

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok telah berlangsung selama 74 tahun. Menurut banyak pihak, kerjasama ini berkembang karena kebijakan luar negeri Indonesia yang independen juga terlibat dalam menganalisis urusan global selama perang dingin. Hubungan antara Indonesia dengan Tiongkok secara konsisten ditandai dengan tingkat dinamisme yang tinggi. Menyusul peristiwa G30S PKI di Indonesia tahun 1965, pemerintahan Orde Baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto menjalin hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok. Keputusan ini didasarkan pada intelijen yang menunjukkan bahwa Tiongkok mendukung Partai Komunis Indonesia (PKI) dalam aspirasi revolusioner mereka, yang mengakibatkan penculikan dan pembunuhan beberapa Jenderal ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia). Pada masa kepemimpinan BJ Habibie, berhasil menghapus diskriminasi terhadap etnis Tionghoa di Indonesia, serta perdagangan bilateral semakin meningkat (Utami, 2015).

Hubungan Indonesia dan Tiongkok mengalami transformasi pada masa reformasi tahun 1998 dan pada masa kepemimpinan K.H Abdurahman Wahid (Gus Dur) yang terpilih menjadi Presiden keempat Indonesia, pada masa pemerintahannya memulihkan hubungan diplomatik kedua negara. Upaya Presiden Megawati dalam mempererat hubungan Indonesia dan Tiongkok dicontohkan dengan menetapkan hari libur nasional untuk memperingati Tahun Baru Imlek, sebagai penghormatan terhadap tradisi budaya dan agama masyarakat Tionghoa. Oleh karena itu, hal ini juga menandai dimulainya aliansi baru antara kedua negara (Utami, 2015).

Hubungan diplomatik Indonesia dan Tiongkok meningkat secara signifikan pada masa kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Kemajuan ini dimulai dengan ditandatanganinya perjanjian kemitraan strategis pada tahun 2005, lalu diperluas menjadi kemitraan strategis komprehensif pada tahun 2013. Kolaborasi ini juga mencakup aspek-aspek tambahan terutama pada konteks

perdagangan bebas ASEAN. Tiongkok merupakan bagian dari Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN-Tiongkok ACFTA (*ASEAN-CHINA Free Trade Agreement*) (LIPI, 2020).

Pada akhir tahun 2014, Presiden Joko Widodo memulai masa jabatannya dengan aktif menjalin hubungan kerjasama dengan negara luar. Hal ini terlihat dari adanya kunjungan kenegaraan secara langsung yang melibatkan pertemuan bilateral mengenai beberapa isu internasional. Dari sekian banyak negara, pemerintah Tiongkok, yang dipimpin oleh Presiden Xi Jinping, memiliki kedekatan paling kuat dengan Indonesia. Oleh karena itu, masuknya Jokowi dalam agenda APEC di Beijing menunjukkan keinginan dan memberikan kesempatan untuk menampilkan Indonesia dari berbagai sudut pandang. Tak lama setelah pertemuan tersebut, Xi Jinping melakukan perjalanan ke Indonesia untuk berpartisipasi dalam Konferensi Asia Afrika (KAA) yang diadakan di Indonesia. Para menteri segera melakukan pertemuan dengan para pemimpin negara, seperti Menteri Koordinator Perekonomian Sofyan Djalil, Menteri Keuangan Bambang Brodjonegoro, dan Menteri BUMN Rini Soemarno, di mana mereka kemudian menandatangani berbagai perjanjian, yang semakin memperkuat hubungan kuat mereka (Nugraha & Astri, 2023).

Menurut *International Monetary Fund* (IMF), peningkatan kolaborasi dengan Tiongkok saat ini cukup masuk akal, mengingat indikasi *Purchasing Power Parity* (PPP). Sejak Perang Dunia II, Tiongkok merupakan negara dengan ekonomi terbesar di dunia, dengan GDP (*Gross Domestic Product*) sebesar US\$ 18,976 miliar pada tahun 2014, melampaui negara-negara lain. Sebagai perbandingan, Amerika Serikat menempati posisi kedua PDB tertinggi sebanyak US\$ 18,125 miliar (Muhammad Yamin et al., 2017).

