagai titik yang memiliki tantangan geografis yang tinggi. Adapun *clay shale* adalah tanah yang memiliki karakteristik mudah lapuk. Untuk penanganan kasus *tunnel* 2, terjadi proses alih teknologi dari tenaga ahli *tunnel* dan ahli *grouting* dari Tiongkok yang berkolaborasi dengan tenaga ahli lokal dari Institut Teknologi Bandung (ITB) untuk menangani tantangan geografis di area *tunnel.* Untuk menyelesaikan tantangan ini, dibutuhkan teknik

[57] Yanto Kuswantoro, *Proyek KCJB Gunakan Teknologi Baru Cast in Situ: Metode Cor satu Span Full Langsung*, diakses pada 23 Februari 2023, https://www.bandungsatu.com/proyek-kcjb-gunakan-teknologi-baru-cast-in-situ-metode-cor-satu-span-full-langsung/?amp=1

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

grouting atau penyuntikan larutan dengan takaran tertentu ke dalam rongga tanah dan retakan batuan sehingga larutan tersebut berubah bentuk menjadi padat. Adapun keberhasilan dalam menangani permasalahan *tunnel* ini menjadikan area ini menjadi area terowongan yang berhasil didirikan di area *clay shale* pertama di Indonesia.

Kelima, tidak hanya terbatas pada alih teknologi dalam masa konstruksi saja, pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung ini juga menyasar pada pengoperasian kereta cepat. Dalam ini, masinis yang berasal dari Indonesia akan belajar untuk mengoperasikan kereta cepat di Tiongkok terlebih dahulu untuk memenuhi prasyarat tertentu sesuai dengan lisensi masinis yang sebelumnya telah diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan yaitu; pengalaman kerja sebagai masinis kereta konvensional, kesehatan, dan terkait dengan usia.[58]

Data diatas menerangkan bahwa adanya proposal ditawarkan oleh Tiongkok kepada Indonesia lebih menarik daripada suguhan proposal oleh Jepang. Dapat dikatakan bahwa pembangunan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung ini merupakan proyek yang saling menguntungkan—baik untuk Indonesia pun juga Tiongkok. Indonesia dan Tiongkok memiliki suatu kepentingan nasional dalam bidang ekonomi; Indonesia berupaya untuk membangun kemandirian ekonomi nasional dengan jalan menggencarkan pembangunan infrastruktur, sedangkan Tiongkok memiliki kepentingan untuk mengepakkan sayap program *Belt Road Initiative*-nya untuk membangun jalur-

[58] Slamet Hadi Purnomo, *Transfer Teknologi dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung*, diakses pada 23 Februari 2023, https://www.antaranews.com/berita/3172001/transfer-teknologi-dalam-pembangunan-kereta-cepat-jakarta-bandung

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

jalur sutra perdagangan yang ditempuh dengan jalan memberikan bantuan berupa pinjaman kepada negara berkembang. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa Indonesia dan Tiongkok memiliki masing-masing kepentingan yang telah diwujudkan dalam bentuk kerja sama pada pembangunan proyek infrastruktur di Indonesia.

B. Diplomasi Ekonomi sebagai Sarana Pembangunan Indonesia Pada Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo

Presiden Joko Widodo dalam berbagai kesempatan acapkali menegaskan perihal prioritas kebijakan luar negerinya yang berorientasi untuk meningkatkan diplomasi ekonomi Indonesia dan kepentingan nasional. Adanya prioritas kebijakan luar negeri secara lebih lanjut kemudian dijawantahkan oleh Retno Lestari Priansari Marsudi selaku Menteri Luar Negeri Indonesia yang mengharuskan segenap jajaran internal untuk mengemban misi diplomatik Indonesia di luar negeri. Dalam ini, pengaplikasian prioritas tersebut guna menunjang keberhasilan Indonesia dalam mencapai kepentingan nasional pada bidang ekonomi. Diplomasi ekonomi berhubungan dengan tata cara atau tata kelola hubungan luar negeri pada aspek ekonomi secara tidak terbatas pada kegiatan ekspor dan impor, pemberian pinjaman dan bantuan luar negeri, investasi, dan lain sebagainya.[59]

Masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo merupakan momentum dimana Pemerintah mulai menyadari bahwa arah diplomasi Indonesia selalu terpaku

[59] Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, *Kinerja Diplomasi Ekonomi: Evaluasi atas Perjanjian Perdagangan dan Investasi*, (Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015), 1.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pada konteks keamanan dan politik. Oleh karena itu, diplomasi pada aspek ekonomi cenderung terabaikan. Namun faktanya, dimensi ekonomi merupakan dimensi yang menjadikan kegiatan diplomasi saling terkoneksi pada kepentingan rakyat. Dengan demikian, jika diplomasi ekonomi Indonesia cenderung problematik, maka kepentingan ekonomi Indonesia pada level internasional akan dirugikan. Sehingga, dampak daripada kerugian ini akan menyasar pada rakyat Indonesia yang harus turut menanggung beban.

Seperti halnya pada masa orde baru, diplomasi ekonomi Indonesia kala itu lebih berfokus pada permasalahan tentang bagaimana taktik yang dilakukan oleh Indonesia untuk mendapatkan bantuan luar negeri dari lembaga keuangan internasional. Dalam masa ini, perhatian Pemerintah sepenuhnya tercurah untuk merundingkan perihal restorasi utang luar negeri yang telah mencapai masa tenggang—meskipun kondisi Indonesia kala itu tengah diterpa badai krisis moneter.[60] Saat itu, pengembangan diplomasi ekonomi pada bidang investasi dan perdagangan tidak mendapatkan intensitas dari Pemerintah Indonesia karena tidak ada cara yang sistematis dan jangka panjang sebagai upaya untuk meningkatkan daya saing nasional.

Diplomasi ekonomi kala itu hanya bertumpu pada adanya upaya kolektif yang terbalut dalam kerangka kerja sama *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) pada bidang ekonomi. Tidak ada inisiatif dari Pemerintah Indonesia untuk terpaku dalam proses identifikasi kepentingan nasional Indonesia secara

[60] Aleksius Jemadu, *Politik Global dalam Teori dan Praktik,* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008), 286.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

mendalam pada saat orde baru. Singkatnya, intensitas Pemerintah saat itu sepenuhnya tercurah pada kerangka kerja sama kawasan, sedangkan pemenuhan aspek ekonomi dalam negeri cenderung diabaikan dan tidak terpenuhi. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia tidak ingin terjebak dalam situasi yang sama—terlebih dengan kompleksitas globalisasi dan liberalisasi perdagangan internasional saat ini. Pada akhirnya, Pemerintah Indonesia mulai menyadari pentingnya menempatkan strategi diplomasi ekonomi yang koheren, tepat, dan komprehensif guna mencapai kepentingan nasional Indonesia dalam tingkat regional pun juga global.[61]

Selanjutnya, telah dijelaskan oleh Baskara Pradipta bahwa penekanan tentang pentingnya kerja sama dengan negara lain mulai digaungkan pada kepemimpinan Presiden Bacharudin Jusuf Habibie. Pada era kepemimpinan Susilo Bambang Yudhoyono misalnya, bidang kerja sama yang hendak ditingkatkan tidak terbatas pada sektor perdagangan saja—namun juga turut menyasar pada bidang pembangunan infrastruktur dan transportasi, industrialisasi, dan non-perdagangan.[62] Sehingga dapat dikatakan bahwa pada tiap-tiap masa kepemimpinan Presidensi Indonesia, terdapat upaya keberlanjutan dan pembaharuan program yang menjadi prioritas Pemerintah Indonesia dalam rangka mencapai kepentingan nasional.

[61] Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, *Kinerja Diplomasi Ekonomi: Evaluasi atas Perjanjian Perdagangan dan Investasi*, (Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015), 2.

[62] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Urgensi diplomasi ekonomi Indonesia sejatinya terkait dengan taktik Presiden Joko Widodo untuk mencapai tingkat pertumbuhan dan kemandirian ekonomi Indonesia. Adapun jalan yang ditempuh adalah dengan memobilisasi investasi asing dan perdagangan internasional; Pemerintah Indonesia telah berkehendak untuk menerapkan kebijakan satu pintu bagi pelayanan investasi asing di Indonesia. Atensi dari diplomasi ekonomi kian menyadarkan Pemerintah bahwa bentuk konstruksi hubungan luar negeri Indonesia seharusnya turut mendukung upaya pencapaian kepentingan nasional Indonesia khususnya pada bidang ekonomi.

Perlu diketahui bahwa dalam upaya peningkatan diplomasi ekonomi Indonesia, aktivitas ini memerlukan koordinasi kelembagaan yang melibatkan keterlibatan instansi selain Kementerian Luar Negeri. Dengan demikian, dasar daripada kegiatan diplomasi ekonomi tidak hanya menjadi strategi dan instrumen yang secara eksklusif hanya direalisasikan oleh Kementerian Luar Negeri. Sehingga, diplomasi ekonomi menjadi suatu agenda besar dari instansi Kementerian-kementerian di Indonesia yang akan dijalankan melalui berbagai rencana strategis.[63]

Seperti yang dijelaskan dalam Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri tahun 2015-2019, telah dijelaskan bahwa diplomasi ekonomi merupakan suatu sasaran strategis dari Kementerian Luar Negeri yang berguna untuk mencapai tujuan-tujuan ekonomi dengan jalan mengoptimalkan hubungan kerja sama dan

[63] Aloysius Anandyo Pambudi, Strategi Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Covid-19, Jurnal Dinamika Global Vol.6, no.1, (2021)

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kolaborasi *stakeholders* di Indonesia. Hal ini bertujuan untuk mengembangkan paradigma kolektif untuk menciptakan kondisi adil, saling bermanfaat, dan menghindari jebakan *zero-sum game* saat melakukan hubungan internasional.[64]

Diplomasi ekonomi Indonesia diwujudkan dengan menekankan pentingnya menjaga kepercayaan pihak asing dan bertujuan untuk menunjukkan kesungguhan Pemerintah Indonesia dalam mengemban komitmen dengan negara-negara mitra.[65] Seperti halnya hubungan Indonesia dan Tiongkok, Indonesia dan Tiongkok telah menjalin hubungan diplomatik sejak 13 April 1950 dan akan memasuki usia 73 tahun. Dalam merajut hubungan, berbagai tantangan dan rintangan yang terjadi dapat diselesaikan dengan baik mengingat banyaknya capaian yang telah diraih oleh kedua negara. Terlebih dengan adanya komitmen dari masing-masing pemimpin negara, hal ini telah menjadikan Indonesia dan Tiongkok sebagai negara dengan kemitraan strategis.[66]

Dapat disimpulkan bahwa dengan meninjau kerangka diplomasi ekonomi Indonesia, adapun misi yang tengah diemban oleh Pemerintah Indonesia saat ini adalah misi untuk memperoleh keberhasilan dalam mencapai kepentingan nasional pada bidang ekonomi—khususnya dalam kemandirian dan pembangunan ekonomi. Oleh karena itu, momentum diplomasi ekonomi kemudian dimanfaatkan oleh Indonesia untuk terus menjalin kemitraan strategis

---

[64] Shelma Rachmahyanti, *Menlu Retno:2020, Indonesa Perkuat Diplomasi Ekonomi,* diakses pada 25 Februari 2023, https://www.wartaekonomi.co.id/read265518/menlu-retno-2020-indon esia-perkuat-diplomasi-ekonomi

[65]Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional, *Kinerja Diplomasi Ekonomi: Evaluasi atas Perjanjian Perdagangan dan Investasi,* (Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015), 3.

[66] Kompas.com, *Indonesia-China: Membangun Kemitraan, Sinergi, dan Solidaritas*, diakses pada 25 Februari 2023, https://nasional.kompas.com/read/2020/12/22/18420681/indonesia-china-membangun-kemitraan-sinergi-dan-solidaritas

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

komprehensif bersama Tiongkok. Meskipun demikian, diplomasi ekonomi yang dijalankan oleh Indonesia ini turut menimbang adanya kepentingan nasional Tiongkok.