Indonesia menarik investasi besar sebanyak 200 triliun dari Tiongkok antara tahun 2015 dan 2021. Investasi Tiongkok di Indonesia bertujuan untuk membangun lebih dari 100.000 proyek bekerja sama dengan 97 mitra pembangunan. Tiongkok telah menjadi mitra pembangunan dan investor utama di Asia Tenggara, seperti dilansir Lowy Institute, sebuah lembaga penelitian Australia. Indonesia menonjol sebagai penerima utama investasi dan pendanaan pembangunan dari

Beijing dibandingkan dengan negara-negara Asia Tenggara lainnya. Antara tahun 2015 dan 2021, Tiongkok mengalokasikan total dana pembangunan sebesar US\$37,9 miliar ke Asia Tenggara, dan Indonesia menjadi penerima jumlah terbesar, yaitu sebesar US\$15,1 miliar. Sekitar 75% dari total pengeluaran dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur penting, yang mencakup transportasi, listrik, komunikasi, serta sistem air dan sanitasi (Ekonomi.republika.co.id, 2023).

Berdasarkan data Kementerian Investasi BKPM, investasi Tiongkok di Indonesia sebesar US\$ 3,62 miliar pada periode Januari hingga Juni 2022 yang mencakup total 1.020 proyek. Investasi ini menempati posisi kedua tertinggi dibandingkan berbagai negara lainnya. Investasi Tiongkok di Indonesia diperkirakan akan melebihi investasi Singapura pada kuartal keempat tahun 2022, sehingga secara konsisten menempatkan Tiongkok sebagai yang terdepan dalam semua prediksi. Lalu, terdapat kekhawatiran investasi besar yang disebabkan oleh perlambatan ekonomi Tiongkok dan bahkan ada perkiraan bahwa pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) Tiongkok akan meningkat sekitar 4% dalam jangka panjang. Meskipun demikian, PDB Tiongkok diperkirakan akan tumbuh sedikit sekitar 3% pada tahun 2022, namun PDB Indonesia diperkirakan akan tumbuh lebih dari 5%. Menurut data Kementerian Investasi atau Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), investasi Tiongkok di Indonesia pada kuartal IV tahun 2022 diperkirakan mencapai US\$ 3 miliar atau senilai Rp 45 triliun dengan nilai tukar sebesar Rp 15.000/US\$. Meski demikian, investasi Singapura cukup besar, yakni sekitar US\$ 2,7 miliar. Pada Oktober hingga Desember 2022, jumlah Penanaman Modal Asing (PMA) total sekitar Rp 175,2 triliun, sedangkan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) total sekitar Rp 139,6 triliun sehingga total investasi mencapai Rp 314,8 triliun. Modal penanaman modal tersebut khusus diperuntukkan pada sektor primer logam dan barang logam, tidak termasuk mesin atau peralatan. Selain itu, ditujukan untuk digunakan oleh sektor kimia dan farmasi, serta sektor pertambangan (Pransuamitra, 2023).

Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan kerja dan melaksanakan pertemuan dua arah dengan Presiden Republik Rakyat Tiongkok (RRT) pada tanggal 16 Oktober hingga 18 Oktober 2023. Pertemuan tersebut dilaksanakan di Aula