Dengan inisiasi program *One Belt One Road* (OBOR) atau yang dikenal sebagai *Belt Road Initiative* (BRI). Program ini merupakan ide dari Tiongkok yang berkepentingan untuk menghidupkan jalur-jalur perdagangan sutra atau *silk road*. Meskipun program ini bertujuan untuk mencapai kepentingan perekonomian Tiongkok, namun jalan yang ditempuh Tiongkok secara tidak langsung dapat dikatakan menguntungkan negara mitra karena cara yang ditawarkan Tiongkok adalah dengan melakukan pendekatan *value creating* yang menjadikan Indonesia seolah-olah merasa diuntungkan. Hal ini dilakukan Tiongkok dengan memberikan bantuan kepada Indonesia selaku negara berkembang yang tengah memasifkan pembangunan infrastruktur untuk kepentingan ekonomi. Meskipun pendekatan Tiongkok tergolong unik, namun Tiongkok dan Indonesia secara bersama-sama berupaya untuk mencari peluang kerja sama dan investasi dengan membentuk kemitraan komprehensif.[67]

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, pada masa pelelangan tender kereta cepat Jakarta-Bandung, Indonesia pada awalnya akan membangun kemitraan dengan Jepang. Namun dengan bergulirnya masa kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ke masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, keputusan kerja sama dengan Jepang tersebut kembali menjadi bahan

[67] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pertimbangan oleh Pemerintah Indonesia. Sehingga pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Pemerintah mengundang Tiongkok sebagai saingan Jepang sebagai tender. Pada akhirnya, lelang tender kereta cepat Jakarta-Bandung dimenangkan oleh pihak Tiongkok karena suguhan proposal yang lebih menarik. Dengan moda transportasi alternatif kereta cepat yang lebih efisien dan modern ini, banyak sekali dampak positif yang diberikan bagi Pemerintahan dan masyarakat. Bagi Pemerintah, pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung diharapkan menciptakan kondisi *multiplier effect* yang dapat memberikan dampak positif kepada masyarakat.[68] Hal ini dikarenakan pengoperasian kereta cepat Jakarta-Bandung memiliki potensi yang membawa dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi dan pengembangan kawasan baru di sekitar stasiun. Dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, hal ini diharapkan dapat membuka lapangan pekerjaan pada masa konstruksi dan membantu para pelaku usaha kecil untuk membuka gerai-gerai usaha di sepanjang lintasan trase yang dilalui oleh kereta cepat Jakarta-Bandung.

C. Diplomasi Ekonomi sebagai Upaya Penyelesaian Permasalahan *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Proyek konstruksi tengah dimasifkan seiring dengan upaya pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat. Proyek konstruksi adalah hasil desain yang dikerjakan oleh kontraktor yang diwujudkan menjadi suatu bentuk fisik

[68] Biro Komunikasi dan Informasi Publik, *Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung*, diakses pada 26 Februari 2023, https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-berkomitmen-membangun-kereta-cepat-jakarta-bandung#:~:text=Kehadiran%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20Bandung%20merupakan%20upaya%20Pemerintah%20meningkatkan%20pelayanan,Perpres%20No.93%20Tahun%202021.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

konstruksi yang dalam pelaksanaannya akan melewati beberapa tahap. Meskipun demikian, adapun inti daripada proyek konstruksi terletak pada saat perencanaan dan saat pelaksanaan mulai terkonstruksi mengingat bahwa kualitas proyek konstruksi bertumpu pada proses pembuatan dan bagaimana penyelenggaraannya. Pada pelaksanaannya, proyek konstruksi memiliki sekat dan tujuan yang erat kaitannya dengan mutu, biaya, dan waktu. Namun faktanya, adanya ketidaksesuaian realisasi dengan ekspektasi saat proyek mulai terkonstruksi berdampak pada adanya kerugian baik pada pihak pemilik, pihak kontraktor, pun atau kedua belah pihak.[69]

Proyek konstruksi pada prosesnya akan banyak melibatkan berbagai aksi dan reaksi yang melibatkan keseluruhan sumber daya proyek seperti halnya peralatan konstruksi, tenaga kerja, material, teknologi, metode, dan tenggat waktu. Hal ini dilakukan agar proyek dapat terkonstruksi sesuai dengan besaran dana yang telah dialokasikan dan sesuai dengan mutu standar yang sebelumnya telah disepakati. Namun pada pelaksanaan proyek konstruksi, telah banyak dijumpai proyek yang mengalami keterlambatan waktu dan permasalahan *cost overrun* atau pembengkakan biaya. Peristiwa *cost overrun* yang terjadi saat tahap pelaksanaan proyek secara umum disebabkan karena kurangnya serangkaian koordinasi serta pengendalian dari pihak kontraktor dan estimasi biaya proyek yang tidak sesuai.[70]

[69] Fahadila F. Rami, *Kajian Faktor Penyebab Cost Overrun pada Proyek Konstruksi Gedung*, Jurnal Teknik Meskin (JTM) 6, (2017); 94.

[70] Indriani Santoso, "*Analisa Overruns Biaya Pada Beberapa Tipe Proyek Konstruksi*", Dimensi Teknik Sipil Vol.1, no.1, (2019):40.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Pada penyelenggaraan proyek, permasalahan *cost overrun* tampaknya telah menjadi rahasia umum sehingga struktur pembiayaan proyek merupakan hal yang seharusnya menjadi pertimbangan utama mengingat rentannya risiko kegagalan dalam proyek pembangunan konstruksi. Seperti saat ini, Pemerintah Indonesia tengah melakukan kajian terkait *cost overrun* dengan asersi awal Nomor LR-16/D402/1/2022 tanggal 9 Maret 2021 oleh Badan Pemeriksaan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) sebesar US$ 1,17 miliar atau setara dengan RP 17,64 triliun dan asersi kedua Nomor PE.12.03/S-782/K-D4/2022 pada tanggal 15 September 2022 sebesar US$ 1,449 miliar atau sekitar Rp 21,74.[71]

Permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung telah menjadi permasalahan baru yang menjadi kajian dari Pemerintah Indonesia mengingat progres pengerjaan proyek konstruksi kereta cepat sudah mencapai 88%.[72] Untuk mengetahui penyebab *cost overrun* pada proyek konstruksi Jakarta-Bandung, perlu pengidentifikasian lebih lanjut terkait faktor dominan penyebab terjadinya *cost overrun*. Dalam wawancara dengan Diplomat Ahli Madya Badan Kajian Strategis Luar Negeri, Baskara Pradipta menjelaskan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung didominasi oleh faktor-faktor internal.[73] Terdapat

[71] CNNIndonesia, *Biaya Proyek Kereta Cepat Makin Bengkak: Tembus Rp 112,5 T*, diakses pada 23 Februari 2023, https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221109180336-92-871683/biaya-proyek-kereta-cepat-makin-bengkak-tembus-rp1125-t

[72] Liputan6.com, *Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Segera Kelar, Progres Sudah Capai 88 Persen*, diakses pada 23 Februari 2023, https://www.liputan6.com/bisnis/read/5069092/proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-segera-kelar-progres-sudah-capai-88-persen

[73] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

7 faktor dominan yang menyebabkan *cost overrun* dalam proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.

Pertama, proses pengadaan lahan dan relokasi yang memakan porsi biaya besar dengan waktu pengerjaan cukup lama. Tidak sampai disitu saja, bahkan permasalahan ini juga diiringi dengan kenaikan harga lahan yang drastis. Disisi lain, pihak kontraktor kala itu juga melakukan relokasi fasilitas umum seperti sekolah, masjid, rumah sakit, dan lain sebagainya karena tuntutan dan permintaan dari masyarakat terdampak.[74] Oleh karena itu, sangat penting untuk mengetahui wilayah-wilayah administrasi yang terdampak proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung dan kemudian akan dipaparkan besaran lahan yang terdampak di sepanjang lintasan kereta cepat:

Tabel 4.2: Wilayah-wilayah eksisting KCJB

No	Provinsi, Kabupaten/Kota dan Kecamatan	Desa/Kelurahan
I.	**Provinsi DKI Jakarta**	
A.	Kodya Jakarta Timur	
	1.) Kec. Makasar	Kel. Halim Perdanakusuma
II.	**Provinsi Jawa Barat**	
A.	**Kota Bekasi**	
	1.) Kecamatan Pondok Gede	Kel. Jati Cempaka
		Kel. Jatibening
		Kel. Jati Bening Baru
	2.) Kecamatan Bekasi Selatan	Kel. Jaka Mulya
		Kel. Jaka Setia

[74] Dany Saputra, *Ini Penyebab Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak Rp 16,8 Triliun*, diakses pada 23 Februrai 2023, https://ekonomi.bisnis.com/read/20220728/98/1560366/ini-penyebab-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-rp168-triliun

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

		Kel. Pekayon Jaya
	3.) Kecamatan Rawa Lumbu	Kel. Sepanjang Raya
		Kel. Pengasinan
B.	**Kabupaten Bekasi**	
	1.) Kecamatan Tambun Selatan	Desa Jatimulya
		Desa Lambang Sari
		Desa Lambang Jaya
	2.) Kecamatan Cibitung	Desa Cibuntu
	3.) Kecamatan Cikarang Barat	Desa Gandasari
		Desa Gandamekar
		Desa Danau indah
	4.) Kecamatan Cikarang Selatan	Desa Sukaresmi
		Desa Cibatu
	5.) Kecamatan Cikarang Pusat	Desa Jagamukti
		Desa Hegarmukti
		Desa Pasirtanjung
C.	**Kabupaten Karawang**	
	1.) Kecamatan Telukjambe Barat	Desa Wanakerta
		Desa Margamulya
		Desa Warnasari
	2.) Kecamatan Pangkalan	Desa Tamansari
		Desa Tamanmekar
	3.) Kecamatan Ciampel	Desa Parungmulya
		Desa Mulyasejati
		Desa Tegalega
		Desa Kutanegara
D.	**Kabupaten Purwakarta**	
	1.) Kecamatan Babakan Cikao	Desa Cicadas
	2.) Kecamatan Jatiluhur	Desa Cikaobandung
		Desa Jatiluhur
		Desa Cilegong
		Desa Kembangkuning
		Desa Bunder
		Desa Mekargalih
	3.) Kecamatan Sukatani	Desa Tajursindang
		Desa Cilalawi
		Desa Cianting Utara
		Desa Malangnengah
	4.) Kecamatan Plered	Desa Anjun

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

		Desa Babakansari
	5.) Desa Darangdan	Desa Nagrak
		Desa Gunung hejo
		Desa Sirnamanah
E.	**Kabupaten Bandung Barat**	
	1.) Kecamatan Cikalong Wetan	Desa Tenjolaut
		Desa Puteran
		Desa Cikalong
		Desa Rende
		Desa Mandalasari
	2.) Kecamatan Cipatat	Desa Nyalindung
		Desa Sumurbandung
	3.) Kecamatan Padalaran g	Desa Tagogapu
		Desa Cempaka mekar
		Desa Kertamulia
		Desa Laksanamekar
	4.) Kecamatan Ngamprah	Desa Bojongkoneng
		Desa Sukatani
		Desa Margajaya
		Desa Cimareme
		Desa Gadobangkong
		Desa Mekarsari
F.	**Kota Cimahi**	
	1.) Kecamatan Cimahi Selatan	Kel. Cibeber
		Kel. Leuwigajah
		Kel. Utama
		Kel. Melong
G.	**Kota Bandung**	
	1.) Kecamatan Bandung Kulon	Kel. Gempolsari
		Kel. Cigondewah Kaler
		Kel. Cigondewah Kidul
		Kel. Cigondewah Rahayu
	2.) Kecamatan Babakan Ciparay	Kel. Margahayu Utara
		Kel. Margasuka
		Kel. Cirangrang
	3.) Kecamatan Bojongloa Kidul	Kel. Cibaduyut Kidul
		Kel. Cibaduyut Wetan
		Kel. Mekarwangi
	4.) Kecamatan Bandung Kidul	Kel. Wates

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

		Kel. Mengger
		Kel. Batununggal
		Kel. Kujangsari
	5.) Kecamatan Buah Batu	Kel. Cijaura
H.	**Kabupaten Bandung**	
	1.) Kecamatan Bojongsoang	Desa Cipagalo
		Desa Bojongsoang
		Desa Tegalluar
	2.) Desa Cileunyi	Desa Cibiru Hilir