Besar Rakyat Beijing. Hasil dari pertemuan tersebut adalah terbentuknya 31 kemitraan ekonomi dan investasi antara Indonesia dan Tiongkok, yang berjumlah total 13,7 miliar dollar atau 214 triliun rupiah. Oleh karena itu, terdapat sembilan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berperan aktif dalam membina kolaborasi bisnis antara Indonesia dan Tiongkok. Kendati demikian, tidak menutup kemungkinan Tiongkok akan mengalokasikan dana lebih besar yakni sebesar Rp 450 triliun. Alokasi dana ini dapat diarahkan pada pengembangan solusi energi ramah lingkungan, seperti mobil listrik yang menghilangkan kebutuhan akan sumber bahan bakar tradisional. Tiongkok telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan Indonesia. Selanjutnya, peralihan ke teknologi energi terbarukan berupaya untuk membangun *green economy ecosystem*. Tiongkok menduduki peringkat ke-12 dalam hal kontribusinya terhadap *Foreign Direct Investment* (FDI) di Indonesia pada tahun 2013. Namun demikian, pada tahun 2022 Tiongkok akan menempati posisi kedua. Presiden Jokowi menyatakan, Tiongkok berpotensi menjadi investor terbesar di Indonesia di masa depan, sesuai perkiraan. Oleh karena itu, melalui penanaman investasi ini sangat penting adanya keuntungan bersama bagi Indonesia dan Tiongkok (Karina, 2023).

Di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia mengalami kemajuan signifikan dalam pembangunan, khususnya di sektor infrastruktur. Pada tahun 2000, Demurger seorang profesor ekonomi pembangunan di Universitas Auvergne di Perancis, melakukan penelitian yang menunjukkan bahwa infrastruktur memainkan peran penting dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Kajian ini memaparkan justifikasi rasional Presiden Joko Widodo yang menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai instrumen utama dalam mendorong ekspansi ekonomi. Pembangunan infrastruktur dalam kerjasama Indonesia-Tiongkok terutama menekankan pada transportasi, jalan tol, pelabuhan, bandara, bendungan, dan energi. Dengan demikian, dapat di ketahui bahwa keberhasilan proses pembangunan infrastruktur di Indonesia bergantung pada dukungan finansial dari pihak swasta dan asing, baik melalui investasi maupun bantuan. Oleh karena itu, Indonesia harus mengambil pendekatan yang lebih proaktif dalam membina ko-

laborasi untuk menarik perusahaan asing berinvestasi di negaranya (Muhammad Yamin et al., 2017).

Di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo, hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Tiongkok semakin menguat, khususnya di bidang ekonomi dan infrastruktur. Salah satu kerjasama yang disepakati adalah pengembangan jalur kereta cepat Jakarta-Bandung yang dipilih karena letaknya yang strategis dengan tingkat transportasi dan aktivitas perekonomian yang tinggi. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan *China Railway International Co. Ltd.* bermitra untuk membangun kereta api cepat yang menghubungkan Jakarta-Bandung. PT KCIC mengawasi pembangunan dan kemajuan kereta api berkecepatan tinggi ini melalui perjanjian bisnis-ke-bisnis, dengan salah satu pihak menerima pinjaman 75% dari *China Development Bank*. Selanjutnya, ekuitas pemegang saham konsorsium BUMN Induk Indonesia yang menguasai 60%, konsorsium Tiongkok 40%, dan memberikan tambahan modal sebesar 25%. Berdasarkan laporan World Economic Forum tahun 2014, Indonesia menempati peringkat 92 dari 144 negara dalam hal kualitas infrastruktur dengan skor 3,7. Rendahnya peringkat ini berkontribusi pada tingginya biaya logistik di negara tersebut (Aulia, 2023).

Oleh karena itu, kolaborasi ini dianggap sebagai cara yang layak untuk mendanai pembangunan infrastruktur di Indonesia. Mengingat keterbatasan sumber daya yang terbatas, pemerintah Indonesia harus menjalin kemitraan dengan negara-negara dengan kapasitas keuangan yang lebih kuat, dan Tiongkok adalah pilihan yang paling tepat dalam situasi seperti ini. Hubungan ini juga dipengaruhi oleh dinamika politik antara Indonesia dan Tiongkok. Meskipun perekonomian mereka kompetitif, negara-negara ini mempertahankan kerjasama politik. Keterlibatan ini menunjukkan ambisi Tiongkok untuk memperluas pengaruh globalnya, khususnya di Asia, dengan memanfaatkan tantangan infrastruktur yang sudah lama ada di Indonesia sejak tahun 1990an. Tiongkok memberikan peluang kerjasama yang saling menguntungkan (Darmaliza, 2019).