Sumber: AMDAL KCIC

Pemetaan wilayah administratif sepanjang lintasan proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung berperan vital dalam pembangunan konektivitas serta kemudahan aksesibilitas pada setiap stasiun kereta cepat Jakarta-Bandung.[75] Perlu diketahui bahwa area eksisting lintasan kereta cepat Jakarta-Bandung banyak menggerus lahan milik masyarakat yang *notabene*-nya menjadi sumber penghidupan. Berikut akan dipaparkan besaran lahan yang terdampak:

Tabel 4.3: Data lahan terdampak lintasan KCJB

No.	Jenis Lahan	Luas (Ha)	Prosentase
A.	**Lahan Baru yang Dikuasai**	**539,8 Ha**	**84,66%**
1.	Kawasan Perumahan Perkotaan	134,8 Ha	
2.	Kawasan Perumahan Pedesaan	125,8 Ha	
3.	Kawasan Perbukitan/Dataran Tinggi	279,2 Ha	
B.	**Lahan Milik TNI AU di Halim**	**7,3 Ha**	**1,14%**
C.	**Lahan (Rumija) Jalan Tol**	**54,8 Ha**	**8,59%**
1.	Lahan Tol dalam Kota	48,7 Ha	
2.	Lahan Tol Luar Kota	6,1 Ha	
3.	Lahan Tol di Kawasan Perbukitan	0 Ha	
D.	**Lahan milik PTPN VIII**	**17,4 Ha**	**2,73%**
E.	**Lahan milik PT KAI**	**12,2 Ha**	**1,91%**
F.	**Lahan *Underground Tunnel***	**6,1 Ha**	**0,96%**

[75] Admin (DN), *Dukung Aksesibilitas dan Konektivitas, Baketrans Tinjau Kereta Cepat Jakarta-Bandung*, diakses pada 24 Februari 2023, https://baketrans.dephub.go.id/berita/dukung-aksesibilitas-dan-konektivitas-baketrans-tinjau-kereta-cepat-jakarta-bandung

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

	Total: A+B+C+D+E+F	**637,6 Ha**	**100%**

Sumber: AMDAL KCIC

Tidak sampai disitu saja, lintasan kereta cepat Jakarta-Bandung faktanya banyak menggusur lahan produktif milik masyarakat berupa lahan pertanian yang luasnya mencapai kurang lebih 30 hektar.[76] Lahan Produktif yang digerus untuk kepentingan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan sumber utama mata pencaharian masyarakat. Berikut akan dipaparkan lahan produktif masyarakat yang terdampak pembangunan lintasan kereta cepat:

Tabel 4.4: Data lahan produktif rakyat yang terdampak KCJB

No.	**Kabupaten/Kota**	**Lahan Produktif Masyarakat**	
		Lintasan (m)	**Luas (m^2)**
1.	Halim, Jakarta	0	0
2.	Kota Bekasi	0	0
3.	Kabupaten Bekasi	3.640 m	109.200 m^2
4.	Kabupaten Karawang	6.510 m	195.300 m^2
5.	Kabupaten Purwakarta	4.913,50 m	14.705 m^2
6.	Kabupaten Bandung Barat	5.680 m	170.400 m^2
7.	Kota Cimahi	0	0
8.	Kota Bandung	2.745 m	82.350 m^2
9.	Kabupaten Bandung	3.500 m	1.005.000 m^2
	JUMLAH	26.988,50 m	1.576.955 m^2

Sumber: AMDAL KCIC

Kedua, tidak hanya terjegal dengan permasalahan pengadaan lahan yang naik dengan drastis, permasalahan *cost overrun* juga disebabkan karena adanya rencana pengintegrasian moda kereta cepat dengan transportasi lainnya seperti Lintas Raya Terpadu (LRT) di wilayah Halim Perdanakusuma Jakarta yang rencananya akan dibangun *sky bridge*. Adanya inisiasi dari Pemerintah untuk membangun LRT di wilayah ini bertujuan untuk mewujudkan integrasi

[76] Juli Hantoro, *WALHI: Proyek Kereta Cepat Rampas Lahan Produktif, Rakyat*, diakses pada 24 Februari 2023, https://nasional.tempo.co/read/757289/walhi-proyek-kereta-cepat-rampas-lahan-produktif-rakyat

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

antarmoda.[77] Tidak hanya atas inisiasi Pemerintah, pihak swasta faktanya ikut serta dalam menciptakan aksesibilitas kereta cepat Jakarta-Bandung. Seperti halnya pihak Deltamas, perusahaan Deltamas membangun jembatan pada tepi barat perumahan untuk mempermudah akses menuju stasiun Karawang, sementara pada tepi timur, pihak PT Kereta Cepat Indonesia-China (PT KCIC) telah melakukan serangkaian koordinasi untuk membangun jembatan dengan memanfaatkan akses jalan industri. Tidak berhenti sampai disitu saja, di kawasan stasiun Padalarang telah dibangun akses jalan sepanjang Kota Baru Parahyangan sampai di stasiun untuk mempermudah akses penumpang. Contoh lain adalah di stasiun Tegalluar, di wilayah Tegalluar nantinya akan dibangun jembatan penghubung dari Cibiru sampai stasiun Tegalluar. Bahkan untuk aksesibilitas di wilayah Tegalluar, pihak PT Kereta Cepat Indonesia-China (PT KCIC) akan melakukan serangkaian kerja sama dengan PT Jasa Marga untuk membangun dua kemungkinan; membuat area yang secara khusus diperuntukkan untuk penumpang pada *rest area* di km 149 dan atau membangun pintu keluar tol di km 151.[78]

Ketiga, adanya permintaan penambahan biaya investasi oleh Indonesia dalam upaya perluasan penggunaan jaringan telekomunikasi secara khusus guna operasional kereta cepat yang lebih aman, nyaman, dan sekaligus untuk

[77] Aji Cakti, *Kemenhub: Stasiun Kereta Cepat Terintegrasi Stasiun LRT di Halim*, diakses pada 24 Februari 2023, https://www.antaranews.com/berita/3176445/kemenhub-stasiun-kereta-cepat-terintegrasi-stasiun-lrt-di-halim

[78] Arief Rahman Hakim, *Menko Luhut Klaim Tanpa Masalah, Cost Overrun Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Disepakati Pekan Depan*, diakses pada 24 Februari 2023, https://www.liputan6.com/bisnis/read/5196487/menko-luhut-klaim-tanpa-masalah-cost-overrun-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati-pekan-depan

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kelancaran perjalanan. Kereta cepat Jakarta-Bandung akan menggunakan teknologi *Center Time Center Space*-3 (CTCS-3) atau *Global System Mobile Railway* (GSM-R) yang berkiblat pada *China Railway International Co Ltd* untuk menunjang pengoperasian kereta cepat dengan kecepatan 350 km per jam. Penggunaan teknologi ini mengacu pada banyaknya pengoperasian oleh para operator kereta cepat di seluruh dunia. Selain itu, teknologi GSM-R ini dinilai stabil dan telah tersertifikasi oleh *International Union of Railway* (UIC).[79] Dalam prosesnya, konsultan dari Tiongkok memiliki asumsi yang berbeda dengan kondisi riil di Indonesia. Pasalnya, konsultan Tiongkok menghitung biaya GSM-R untuk frekuensi 900 MHz secara *free charge* yang pada akhirnya GSM-R ini tidak dimasukkan dalam segi pembiayaan karena Pemerintah Tiongkok telah menyediakan frekuensi GSM-R secara khusus untuk kepentingan operasional kereta cepat. Sedangkan di Indonesia, frekuensi 900 Mhz untuk GSM-R hanya diperuntukkan di industri telekomunikasi. Sehingga, dibentuklah kerja sama dengan pihak Telkomsel dengan biaya sekitar 1,3 triliun untuk kepentingan kelancaran frekuensi dan kepentingan yang lainnya.[80]

Keempat, proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung akan membangun total 12 terowongan. Secara umum, terowongan kereta api digunakan sebagai penghubung akses yang dibangun untuk menembus berbagai

[79] Thesa Sandra Desfika, *Gunakan Teknologi GSM-R, Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bisa Ngebut 350km/jam*, diakses pada 24 Februari 2023, https://www.beritasatu.com/ekonomi/832351/gunakan-teknologi-gsmr-kereta-cepat-jakartabandung-bisa-ngebut-350-kmjam

[80] Maulandy Rizky bayu Kencana, *Menko Luhut: Masalah Cost Overrun Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sudah Tuntas*, diakses pada 25 Februari 2023 https://www.liputan6.com/bisnis/read/5110357/menko-luhut-masalah-cost-overrun-kereta-cepat-jakarta-bandung-sudah-tuntas

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kenampakan alam seperti gunung, daerah perbukitan, dan lain sebagainya.[81] Dalam ini, adanya *cost overrun* pada proyek ini juga diperparah dengan kondisi geologis yang turut menghambat proyek pembangunan terowongan 2 di wilayah Jatiluhur Purwakarta yang akan dibangun sepanjang 1.050 meter. Perlu diketahui bahwa lintasan kereta cepat Jakarta-Bandung di terowongan 2 ini akan didirikan di atas area *clay shale* atau tanah lempung. Sesuai dengan pernyataan Dwiyana Slamet selaku Direktur Utama PT KCIC, untuk efektifitas kereta cepat maka mustahil jika harus membelokkan atau merelokasi trase kereta cepat.[82]. Oleh karena itu, PT KCIC harus mendatangkan 33 ahli terowongan dari Tiongkok dan 17 ahli *grouting* yang akan berkolaborasi dengan sejumlah ahli dari Institut Teknologi Bandung. Dalam ini, pendatangan ahli terowongan dari Tiongkok dan ahli *grouting* dengan jumlah yang dapat dikatakan banyak menambah biaya proyek kereta cepat Jakarta-Bandung[83]

Kelima, adanya pandemi Covid-19 memberikan dampak yang cukup signifikan dalam pembangunan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Proyek yang telah diproyeksikan selesai pada tahun 2021 menjadi terhambat selama satu setengah tahun akibat dampak global dari adanya wabah Covid-19. Tidak hanya mundur, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung juga mengalami *cost overrun* karena pembangunan yang terus berjalan dengan hasil yang kurang

[81] Dyah Ayu Pamela, *6 Terowongan Kereta Api Terpanjang di Indonesia: Ada yang Familiar?* diakses pada 24 Februari 2023, https://www.liputan6.com/lifestyle/read/5160915/6-terowongan-kereta-api-terpanjang-di-indonesia-ada-yang-familar

[82] Dany Saputra, *Ini Penyebab Proyek Kereta* Cepat Jakarta-Bandung Bengkak Rp 16,8 Triliun, diakses pada 23 Februari 2023, https://m.bisnis.com/amp/read/20220728/98/1560366/ini-penyebab-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-rp168-triliun

[83] Newswire, *Tunnel Kereta Cepat Terkendala: 33 Ahli dari China Didatangkan*, diakses pada 24 Februari 2023, https://m.bisnis.com/amp/read/20211229/98/1483239/tunnel-kereta-cepat-terkendala-33-ahli-dari-china-didatangkan

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

maksimal karena pembatasan jumlah pekerja, pembatasan waktu kerja, dan pembatasan aktivitas di wilayah proyek. Tidak hanya itu, pandemi Covid-19 juga turut memperlambat pasokan komiditi atau *supply chain* berbagai komoditi yang kemudian membuat harga-harga kian melambung termasuk diantaranya adalah baja dan besi yang sangat dibutuhkan untuk konstruksi kereta cepat.[84]

Keenam, adanya perubahan tarif perpajakan pada Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan pada pajak transaksi pemanfaatan lahan. Sejak tahun 2022 lalu, tarif Pajak Pertambahan Nilai (PPN) resmi mengalami kenaikan dari 10% menjadi 11% sebagai bentuk amanat dari Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan. Adapun kenaikan PPN ini merupakan suatu kelanjutan dari upaya reformasi perpajakan dan bentuk konsolidasi fiskal yang bertujuan untuk mendukung penerimaan pajak secara lebih optimal.[85] Oleh karena adanya kenaikan pada bidang perpajakan tersebut, pembangunan konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung ini bengkak hingga mencapai kurang lebih 3 triliun.[86]

Ketujuh, pembengkakan biaya kereta cepat ini juga disebabkan karena adanya keterbatasan pemenuhan modal dasar oleh PT Pilar Sinergi BUMN (PT PSBI) Indonesia yang berdampak pada lambatnya pencairan pinjaman. Kondisi

---

[84] kumparanBISNIS, *Erick Thohir: Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak Bukan Karena Korupsi*, diakses pada 24 Februari 2023, https://www.google.com/amp/s/m.kumparan.com.amp/kumparanbisnis/erick-thohir-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-bukan-karena-korupsi-1zpNf4R4urX

[85] KPP Pertama Pangkalan Bun, *Tarif PPN Naik 11%: KPP Pratama Pangkalan Bun Jelaskan Alasannya*, diakses pada 24 Februari 2023, https://mmc.kotawaringinbaratkab.go.id/berita/tarif-ppn-naik-11-kpp-pratama-pangkalan-bun-jelaskan alasannya#:~:text=MMC%20Kobar%20%2D%20Tarif%20Pajak%

[86] Dany Saputra, *6 Penyebab Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak 21,4 Triliun*, diakses pada 24 Februari 2023, https://m.bisnis.com/ekonomi-bisnis/read/20221110/98/1596748/6-penyebab-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-rp214-triliun/All

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

ini diperparah dengan keterlambatan pembayaran kepada pihak kontraktor selama delapan bulan yang memberikan dampak perlambatan proyek. Sehingga, hal inilah yang menyebabkan adanya bengkaknya biaya bunga dan biaya *overhead*.[87]

Dwiyana Slamet Riyadi selaku Direktur Utama PT KCIC menerangkan bahwa terdapat perbedaan tafsiran terkait dengan besaran *cost overrun* karena perbedaan asumsi antara pihak Indonesia dan Tiongkok. Harapannya, proses diplomasi ekonomi cepat terselesaikan sehingga tidak mengganggu finalisasi proyek kereta cepat yang akan dijadwalkan beroperasi secara komersial pada bulan Juli tahun 2023.[88] Dapat disimpulkan bahwa permasalahan *cost overrun* ini terjadi karena adanya biaya tambahan yang melebihi dana proyek yang sebelumnya telah dianggarkan. Pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, adapun *cost overrun* ini disebabkan pembengkakan pada dua faktor; 1) pada *indirect cost* yakni pada segi biaya-biaya yang tidak terduga dan biaya *overhead;* 2) pada *direct cost* yaitu ketika Indonesia dan Tiongkok yang tidak bisa memprediksi adanya kenaikan harga material dan pula terkait dengan adanya keterlambatan pembayaran selama delapan bulan kepada pihak kontraktor.

Perlu diketahui bahwa *cost overrun* ini juga disebabkan karena adanya biaya-biaya tambahan yang disebabkan oleh permintaan pihak Indonesia untuk

---

[87] Dany Saputra, *6 Penyebab Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak 21,4 Triliun*, diakses pada 24 Februari 2023, https://m.bisnis.com/ekonomi-bisnis/read/20221110/98/1596748/6-penyebab-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-rp214-triliun/All

[88] Kompas.com, *RI-China Masih Negosiasi soal Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Ini Penyebabnya*, diakses pada 24 Februari 2023, https://amp.kompas.com/money/read/2022/10/13/184000926/ri-china-masih-negosiasi-soal-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-ini

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

mewujudkan konektivitas dan kemudahan aksesibilitas untuk masyarakat yang diiringi perbedaan asumsi dan perhitungan antara Indonesia dan Tiongkok. Hal inilah yang menjadikan permasalahan pembangunan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung ini semakin kompleks. Kini, persoalan *cost overrun* telah melewati serangkaian proses diplomasi ekonomi yang telah membuahkan titik terang dengan adanya kesepakatan oleh Pemerintah Indonesia dan Tiongkok dalam agenda diplomasi ekonomi yang turut dihadiri oleh *China Development Bank* (CDB) dan *National Development and Reform Commission* (NDRC).

D. Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Level Domestik

Secara umum, diplomasi ekonomi merupakan cara-cara yang ditempuh oleh Pemerintah suatu negara untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Untuk mencapai kepentingan nasionalnya, diplomasi ekonomi kini tengah menjadi prioritas penting dalam menjalin hubungan luar negeri oleh Pemerintah Indonesia. Menimbang bahwasanya diplomasi ekonomi lebih mengedepankan proses-proses negosiasi dan pengambilan keputusan, maka diplomasi ekonomi digunakan sebagai sarana untuk pertumbuhan dan peningkatan stabilitas ekonomi suatu negara mengingat fokus utama kegiatan diplomasi adalah untuk mencapai kepentingan nasional—dengan terus menjalin hubungan kerja sama dengan negara mitra.[89]

Seperti yang kita ketahui bahwa proyek kereta cepat Jakarta-Bandung kini tengah mengalami permasalahan kompleks terkait dengan adanya *cost overrun.*

[89] Pavol Baranay, "*Modern Economic Diplomacy*", (Latvia: Publication of Diplomacy Economy, 2009), 1.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Dalam ini, pihak Tiongkok menuntut Indonesia untuk ikut menambal biaya *cost overrun* dengan menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Tidak hanya itu, perbedaan perhitungan besaran biaya *cost overrun* menambah kompleksitas permasalahan pembangunan proyek konstruksi kereta cepat. Berdasarkan asersi satu yang dilaporkan dalam hasil *review cost overrun* proyek kereta cepat Jakarta-Bandung Nomor LR-16/D402/1/2022 pada tanggal 9 Maret 2022 dan asersi dua Nomor PE.12.03/S-782/K/D4/2022 pada tanggal 15 September 2022, hasil *review* oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) merupakan suatu pemenuhan terhadap tata kelola *cost overrun* proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang telah diatur dalam Pasal 4 Ayat 5 B Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.

Meskipun demikian, Pemerintah Indonesia tidak serta-merta menyetujui permintaan Tiongkok mengingat dalam kesepakatan yang telah dibuat, Tiongkok tidak mewajibkan adanya pengadaan jaminan oleh Pemerintah Indonesia. Baskara Pradipta menjelaskan bahwa Pemerintah Indonesia akan mengimplementasikan diplomasi ekonomi untuk menangani permasalahan *cost overrun.* Dengan kata lain, diplomasi ekonomi permasalahan *cost overrun* adalah serangkaian aktivitas untuk mencapai keadaan yang dapat diterima oleh Indonesia dan Tiongkok.[90] Berikut adalah upaya diplomasi ekonomi dalam

[90] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pengambilan keputusan pada level domestik oleh Pemerintah Indonesia kepada Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* kereta cepat Jakarta-Bandung:

1. **Upaya Penentuan Aktor Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan Menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021**

   Dengan tujuan untuk meraih kesuksesan proyek konstruksi kereta cepat, maka hal ini membutuhkan kerja sama antar Indonesia dan Tiongkok. Meskipun demikian, pihak Kementerian Luar Negeri Indonesia hanya berperan sebagai fasilitator saja. Dalam ini, Kementerian Luar Negeri hanya dapat memberikan saran dan masukan kepada tim perwakilan melalui berbagai pendekatan.[91] Meskipun skema bisnis proyek ini berjalan dengan *Business to Business* (B *to* B), akan tetapi adanya 4 konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) menjadikan Pemerintah ikut bertanggung jawab untuk menjawab permintaan Tiongkok agar besaran *cost overrun* tersebut turut ditanggung oleh pihak Indonesia dengan penyertaan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

   Namun, upaya diplomasi ekonomi Indonesia sangat penting dilakukan mengingat biaya *cost overrun* ini cukup fantastis, sehingga Pemerintah Indonesia perlu bernegosiasi kepada pihak Tiongkok guna

[91] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

mengetahui hal-hal yang dapat diringankan sebagai *decision making* untuk menangani permasalahan *cost overrun*. Disisi lain, diplomasi ekonomi dengan pihak Tiongkok sangat penting dilakukan oleh Pemerintah Indonesia agar tidak terjadi *extra cost* dan perlambatan pembangunan.[92]

Berikut akan dipaparkan masing-masing tugas yang diemban oleh Kementerian/lembaga terkait sebelum dibentuknya tim komite kereta cepat Jakarta-Bandung[93]:

1) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia
    a) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia bertugas untuk menyelenggarakan sinkronisasi, melakukan serangkaian koordinasi, dan pengendalian terhadap segala permasalahan investasi kereta cepat Jakarta-Bandung. Adapun tugas yang diberikan kepada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dilakukan untuk memberikan dukungan dan pengendalian kebijakan berdasarkan agenda pembangunan nasional yang salah satunya adalah pembangunan proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung.[94]

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

[92] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

[93] Humas, *Dukung Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Inilah Tugas Kementerian/Lembaga Terkait,* diakses pada 18 April 2023, https://setkab.go.id/dukung-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-inilah-tugas-kementerianlembaga-terkait/

[94]JDIH Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, O*rganisasi dan Tata Kerja Kemenko Marves,* diakses pada 18 April 2023, https://jdih.maritim.go.id/organisasi-dan-tata-kerja-kemenko-marves#:~:text=Kemenko%20Marves%20mempunyai%20tugas%20menyelenggarakan,di%20bidang%20kemaritiman%20dan%20investasi.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

2) Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia

a) Melakukan suatu pembinaan dan pengawasan terhadap konsorsium atau korporasi.

b) Melakukan koordinasi kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) lainnya untuk mendukung percepatan prasarana dan sarana yang menunjang operasionalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung.

3) Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

a) Menetapkan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau menetapkan perusahaan patungan untuk percepatan prasarana dan sarana yang menunjang operasionalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung.

b) Menetapkan jalur-jalur lintasan atau trase kereta cepat Jakarta-Bandung; Stasiun Halim Perdanakusuma – Stasiun Karawang - Stasiun Walini – Stasiun Tegalluar.

c) Menandatangani perjanjian penyelenggaraan percepatan prasarana dan sarana kereta cepat Jakarta-Bandung.

d) Memberikan perizinan untuk percepatan prasarana dan sarana kereta cepat Jakarta-Bandung berupa izin pembangunan, izin usaha, dan izin operasi.

e) Melakukan suatu pembinaan dan pengawasan dalam percepatan prasarana dan sarana kereta cepat Jakarta-Bandung.

4) Kementerian Keuangan Republik Indonesia

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

a) Menyelenggarakan urusan Pemerintahan di bidang keuangan negara serta kekayaan negara dengan merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan di bidang perimbangan keuangan, pengelolaan pembiayaan, dan pengelolaan risiko untuk mengkoordinasi percepatan pelaksanaan penyelenggaraan prasarana dan sarana kereta cepat Jakarta-Bandung dengan pihak Tiongkok selaku tender dan *China Development Bank* (CDB) selaku pemberi pinjaman.

Sedangkan tugas daripada Kementerian Luar Negeri adalah berperan sebagai fasilitator melalui forum bilateral karena *framework* dari diplomasi ekonomi adalah suatu yang implementatif yang melibatkan banyak *stakeholders.* Artinya, Kementerian Luar Negeri telah memetakan permasalahan dan lembaga-lembaga yang berwenang untuk menyelesaikan masalah tersebut.[95]

Dengan ditetapkannya Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung, telah ditetapkan komite kereta cepat yang terdiri dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Kementerian Badan Usaha Milik Negara, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Perhubungan yang telah diberi mandat kepada Pemerintah Indonesia mengacu pada adanya penugasan sesuai instruksi Presiden Joko

[95] Elizani T.X Nadia Sumampouw, *Wawancara oleh Penulis dengan Koordinator Wilayah I Asia Timur dan Pasifik,* 31 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Widodo yang termaktub dalam Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, komite kereta cepat mengacu pada Permenko Marves Nomor 7 Tahun 2022 yang telah mengatur susunan organisasi, kedudukan, dan tugas dari komite kereta cepat Jakarta-Bandung. Berikut akan dipaparkan tugas dari komite kereta cepat[96]:

1. Menyepakati atau menetapkan langkah-langkah yang perlu diambil untuk meng-*handle* permasalahan terkait dengan kewajiban Perusahaan Patungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) apabila terjadi permasalahan tentang kenaikan/perubahan biaya yang meliputi; 1) perubahan porsi kepemilikan perusahaan patungan; 2) penyesuaian persyaratan dan jumlah pinjaman yang diterima oleh perusahaan patungan.
2. Menetapkan suatu bentuk konkret atau dukungan dari Pemerintah Indonesia yang diberikan untuk memenuhi kewajiban Perusahaan Patungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) apabila terjadi permasalahan tentang kenaikan/perubahan biaya yang meliputi; 1) rencana penyertaan modal negara kepada pimpinan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk menunjang finalisasi proyek kereta cepat Jakarta-Bandung; 2) pemberian penjaminan

[96] JDIH Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, O*rganisasi dan Tata Kerja Kemenko Marves*, diakses pada 18 April 2023, https://jdih.maritim.go.id/organisasi-dan-tata-kerja-kemenko-marves#:~:text=Kemenko%20Marves%20mempunyai%20tugas%20menyelenggarakan,di%20bidang%20kemaritiman%20dan%20investasi.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Pemerintah Indonesia atas kewajiban pimpinan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk pemenuhan modal proyek.