Proyek PT KCIC merupakan upaya investasi yang signifikan di Indonesia. Proyek ini mencakup pembangunan jalur kereta api yang mencakup total jarak 142,3 kilometer. Dari jumlah tersebut, 82,7 km terdiri dari bangunan layang, se-

dangkan sisanya terdiri dari 13 terowongan dengan landasan jalan. Kereta api ini terdapat empat pemberhentian: Stasiun Halim (Jakarta), Stasiun Karawang, Stasiun Padalarang, dan Stasiun Tegalluar (Bandung). Selain jalur kereta api, PT KCIC juga mengalokasikan sumber daya untuk meningkatkan infrastruktur pendukung lainnya, termasuk sarana dan prasarana yang diperlukan untuk memperlancar pemanfaatan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Oleh karena itu, dengan meningkatkan investasi *Transit Oriented Development* (TOD) untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas di stasiun Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Pertumbuhan TOD ini memerlukan kolaborasi dengan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Daerah (BUMD). Infrastruktur energi Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibangun menggunakan listrik dan dirancang agar tidak menghasilkan emisi karbon langsung selama pengoperasiannya, dengan tujuan memiliki infrastruktur energi ramah lingkungan (Rosojati et al., 2023).

Kolaborasi Indonesia dan Tiongkok dalam pengembangan KCIC menghadirkan kelebihan dan kekurangan yang perlu dipertimbangkan secara matang. Keuntungan dari kerja sama ini antara lain meningkatkan kemajuan ekonomi Indonesia dan mengatasi infrastruktur yang tidak memadai, memberikan manfaat jangka panjang bagi Indonesia dan Tiongkok, memastikan transfer pengetahuan kepada pekerja Indonesia, memperkuat konektivitas Indonesia, dan membina kolaborasi dengan banyak negara. Meski demikian, kerjasama ini terdapat kekurangan, antara lain kemungkinan kerugian finansial dan pelanggaran regulasi pada proyek yang digarap oleh PT KCIC. Selain itu, terdapat resiko *Cost Overrun* yang mengakibatkan peningkatan biaya untuk berbagai proyek. Selain itu, Indonesia juga terbebani dengan utang kepada industri *China Development Bank* (Rosojati et al., 2023).

Memang benar, proyek KCIC mengalami pembengkakan anggaran yang besar dan berkembang menjadi sebuah kesulitan besar. Peningkatan biaya proyek Kereta Cepat Indonesia-China mencapai 1,449 miliar dolar AS atau 22,7 triliun rupiah. Informasi tersebut diperoleh dari laporan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) per 15 September 2022. Kenaikan harga tersebut disebabkan