Meninjau paparan tugas dan fungsi dari aktor diplomasi ekonomi diatas, dalam wawancara dengan Ibu Elizani T.X. Nadia Sumampouw selaku Koordinator I Asia Timur dan Pasifik Kementerian Luar Negeri juga menerangkan bahwa proses diplomasi ekonomi secara teknis terkait dengan perkembangan, detail, dan operasionalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung telah sepenuhnya dilakukan oleh Kementerian atau Lembaga terkait seperti; Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi, Kementerian Badan Usaha Milik Negara, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan dan serta PT Kereta Cepat Jakarta-Bandung selaku perusahaan patungan yang telah berbadan hukum.[97]

Meskipun demikian, adapun aktor yang ditunjuk secara langsung untuk menjadi perwakilan dari Indonesia dalam diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menghadapi permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung adalah Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi selaku pimpinan komite kereta cepat, Kementerian Badan Usaha Milik Negara selaku pengawas konsorsium Indonesia, PT Kereta Api Indonesia selaku pimpinan

[97] Elizani T.X Nadia Sumampouw, *Wawancara oleh Penulis dengan Koordinator I Wilayah Asia Timur dan Pasifik*, 31 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

konsorsium Indonesia, dan PT Kereta Cepat Indonesia-China selaku perusahaan patungan antara Indonesia dan Tiongkok.[98]

2. Upaya Legitimasi Demokrasi Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Persetujuan Penyertaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Tidak mudah bagi Pemerintah Indonesia untuk membuat keputusan domestik pada tahap legitimasi demokrasi yang mana Presiden Joko Widodo dituntut untuk membuat suatu keputusan jangka panjang terkait dengan finalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung walaupun banyak menuai pro dan kontra di masyarakat. Banyak pihak yang menolak adanya penyertaan Anggaran Belanja dan Pendapatan Negara (APBN) untuk menanggung beban *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat.

Banyak pihak menyebutkan bahwa pembangunan infrastruktur kereta cepat menjadikan Indonesia terjerat pada dilema; *Pertama,* apabila Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk terus melanjutkan proyek pembangunan kereta cepat, maka risiko beban utang terhadap Tiongkok akan semakin membesar; *Kedua,* apabila Pemerintah Indonesia memutuskan untuk berhenti, maka proyek kereta cepat Jakarta-Bandung akan mangkrak dan Pemerintah Indonesia tetap dituntut untuk membayar

[98] Emir Yanwardhana, *Kereta Cepat Bengkak Rp 21 T: RI-China Nego Alot di Beijing*, diakses pada 18 April 2023. https://cnbcindonesia.com/news/2023021101342-4-412726/kereta-cepat-bengkak-rp-21-t-ri-china-nego-alot-di-beijing

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

utang kepada Tiongkok karena proyek kereta cepat Jakarta-Bandung telah terkonstruksi.[99]

Sebagai Kepala Pemerintahan, Presiden Joko Widodo berperan sebagai *chief ecutive* tertinggi terhadap segala pelaksanaan kebijakan publik. Artinya, Presiden diharuskan untuk memilih dan membuat keputusan untuk kemaslahatan umat dan pencapaian kepentingan nasional Indonesia meskipun banyak menuai pro dan kontra di khalayak. Dengan demikian, Presiden Joko Widodo dapat membuat suatu keputusan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan teknis maupun berdasarkan hal yang bertentangan dengan pertimbangan yang telah disetujui sebelumnya. Hal ini terjadi karena proses politik yang tidak selalu identik dengan hal yang bersifat teknis, sehingga Presiden Joko Widodo dapat mengambil keputusan yang didasarkan pada intuisi politiknya. Bahkan jika dikaji secara psikologis, Presiden Joko Widodo memiliki beberapa Prerogatif atau hak-hak khusus yang dalam ini dibenarkan oleh Undang-Undang (UU).[100]

Singkatnya, Presiden Joko Widodo sebagai eksekutif tertinggi secara intelektual dituntut untuk dapat menerjemahkan segala detail dan komplikasi permasalahan yang terjadi dengan menjadikannya suatu benang merah yang dapat dikomunikasikan terhadap pihak Kementerian

[99]M. Razi Rahman, *Pembengkakan biaya kereta cepat dibebankan ke APBN ditolak DPR,* diakses pada 2 Maret 2023, https://jabar.antaranews.com/berita/397505/pembengkakan-biaya-kereta-cepat-dibebankan-ke-apbn-ditolak-dpr?page=all

[100]Kompas.com, *Presiden dan Kepresidenan,* diakses pada 2 Maret 2023, https://nasional.kompas.com/read/2014/04/29/1630126/Presiden.dan.Kepresidenan

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pun atau pihak legislatif lainnya. Idealnya, Presiden Joko Widodo sebagai kepala Pemerintahan diharapkan dapat melaksanakan tugasnya dengan jalan mengejawantahkan keputusan politiknya, mengambil risiko yang mungkin dapat merugikan kedudukannya, dapat bertindak dengan dasar kompetensi, dan secara mutlak tidak bergantung dengan adanya tekanan dari kepentingan pragmatis dari masing-masing pihak yang tidak sejalan dengan kebijakannya.

Sampai disini, adapun kritik dari pihak yang kontra secara verbal maupun nonverbal akan kebijakan yang diambil oleh Presiden Joko Widodo akan berdalih dengan pernyataan-pernyataan publik yang sifatnya defensif—terlebih dengan asumsi publik yang meyakini bahwa adanya *cost overrun* ini merupakan *debt-trap* dari Tiongkok. Oleh karena itu, sangat penting kiranya Presiden dapat memutuskan kebijakan yang tepat dan sesuai agar dapat memberikan manfaat, tidak merugikan masyarakat, dan dapat menjawab kebutuhan masyarakat Indonesia.

Seperti yang dikatakan oleh Baskara Pradipta yang menyebutkan bahwa Pemerintah harus merugi dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Artinya, Pemerintah harus siap mengeluarkan anggaran yang besar untuk kepentingan ekonomi, kepentingan bisnis, dan kepentingan masyarakat meskipun banyak pihak yang kontra dengan keputusan yang ditetapkan oleh Pemerintah.[101] Sejalan dengan hal tersebut, pada akhirnya

[101] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Presiden Joko Widodo menyetujui proyek kereta cepat akan menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 yang diteken oleh Presiden Joko Widodo pada bulan Oktober tahun 2021 silam dalam rangka pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dengan memperhatikan kapasitas dan kesinambungan fiskal.

Presiden Joko Widodo kemudian melakukan perincian terhadap skema pembiayaan anggaran yang dilakukan dengan dua bentuk yakni; *Pertama,* Presiden Joko Widodo melakukan Penanaman Modal Nasional (PMN) kepada pimpinan konsorsium untuk memenuhi kekurangan *base equity* atau penyetoran modal kepada PT Kereta Api Indonesia yang digunakan untuk memenuhi kewajiban perusahaan *joint venture* terkait dengan adanya *cost overrun.* Selanjutnya, suntikan dana dari Penanaman Modal Nasional (PMN) yang diberikan kepada pihak PT Kereta Api Indonesia selaku pimpinan konsorsium Indonesia ini akan digelontorkan sebesar 25% untuk pembiayaan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Hal ini dilakukan agar *China Development Bank* (CBD) dapat memberikan tambahan pinjaman untuk proses finalisasi proyek kereta cepat*; Kedua,* pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) ini merupakan bentuk jaminan kewajiban pimpinan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terlibat dalam proyek konstruksi ini. Oleh karena itu, jaminan oleh Pemerintah

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

dapat diberikan apabila konsorsium membutuhkan suntikan modal karena adanya *cost overrun.*[102]

3. Perjanjian dan Ratifikasi Keputusan oleh Aktor Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan Pemerintah Indonesia

Setelah melakukan beberapa upaya pengambilan keputusan level domestik terkait tentang; penentuan aktor diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *cost overrun* kereta cepat, upaya legitimasi demokrasi Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang persetujuan penyertaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), tahap selanjutnya adalah tentang permintaan konfirmasi dan persetujuan kepada internal Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Kementerian Luar Negeri. Dalam ini, Kementerian Luar Negeri berperan sebagai fasilitator dalam menjembatani proses perundingan bilateral oleh Indonesia dan Tiongkok. Hal ini dikarenakan kecapakan Kementerian Luar Negeri yang dapat memberikan saran dan masukan kepada komite kereta cepat yang diutus untuk menjadi perwakilan Indonesia yang mengemban misi diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi permasalahan *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Permintaan

[102] Mustar, *Presiden Jokowi Teken Perpres Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Pakai APBN*, diakses pada 3 Maret 2023, https://businessnews.co.id/2021/10/09/jokowi-teken-perpres-proyek-kereta-cepat-pakai-apbn/

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

persetujuan oleh pihak Kementerian Luar Negeri dilakukan merujuk kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Luar Negeri yang tertuang dalam Peraturan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Luar Negeri, yaitu[103]:

1) Perumusan, Pelaksanaan, dan Penetapan kebijakan di bidang penyelenggaraan hubungan luar negeri dan politik luar negeri;
2) Pengordinasian penyelenggaraan hubungan luar negeri dan politik luar negeri pada kementerian atau lembaga sesuai dengan ketentuan dari peraturan perundang-undangan;
3) Perumusan, penyusunan, dan pemberian rekomendasi strategi kebijakan di bidang penyelenggaraan hubungan luar negeri dan politik luar negeri;
4) Koordinasi pelaksanaan tugas, pemberian pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Luar Negeri dan Perwakilan Republik Indonesia;
5) Pengawasan atas pelaksanaan tugas di Kementerian Luar Negeri dan Perwakilan Republik Indonesia

[103] Peraturan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Luar Negeri

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

E. Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam pada Level Internasional

1. Penentuan Agenda Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Berdasarkan pada hasil asersi pertama dari Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) Nomor LR-16/D402/1/2022 pada tanggal 9 Maret 2022 dan asersi kedua Nomor PE.12.03/S-782/K/D4/2022 pada tanggal 15 September 2022. Berdasarkan dua asersi yang telah dilakukan oleh Badan Pemeriksaan Pembangunan dan Keuangan (BPKP), Pemerintah Indonesia melalui perwakilan dari komite kereta cepat Jakarta-Bandung akan melakukan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok tentang adanya pembengkakan biaya pada proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Tepatnya pada bulan Juli tahun 2022 lalu, agenda diplomasi ekonomi oleh Indonesia dilakukan untuk memberikan respon kepada Tiongkok yang meminta adanya pembahasan lebih lanjut tentang proyek kereta cepat Jakarta-Bandung; untuk merundingkan besaran *cost overrun* berdasarkan dari data asersi pihak Indonesia dan temuan dari *National Development and Reform Commission* (NDRC) Tiongkok. Pertemuan ini kemudian membahas tentang perbedaan besaran *cost overrun* dari pihak Indonesia dan Tiongkok.[104]

[104] CNNIndonesia, *China Minta RI Baha Biaya Bengkak Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*, diakses pada 17 April 2023, https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20220728070441-92-827139/china-minta-ri-bahas-biaya-bengkak-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

2. Pemerintah Indonesia Melalui Aktor Diplomasi Ekonomi Indonesia Melakukan Diplomasi Ekonomi terhadap Tiongkok dengan Formulasi *Win-win Solution* pada Perundingan Internasional

Dalam proses perundingan internasional, Baskara Pradipta menjelaskan bahwa tidak ada strategi khusus dengan Tiongkok. Hanya saja, hasil keputusan dari proses perundingan yang cukup panjang tersebut dapat diterima oleh Indonesia dan Tiongkok. Artinya, kemitraan Indonesia dan Tiongkok merujuk pada formulasi *win-win solution* atau memiliki keuntungan pada masing-masing pihak. Untuk itu, perwakilan yang diutus dalam misi diplomatik seharusnya telah mengetahui hal-hal yang menjadi kekurangan dan kelebihan dari Indonesia. Artinya, aktor diplomasi harus dapat mempertimbangkan apakah hal-hal yang ditawarkan oleh Indonesia dapat memberikan manfaat kepada Tiongkok dengan tidak memposisikan formulasi benar dan salah mengingat proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan prioritas pembangunan saat ini. Sehingga, hasil dari proses diplomasi ekonomi tersebut harus menimbang dua sisi yakni kepentingan Indonesia dan kepentingan Tiongkok agar *output* dari kerja sama ini saling menguntungkan.[105]

Dapat disimpulkan bahwa strategi diplomasi ekonomi Indonesia yang akan digunakan dalam proses perundingan internasional terhadap Tiongkok merujuk pada formulasi *win – win* yang mana strategi ini dipilih oleh

[105] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Indonesia agar penyelesaian masalah *cost overrun* ini pada akhirnya dapat menguntungkan bagi Indonesia dan Tiongkok. Harapan daripada diterapkannya formulasi ini adalah untuk terus menunjang pola atau orientasi pada hubungan jangka panjang antara Indonesia dan Tiongkok.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, misi diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok akan mengedepankan proses negosiasi. Maka, proses negosiasi yang dilakukan oleh komite kereta cepat selaku perwakilan dari Indonesia ini akan menggunakan strategi dan pendekatan yang telah disepakati secara bersama pada saat pengambilan keputusan level domestik yaitu merujuk pada kondisi *win-win* dengan tidak menyudutkan pihak Tiongkok karena tidak dapat memprediksi adanya biaya-biaya tak terduga selama masa konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung pada saat melakukan studi kelayakan dan perbedaan biaya di Indonesia dan Tiongkok. Mengingat adanya perbedaan besaran *cost overrun* berdasarkan temuan dari pihak Indonesia dan pihak Tiongkok.[106]

Meskipun pada saat negosiasi merujuk pada formulasi *win-win solution,* namun dalam proses negosiasi terdapat suatu strategi tawar-menawar atau *bargaining* yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia terhadap Tiongkok. Pada saat proses tawar-menawar berlangsung, perwakilan Indonesia meyakinkan Tiongkok akan bentuk tanggung jawab

[106] Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

dan komitmen Indonesia untuk mencari solusi terbaik untuk menyelesaikan permasalahan *cost overrun pada* proyek konstruksi kereta cepat.

Baskara Pradipta menjelaskan bahwa suatu ketidakmungkinan jika Indonesia tidak bisa membayar utang kepada Tiongkok mengingat persentase utang Indonesia hanya sebesar 35%, sedangkan ambang batas atau utang luar negeri suatu negara menurut standar internasional tidak boleh melebihi 65%. Artinya, utang luar negeri Indonesia jika dibandingkan dengan standar rasio internasional masih jauh. Sehingga, Indonesia sangat memungkinkan untuk bisa membayar utang kepada Tiongkok meskipun tidak dalam jangka waktu satu tahun.[107]

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), perekonomian Indonesia pada tahun 2022 jika dihitung berdasarkan Produk Domestik Bruto (PDB) mencapai Rp 19,5 triliun per tahun. Tidak sampai disitu saja, perekonomian Indonesia pada tahun 2022 mengalami kenaikan yang cukup pesat jika dibandingkan pada tahun 2021 dengan capaian sebesar 3,7%, sedangkan pada tahun 2022 berada di angka 5,31% karena adanya pertumbuhan pada sektor usaha transportasi dan pergudangan sebesar 19,87%.[108]

Meninjau paparan diatas, formulasi *win-win solution* dan strategi tawar-menawar yang ditawarkan oleh para perwakilan Indonesia pada saat proses

[107]Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

[108] Badan Pusat Statistik, *Ekonomi Indonesia Tahun 2022 Tumbuh 5,31 per*sen, diakses pada 18 April 2023, https://www.bps.go.id/pressrelease/2023/02/06/1997/ekonomi-indonesia-tahun-2022-tumbuh-5-31-persen.html#:~:text=Abstraksi,juta%20atau%20US%244.783%2C9.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

diplomasi ekonomi berlangsung harus dilakukan secara bijak untuk mengambil suatu keputusan dan agar atensi Tiongkok untuk menjalin kerja sama dengan Indonesia tidak berkurang. Oleh karena itu, perwakilan Indonesia pada upaya diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung dapat mencari celah pendekatan yang tepat kepada Tiongkok agar solusi atas permasalahan *cost overrun* dapat segera terselesaikan.

Secara tidak langsung, pendekatan yang dilakukan Indonesia merujuk pada pola *package deals* karena Indonesia memberikan keleluasaan kepada pihak Tiongkok keleluasaan agar seolah-olah menjadikan Tiongkok memperoleh keuntungan yang lebih banyak meninjau potensi yang dimiliki oleh negara Indonesia saat ini yang telah menjelma sebagai salah satu negara dengan kekuatan ekonomi terbesar di dunia.

3. Pengadopsian Hasil Kesepakatan Diplomasi Ekonomi oleh Perwakilan Indonesia terhadap Tiongkok dalam Menghadapi *Cost Overrun* pada Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Diplomasi ekonomi Indonesia dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek kereta cepat yang telah melalui proses negosiasi yang alot dengan Tiongkok telah membuahkan titik terang. Dengan proses yang cukup panjang dalam proses tawar-menawar, proses diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok oleh perwakilan komite kereta cepat Jakarta-Bandung membuahkan hasil dengan adanya pengurangan angka *cost overrun* yang telah disetujui oleh

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

pihak Indonesia dan Tiongkok.[109] Dalam ini, kesepakatan terkait dengan biaya *cost overrun* telah ditentukan yakni sebesar US$ 1,2 miliar atau setara dengan RP 18 Triliun. Sebelumnya, perbedaan asumsi antara Indonesia dan Tiongkok ini berjumlah sangat besar dengan selisih kurang lebih sebesar Rp 6 triliun. Adanya perbedaan asumsi ini dikarenakan adanya perbedaan perspektif harga oleh pihak Tiongkok dalam menafsirkan harga lahan dan harga persinyalan untuk kelancaran operasional kereta cepat Jakarta-Bandung.[110]

Meskipun telah didapati besaran *cost overrun* yang telah disetujui oleh pihak Indonesia dan pihak Tiongkok saat proses diplomasi ekonomi berlangsung, hasil keputusan formal ini tidak langsung serta-merta disetujui oleh perwakilan komite kereta cepat karena memerlukan pertimbangan internal dan memerlukan koordinasi secara lebih lanjut dari pihak internal dalam negeri mengingat langkah-langkah yang akan ditempuh oleh Indonesia dalam proses finalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung.

Setelah besaran *cost overrun* telah disepakati dengan angka Rp 18 triliun ketika melakukan agenda diplomasi ekonomi di Beijing, komite kereta cepat menyampaikan hasil putusan tersebut dalam Rapat Kerja bersama Badan Legislatif Indonesia yakni Komisi VI Dewan Perwakilan Rakyat (DPR). Dalam rapat ini pun, besaran *cost overrun* telah mendapatkan

[109] Emir Yanwardhana, *Deal! RI-China Sepakat Pembengkakan Kereta Cepat RP 18 T*, diakses pada 3 Maret 2023, https://www.cnbcindonesia.com/news/20230213122604-4-413286/deal-ri-china-sepakat-pembengkakan-kereta-cepat-rp-18-t

[110] Bisnis.Com, *Biaya Bengkak Kereta Cepat: Indonesia dan China Beda Versi*, diakses pada 18 April 2023, https://ekonomi.bisnis.com/read/20230203/98/1624502/biaya-bengkak-kereta-cepat-indonesia-dan-china-beda-versi

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

persetujuan oleh pihak internal Indonesia. Sejalan dengan hal tersebut, saat ini PT Kereta Cepat Indonesia-China (PT KCIC) tengah menunggu proses pencairan dana oleh Kementerian Keuangan karena besaran *cost overrun* telah disetujui oleh tim kereta cepat Jakarta-Bandung dan Tiongkok. Sehingga, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) selaku pimpinan konsorsium Indonesia akan mendapatkan suntikan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sebagai bentuk Penanaman Modal Nasional (PMN) yang nantinya akan digunakan untuk setoran ekuitas dan pembiayaan *cost overrun* sesuai dengan kesepakatan awal sebesar 25% untuk mempercepat pencairan pinjaman oleh *China Development Bank* (CDB) untuk proses finalisasi kereta cepat Jakarta-Bandung.[111]

Merujuk pada kategori efektivitas pengimplementasian kebijakan, pengimplementasian kebijakan oleh Indonesia merujuk pada kategori *self regulating* atau proses implementasi yang dilakukan berdasar pada adanya inisiatif suatu negara yang memiliki tujuan untuk mendapatkan insentif dari pelaksanaan hasil kesepakatan. Dalam permasalahan *cost overrun*, upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia mengacu pada adanya kepentingan-kepentingan Indonesia pada aspek ekonomi dalam mencapai tingkat pertumbuhan dan kemandirian ekonomi Indonesia. Dengan adanya pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Pemerintah Indonesia berharap akan tercipta dampak-dampak positif yang akan dirasakan oleh masyarakat

[111] Emir Yanwardhana, *RI-China Aku: Deal Biaya Kereta Cepat Bengkak RP 18 Triliun*, diakses pada 3 Maret 2023, https://www.cnbcindonesia.com/news/20230214134032-4-413695/ri-china-akur-deal-biaya-kereta-cepat-bengkak-rp-18-triliun

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Indonesia seperti terserapnya banyak tenaga kerja dan keuntungan lainnya yang dapat dirasakan oleh para pelaku Usaha Kecil, Mikro, dan Menengah (UMKM)

Berdasarkan uraian diatas, Permasalahan *cost overrun* ini dapat ditangani oleh Pemerintah Indonesia dengan jalan diplomasi ekonomi terhadap Tiongkok. Adapun implementasi diplomasi ekonomi Indonesia dilakukan dengan cara mengedepankan proses negosiasi dan adanya pembuatan keputusan para pemangku kebijakan. Dalam ini, Indonesia dan Tiongkok telah menyampaikan masing-masing pendapatnya dalam proses negosiasi untuk menemukan titik terang terkait dengan perbedaan asumsi besaran *cost overrun* pada proyek konstruksi Jakarta-Bandung.

Berbicara perihal dampak adanya *cost overrun* kereta cepat Jakarta-Bandung, Baskara Pradipta menerangkan bahwa fenomena ini tidak berdampak apapun dalam konteks hubungan dan kerja sama bilateral Indonesia dan Tiongkok dalam berbagai aspek. Keputusan Pemerintah Indonesia untuk melakukan diplomasi ekonomi sebagai media untuk bernegosiasi dengan Tiongkok ini dinilai sangat bijak agar keinginan masing-masing pihak dapat dikemukakan. Baskara Pradipta menjelaskan bahwa suatu kerugian yang besar bagi Indonesia apabila hanya dengan adanya isu *cost overrun* ini—hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok menjadi renggang atau atensi Tiongkok untuk menjalin kerja sama dengan Indonesia menjadi berkurang.[112]

[112]Baskara Pradipta, *Wawancara oleh Penulis dengan Fungsional Diplomat Ahli Madya Pusat Kebijakan Kawsaan Asia Pasifik dan Afrika*, 24 Oktober 2022.

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Elizani T.X Nadia Sumampouw menambahkan bahwa adanya permasalahan dalam suatu proyek nasional seharusnya dapat dibicarakan di berbagai level tingkatan. Oleh karena itu, prospek kerja sama Indonesia dan Tiongkok ini akan tetap berlangsung dengan baik—menimbang bahwasanya komitmen yang selama ini diberikan oleh Tiongkok kepada Indonesia selalu konkret. Sehingga, peristiwa *cost overrun* ini faktanya tidak menyurutkan optimisme Pemerintah Indonesia untuk terus menjalin kemitraan strategis komprehensif dengan Tiongkok.[113]

Dapat disimpulkan bahwa upaya diplomasi ekonomi Pemerintah Indonesia dalam permasalahan *cost overrun* merupakan sebuah proses dimana masing-masing pihak yang terlibat berupaya untuk menangani adanya pembengkakan biaya proyek yang terjadi karena beberapa faktor; adanya ketidakpastian dalam pelaksanaan proyek, adanya perubahan desain konstruksi, perbedaan asumsi perhitungan besaran biaya, dan bahkan faktor-faktor lain yang menyebabkan besaran biaya proyek melebihi anggaran awal yang telah ditentukan.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

Dalam pelaksanaannya, diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok dalam menghadapi *cost overrun* pada proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung bukan suatu hal yang mudah karena memerlukan keahlian serta kecakapan negosiator, kesabaran negosiator, dan kerja sama dengan berbagai pihak untuk mengatasi segala permasalahan dengan baik agar proyek konstruksi

[113] Elizani T.X. Nadia Sumampouw, *Wawancara oleh Penulis dengan Koordinator I Wilayah Asia Timur dan Pasifi*k, 31 Oktober 2022.

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

kereta cepat Jakarta-Bandung dapat beroperasi secara komersial dengan tepat waktu.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Adanya keseriusan Pemerintah untuk mewujudkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) tertuang dengan adanya kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Dalam proyek ini, Pemerintah Indonesia berupaya untuk memfasilitasi kerja sama antara perusahaan Indonesia dengan perusahaan asing dengan konsep bisnis *Business to Business* (B to B).

Tentunya, tidak mudah bagi pihak Indonesia untuk memenuhi permintaan Tiongkok tersebut, sehingga adanya peristiwa ini kemudian mendorong Pemerintah Indonesia untuk menempuh jalan diplomasi ekonomi untuk menegosiasikan perihal *cost overrun* yang mengacu pada proses pengambilan keputusan level domestik; 1) menentukan aktor diplomasi; 2) melegalkan penyertaan APBN dalam upaya legitimasi demokrasi; 3) permintaan konfirmasi dan persetujuan kepada Kementerian Luar Negeri yang menjadi fasilitator dalam menjembatani proses perundingan bilateral. Tidak sampai disitu saja, terdapat proses pengambilan keputusan pada level internasional, yaitu; 1) menentukan agenda diplomasi ekonomi; 2) melimpahkan mandat kepada komite kereta cepat dalam upaya diplomasi ekonomi; 3) menerapkan strategi yang merujuk pada *win-win solution* dan adanya proses tawar-menawar saat negosiasi dengan Tiongkok tengah berlangsung; 4) tidak serta-merta menyetujui kesepakatan hasil besaran *cost overrun* karena memerlukan koordinasi dari tim internal

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A
digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Pemerintah; 5) menyetujui besaran *cost overrun* setelah melakukan audit dan rapat internal dalam negeri untuk finalisasi proyek kereta cepat.

B. Saran

1. Pemerintah Indonesia

   Pemerintah Indonesia harus memastikan bahwa adanya perencanaan proyek konstruksi nantinya harus dipertimbangkan dengan matang, termasuk juga pada pengukuran risiko yang akan ditimbulkan. Pada tahap perencanaan inilah seharusnya Pemerintah Indonesia memperhatikan aspek-aspek teknis dan finansial untuk meminimalisir adanya *cost overrun.* Tidak sampai disitu saja, Pemerintah Indonesia juga seharusnya dapat menetapkan kontrak yang jelas dan terarah kepada pihak-pihak yang terlibat dalam proyek konstruksi nantinya agar penyelesaian proyek dapat dilakukan dengan tepat waktu dan sesuai anggaran yang telah disepakati di awal kontrak.

2. Masyarakat Indonesia

   Agar terus mendukung Pemerintah Indonesia dengan tidak berasumsi negatif kepada Pemerintah Indonesia dengan spekulasi-spekulasi yang banyak menyudutkan Pemerintah yang kini tengah berupaya untuk membangun kemandirian ekonomi Indonesia.

3. Peneliti Selanjutnya

   Dalam penelitian ini, peneliti merasa masih banyak terdapat kekurangan. Adapun data-data yang diperoleh oleh peneliti masih sangat kurang karena terkendala respon dari pihak narasumber pun karena keterbatasan waktu penelitian. Adapun dalam penelitian ini, peneliti hanya

`

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

dapat menggali data dengan melakukan wawancara kepada Kementerian Luar Negeri Indonesia saja. Sehingga, peneliti selanjutnya dapat menggali data secara lebih detail kepada Kementerian atau lembaga terkait untuk mendapati hasil penelitian yang lebih baik. Oleh karena itu, kesempatan penelitian masih terbuka dengan lebar untuk melanjutkan atau melakukan penelitian dengan topik yang serupa dengan penelitian ini.

4. Pembaca

   Untuk semua pembaca, peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat semakin menguatkan keyakinan pembaca kepada komitmen Pemerintah Indonesia untuk mewujudkan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

`

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2015. *Laporan Kinerja Badan Kebijakan Fiskal.* Jakarta: BKF.

Baranay, Pavol. 2009. *Modern Economy Diplomacy*. Latvia: Publication of Diplomatic Economy

Bayne, Nicholas & Woolcock, Stephen. 2003. *The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*. United Kingdom: Ashgate Publishing Company

Budiarjo, Miriam. 1995. *Dasar-Dasar Ilmu Politik.* Jakarta: PT Gramedia Pustaka

Harwanto dan Misrawati. 1995. *Diplomasi* (Ed). Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Jemadu, Aleksius. 2008. *Politik Global dalam Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Jonsson, Christer & Hall, Martin. 2005. *Essence of Diplomacy*. New York: Palgrave Macmillan

Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian. 2011. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Jakarta: Kementerian Perhubungan

Machmud, Muslimin. 2016. *Tuntutan Tugas Penelitian Akhir Berdasarkan Prinsip Dasar Penelitian Ilmiah.* Malang: Selara

Miles, Matthew B dkk. 2014. *Qualittaive Data Analysis: A Method Sourcebook*. California: Sage Publication Ltd

Moleong, Lexy J. 2005. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya

PT Kereta Kereta Cepat Jakarta-Bandung. 2016. Rencana Kegiatan Pembangunan Jalan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Jakarta: PT Kereta Cepat Indonesia China

Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional. 2015. *Kinerja Diplomasi Ekonomi: Evaluasi atas Perjanjian Perdagangan dan Investasi.* Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Indonesia

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Pusat Kajian dan Pengembangan Kebijakan Kawasan Amerika dan Eropa. 2013. *Membangun Masa Depan Hubungan Indonesia dan Amerika Latin Melalui Peningkatan Kerjasama Perdagangan*, Jakarta: Kementerian Luar Negeri Indonesia

Rana, Keishan S. 2007. *Economic Diplomacy: The Experience of Developing States.* dalam *The New Economic Diplomacy: Decision Making and Negotiation in International Economic Relations*. Hampshire: Ashgate Publishing

Soeharto, Iman. 1995. Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional. Jakarta: Penerbit Erlangga

Strearns, M. 1996. *Talking to Strangers: Improving American Diplomacy at Home and Abroad*. Princeton: Princeton University Press

Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R &* D. Bandung: Alfabeta

Jurnal

___, *EDITORIAL*: *Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional*. 2018. Intermestic: Journal of International Studies Vol.2 N0. 2

Alfianisa, Immara Nuur, 2021. *Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Merespon Kebijakan RED II*, Jurnal Indonesia Sosial Sains Vol.2 No.8

Darmawan, P. 2004. *Analisis Penyebab Pembengkakan Biaya pada Proyek Konstruksi Bangunan Gedung.* Bali: Universitas Udanaya

Delanova, Mariamme. 2021. *Diplomasi Ekonomi Indonesia Ke Kawasan Afrika*. Jurnal Academia Praja Vol. 4 No. 2

Denura, Jihan Salsabila & Sari, Viani Puspita. 2021. *Diplomasi Ekonomi Indonesia ke Bangladesh: Studi Kasus Ekspor Gerbong Kereta*, Padjadjaran Journal of International Relations Vol. 3 No. 2.

Ketut Sudipta, I Gusti. 2017. *Penanganan Risiko Pembengkakan Biaya Pada Proyek Konstruksi di Kabupaten Jembrana*

Okano-Heijmans, Maikee. 2011. *Conceptualizing Economic Diplomacy: The Crossroads of International Relations, Economic, IPE and Diplomatic Studies*. The Hague Journal of Diplomacy 6.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Pambudi, Aloysius Anandyo. 2021. Strategi Diplomasi Ekonomi Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Covid-19. Jurnal Dinamika Global Vol.6 No.1

Rachmahyanti, Shelma. *Menlu Retno:2020, Indonesa Perkuat Diplomasi Ekonomi*. Diakses pada 25 Februari 2023. https://www.wartaekonomi.co.id/read265518/menlu-retno-2020-indonesia-perkuat-diplomasi-ekonomi

Remi, Fahadila F. 2017. *Kajian Faktor Penyebab Cost Overrun Pada Proyek Konstruksi Gedung*. Jurnal Teknik Mesin (JTM) Vol. 6.

Rijali, Ahmd. 2018. *Analisis Data Kualitatif*. Jurnal Alhadharah Vol. 17 No. 38

Salim, Wilmar dan Negara, Siwage Dharma Negara. 2016. *Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia*. ISEAS Yusof Ishak Institute no. 16

Santoso, Indriani. 2019. *Analisa Overruns Biaya Pada Beberapa Tipe Proyek Konstruksi*. Dimensi Teknik Sipil Vol.1 No.1

Soeharto, Iman. 1995. *Manajemen Proyek dari Konseptual sampai Operasional*. Jakarta: Penerbit Erlangga

Sri Hadi, Eudia Monica. 2013. *Investasi China dalam Bidang Infrastruktur di Jawa Barat.* Journal of International Relations Vol. 1 No. 2.

Internet

Admin (DN). *Dukung Aksesibilitas dan Konektivitas, Baketrans Tinjau Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Diakses pada 24 Februari 2023. https://baketrans.dephub.go.id/berita/dukung-aksesibilitas-dan-konektivitas-baketrans-tinjau-kereta-cepat-jakarta-bandung

Al-Hujurat ayat 13. Diakses pada 10 Februari 2023. https://tafsirq.com/embed/ayat/4625

Andira, Adzraa Shaffa, dkk. *Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Vietnam melalui Kerjasama Ekspor Benih Lobster pada tahun 2020-2021. D*iakses pada 4 Desember 2022. https://journal.unpar.ac.id/index.php/Sentris/article/view/5182/3540.

Badan Pusat Statistik, *Ekonomi Indonesia Tahun 2022 Tumbuh 5,31 per*sen. Diakses pada 18 April 2023. https://www.bps.go.id/pressrelease/2023/02/06/1997/ekonomi-indonesia-

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

tahun-2022-tumbuh-5-31persen.html#:~:text=Abstraksi,juta%20atau%20US%244.783%2C9.

Bayu Kencana, Maulandy Rizky. *Menko Luhut: Masalah Cost Overrun Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sudah Tuntas. iD*iakses pada 25 Februari 2023. https://www.liputan6.com/bisnis/read/5110357/menko-luhut-masalah-cost-overrun-kereta-cepat-jakarta-bandung-sudah-tuntas

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung. diakses pada 26 Februari 2023. Https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-berkomitmen-membangun-kereta-cepat-jakarta-bandung#:~:text=Kehadiran%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20Bandung%20merupakan%20upaya%20Pemerintah%20meningkatkan%20pelayanan, Perpres%20No.93%20Tahun%202021.

Bisnis.Com. *Biaya Bengkak Kereta Cepat: Indonesia dan China Beda Versi*. Diakses pada 18 April 2023. https://ekonomi.bisnis.com/read/20230203/98/1624502/biaya-bengkak-kereta-cepat-indonesia-dan-china-beda-versi

Cakti, Aji. Kemenhub: Stasiun Kereta Cepat Terintegrasi Stasiun LRT di Halim. Diakses pada 24 Februari 2023. https://www.antaranews.com/berita/3176445/kemenhub-stasiun-kereta-cepat-terintegrasi-stasiun-lrt-di-halim

CNBCIndonesia. *Biaya Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Capai Rp 81 Triliun*. Diakses pada 17 September 2022. https://www.cnbcindonesia.com/news/20180220142244-4-4865/biaya-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-capai-rp-81-triliun

CNNIndonesia. *Biaya Proyek Kereta Cepat Makin Bengkak: Tembus Rp 112,5 T*. Diakses pada 23 Februari 2023, https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221109180336-92-871683/biaya-proyek-kereta-cepat-makin-bengkak-tembus-rp1125-t

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

CNNIndonesia, *China Minta RI Baha Biaya Bengkak Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Diakses pada 17 April 2023. https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20220728070441-92-827139/china-minta-ri-bahas-biaya-bengkak-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung

Darmaliza, Revy Auliya. 2019. *Kerjasama Indonesia dan Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015.* Diakses pada 24 September 2022, https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/49210/1/REVY%20AULIYA%20DARMALIZA.FISIP.pd

Delanova, MO. *Analisis Kebijakan Diplomasi Ekonomi Indonesia Terhadap Pasar Non Tradisional: Tantangan dan Peluang.* Diakses pada 2 Oktober 2022. https://ejournal.fisip.unjani.ac.id/index.php/jurnal-dinamika-global/article/view/140

Desfika, Thesa Sandra. Menko Luhut Klaim Tanpa Masalah, Cost Overrun Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Disepakati Pekan Depan. Diakses pada 24 Februari 2023. https://www.liputan6.com/bisnis/read/5196487/menko-luhut-klaim-tanpa-masalah-cost-overrun-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati-pekan-depan

Dewi, Fitri Sartina. *China Minta RI Tanggung Biaya Bengkak Kereta Cepat, Ini Jawaban Pemerintah.* Diakses pada 22 September 2022. https://ekonomi.bisnis.com/read/20220801/98/1561425/china-minta-ri-tanggung-biaya-bengkak-kereta-cepat-ini-jawaban-pemerintah

Effendy, Tonny Dian. *E-Diplomacy Sebagai Sarana Promosi Potensi Daerah Kepada Dunia Internasional.* diakses pada 10 Februari 2023. http://journal.unair.ac.id/downloadfull/JGS2482-f447d845c4fullabstract.pdf

Ekon.go.id. *Indonesia Jepang Implementasi Rencana Strategis Program Prioritas Area Metropolitan di Wilayah Jabodetabek (MPA).* Diakses pada 19 Februrai 2023. https://ekon.go.id/publikasi/detail/2823/indonesia-jepang-implementasi-rencana-strategis-program-prioritas-area-metropolitan-di-wilayah-jabodetabek-mpa

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Gao, Hucheng. *Let Chinese Dream Lighten a Beautiful World: Study and Implement General Secretary Xi Jinping's Economic Diplomacy Thought*. Diakses pada 2 Oktober 2022. http://gaohucheng2.mofcom.gov.cn/article/speech/201411/20141100797864.shtml

Hakim, Arief Rahman. Menko Luhut Klaim Tanpa Masalah, Cost Overrun Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Disepakati Pekan Depan. Diakses pada 24 Februari 2023. https://www.liputan6.com/bisnis/read/5196487/menko-luhut-klaim-tanpa-masalah-cost-overrun-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati-pekan-depan

Hantaro, Juli. *WALHI: Proyek Kereta Cepat Rampas Lahan Produktif, Rakyat*. Diakses pada 24 Februari 2023. https://nasional.tempo.co/read/757289/walhi-proyek-kereta-cepat-rampas-lahan-produktif-rakyat

Hariyadi, Deri. 2022. *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pembengkakan Biaya Konstruksi (Cost Overrun) Pada Proyek Konstruksi Nasional (Studi Kasus: Paket Ruas Jalan Nasional Wilayah II Provinsi Sumatera Barat).* Diakses pada 23 September 2022. http://scholar.unand.ac.id/112283/1/Abstrak.pdf

Humas. *Dukung Poyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Inilah Tugas Kementerian/Lembaga Terkait.* Diakses pada 18 April 2023. https://setkab.go.id/dukung-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-inilah-tugas-kementerianlembaga-terkait/

JDIH Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi. O*rganisasi dan Tata Kerja Kemenko Marves. D*iakses pada 18 April 2023. https://jdih.maritim.go.id/organisasi-dan-tata-kerja-kemenko-marves#:~:text=Kemenko%20Marves%20mempunyai%20tugas%20menyelenggarakan,di%20bidang%20kemaritiman%20dan%20investasi

Kuswantoro, Yanto. *Proyek KCJB Gunakan Teknologi Baru Cast in Situ: Metode Cor satu Span Full Langsung*. Diakses pada 23 Februari 2023. https://www.bandungsatu.com/proyek-kcjb-gunakan-teknologi-baru-cast-in-situ-metode-cor-satu-span-full-langsung/?amp=1

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Kompas.com. *Indonesia-China: Membangun Kemitraan, Sinergi, dan Solidaritas*. Diakses pada 25 Februari 2023. https://nasional.kompas.com/read/2020/12/22/18420681/indonesia-china-membangun-kemitraan-sinergi-dan-solidaritas

Kompas.com. *RI-China Masih Negosiasi soal Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Ini Penyebabnya.* Diakses pada 24 Februari 2023. https://amp.kompas.com/money/read/2022/10/13/184000926/ri-china-masih-negosiasi-soal-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-ini

Kompas.com. Presiden dan Kepresidenan. Diakses pada 2 Maret 2023. https://nasional.kompas.com/read/2014/04/29/1630126/Presiden.dan.Kepresidenan

KPP Pertama Pangkalan Bun. Tarif PPN Naik 11%: KPP Pratama Pangkalan Bun Jelaskan Alasannya. Diakses pada 24 Februari 2023. https://mmc.kotawaringinbaratkab.go.id/berita/tarif-ppn-naik-11-kpp-pratama-pangkalan-bun-jelaskan alasannya#:~:text=MMC%20Kobar%20%2D%20Tarif%20Pajak%

kumparanBISNIS. *Erick Thohir: Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak Bukan Karena Korupsi.* Diakses pada 24 Februari 2023. https://www.google.com/amp/s/m.kumparan.com.amp/kumparanbisnis/erick-thohir-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-bukan-karena-korupsi-1zpNf4R4urX

Laely, Novi. *Masa Depan Teori dan Praktik Diplomasi Kontemporer.* Diakses pada 20 September 2022. https://www.kompasiana.com/amp/novilaely3923/5d2045ac097f3655884f32f4/masa-depan-teori-praktik-diplomasi-kontemporer

Larasati, Langgeng & Aseilaa, Dike. *Upaya Diplomasi Ekonomi Indonesia di Afrika Melalui Preferential Trade Agreement Indonesia Mozambik*. Diakses pada 4 Desember 2022. https://media.neliti.com/media/publications/496704-none-f604f861.pdf

Liputan6.com. *Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Segera Kelar, Progres Sudah Capai 88 Persen.* Diakses pada 27 September 2022.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

https://www.liputan6.com/bisnis/read/5069092/proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-segera-kelar-progres-sudah-capai-88-persen.

Mustar. Presiden Jokowi Teken Perpres Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Pakai APBN. Diakses pada 3 Maret 2023. https://businessnews.co.id/2021/10/09/jokowi-teken-perpres-proyek-kereta-cepat-pakai-apbn/

Newswire. *Tunnel Kereta Cepat Terkendala: 33 Ahli dari China Didatangkan*. Diakses pada 24 Februari 2023. https://m.bisnis.com/amp/read/20211229/98/1483239/tunnel-kereta-cepat-terkendala-33-ahli-dari-china-didatangkan

Oswaldo, Ignacio Georgi. *China Tetap Cuan Gede Meski Kereta Cepat Baru Balik Modal 40 Tahun*. Diakses pada 20 Februari 2023. https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5964897/china-tetap-cua n-gede-meski-kereta-cepat-baru-balik-modal-40-tahun

Pamela, Dyah Ayu. *6 Terowongan Kereta Api Terpanjang di Indonesia: Ada yang Familiar?* Diakses pada 24 Februari 2023. https://www.liputan6.com/lifestyle/read/5160915/6-terowongan-kereta-api-terpanjang-di-indonesia-ada-yang-familar

Penjelasan Mengenai Landasan Teori dan Contohnya dalam Skripsi. Diakses pada 29 Juni 2022. https://www.sampoernauniversity.ac.id/id/landasan-teori-adalah/

Peraturan Presiden. *Salinan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 107 Tahun 2015.*

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2021, Percepepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta dan Bandung.

PT Wijaya Karya. *Keterbukaan Informasi*, diakses pada 23 Februari 2023. http://www.wiska.co.id/po-content/po-upload/KI_low.pdf.

Purnomo, Slamet Hadi. *Transfer Teknologi dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. Diakses pada 23 Februari 2023. https://www.antaranews.com/berita/3172001/transfer-teknologi-dalam-pembangunan-kereta-cepat-jakarta-bandung

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Rana, Kishan S. Economic Diplomacy: The Experience of Developing Countries. Diakses pada 2 Oktober 2022. http://www.cuts-citee.org/CDS03/pdf/CDS03-Session1-02.pdf.

Rahman, M. Razi. Pembengkakan biaya kereta cepat dibebankan ke APBN ditolak DPR. Diakses pada 2 Maret 2023. https://jabar.antaranews.com/berita/397505/pembengkakan-biaya-kereta-cepat-dibebankan-ke-apbn-ditolak-dpr?page=all

Saputra, Dany. Biaya Kereta Cepat Bengkak RP 16,8 Triliun, Ditambal Pakai Utang? Diakses pada 20 September 2022. https://ekonomi.bisnis.com/read/20220804/98/1562969/biaya-kereta-cepat-bengkak-rp168-triliun-ditambal-pakai-utang#:~:text=Untuk%20diketahui%2C%20nilai%20pembengkakan%20biaya,Kementerian%20BUMN%20pada%20Maret%202022

Saputra, Dany. *6 Penyebab Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkak 21,4 Triliun*. Diakses pada 24 Februari 2023. https://m.bisnis.com/ekonomi-bisnis/read/20221110/98/1596748/6-penyebab-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-rp214-triliun/All

Sugianto, Danang. *Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China*. Diakses pada 19 Februari 2023. https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china

Susanto, Vendy Yhulia. Soal Pembengkakan Biaya Kereta Cepat, KCIC: Kami Tunggu Keputusan Pemerintah. Diakses pada 26 Februari. https://amp.kontan.co.id/news/soal-pembengkakan-biaya-kereta-cepat-kcic-kami-tunggu-keputusan-pemerintah

Tempo.co. *Beda Perhitungan Cost Overrun Kereta Cepat antara RI dengan Cina: Begini Penjelasannya*. Diakses pada 20 September 2022. https://www.msn.com/id-id/ekonomi/bisnis/beda-perhitungan-cost-overrun-kereta-cepat-antara-ri-dengan-cina-begini-penjelasannya/ar-AA13Vtic

Wahana Lingkungan Hidup Indonesia Jawa Barat (WALHI Jabar). *Ikhtisar Catatan Akhir tahun Ruang dan Lingkungan Hidup Jawa Barat 2016: Krisis dan*

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id

Darurat Bencana Ekologis di Jawa Barat, diakses pada 2 Oktober 2022. https://catatan-akhir-tahun-ruang-dan-lingkungan-hidup-jawa-barat-2016-krisis-dan-darurat-bencana-

Yanwardhana, Emir. Deal! RI-China Sepakat Pembengkakan Kereta Cepat RP 18 T. Diakses pada 3 Maret 2023. https://www.cnbcindonesia.com/news/20230213122604-4-413286/deal-ri-china-sepakat-pembengkakan-kereta-cepat-rp

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id digilib.uinsa.ac.id