oleh berbagai faktor, antara lain kenaikan harga tanah dan faktor pendukung lainnya. Indonesia dan Tiongkok sepakat menaikkan harga kereta cepat Jakarta-Bandung sebesar US\$1,2 miliar atau Rp18,24 triliun. Kendati demikian, Indonesia wajib membayar utang sebesar 550 juta USD atau sekitar 8,3 triliun rupiah kepada negara Tirai Bambu. PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) akan bertanggung jawab atas pinjaman ini. PT KCIC akan menanggung pembayaran pokok dan bunga untuk sembilan perusahaan sebagai operator dan penerima waralaba berdasarkan perjanjian ini. Badan Usaha Milik Negara Indonesia kemudian membentuk badan usaha yang dikenal dengan nama PT Pilar Sinergi BUMN, sedangkan Tiongkok mengembangkan China Railway. Selanjutnya, kedua perusahaan tersebut bergabung. Indonesia mempunyai empat Badan Usaha Milik Negara yaitu Wijaya Karya, Jasamarga, Perkebunan Nusantara VIII, dan Kereta Api Indonesia (KAI). Tiongkok adalah rumah bagi beberapa perusahaan terkemuka, termasuk *China Railway International Co. (CRIC)*, *China Railway Group Limited (CREC)*, *Sinohydro Corporation Co.*, *China Railway Rolling Stock Co. (CRRC)*, *China Railway Signaling and Communications Co. (CRSC)*, dan *China Railway Design Corp (CRDC)*. Ada kekhawatiran mengenai kemungkinan Indonesia terjerumus ke dalam jeratan utang Tiongkok. Kendala yang melekat pada kolaborasi ini adalah kewajiban finansial yang harus dipenuhi Indonesia terhadap *China Development Bank (CDB)*. Hal ini menumbuhkan rasa kewaspadaan terus menerus di Indonesia agar tidak terjerumus ke dalam jeratan utang Tiongkok. Meski demikian, PT KCIC tetap berupaya meningkatkan upaya pengembangan guna mencapai target penyelesaian pada tahun 2022. (Muhammad Yamin et al., 2017).

Utang Indonesia kepada *China Development Bank (CDB)* untuk proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung pada perjanjian awal memiliki jangka waktu pelunasan selama 40 tahun, termasuk masa tenggang (*grace period*) sekitar 10 tahun. Oleh karena itu, Indonesia melakukan perjanjian untuk pembayaran utang proyek KCIC kepada CDB setelah masa tenggang 10 tahun, dan selanjutnya melakukan pembayaran rutin selama 30 tahun ke depan hingga pinjaman tersebut dilunasi seluruhnya. Selanjutnya, Indonesia terpaksa mencari pinjaman tambahan sebesar \$550 juta dari *China Development Bank* untuk mengatasi kekurangan anggaran.

Namun tindakan ini berpotensi menimbulkan risiko Indonesia terjerumus ke dalam jeratan utang Tiongkok karena akumulasi utang yang terus bertambah. Hal ini juga dapat menimbulkan beban yang lebih besar pada anggaran negara dan membatasi fleksibilitas keuangan jika Indonesia gagal bayar (*default*), yang mungkin akan menyebabkan perluasan defisit anggaran dan penurunan peringkat kredit negara. Ringkasnya, apabila tidak diurus dengan baik, utang ini bisa memberikan tekanan yang berkelanjutan terhadap keuangan pemerintah Indonesia dalam jangka panjang (Rakhmat & Purnama, 2023).

Kerjasama antara Indonesia dengan Republik Rakyat Tiongkok telah berlangsung sejak lama terutama pada masa pemerintah Joko Widodo. Salah satunya yaitu sebuah perjanjian investasi terkait pengembangan infrastruktur Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC). Dalam hal ini, dapat dikatakan sebagai bagian dari skema *Public Private Partnership* (PPP) yaitu suatu kerjasama yang sudah dibicarakan secara intens terhadap kedua negara tersebut. Akan tetapi, dalam kajian analisis *World Economic Forum* dimana Indonesia sangat jauh dalam kualitas infrastruktur transportasi dan berada di urutan 92 diantara 144 negara.

Kerjasama antara Indonesia-Tiongkok ini memberikan dampak bagi Indonesia setelah negara Tiongkok berhasil menggulingkan perusahaan Jepang, dalam hal ini terutama bagi Konsorsium BUMN Indonesia paling dirugikan, dimana Indonesia dipaksa untuk menerima tawaran bisnis dengan dalih PSN (Proyek Strategis Nasional). Sebelumnya terdapat perjanjian dalam negosiasi dengan Tiongkok, yang menjanjikan bahwasannya untuk tidak menggunakan dana APBN pemerintah dalam masalah subsidi pembiayaan proyek KCIC tersebut serta masalah pembengkakan biaya atau *cost overrun* karena kerjasama tersebut ditanggung oleh *joint venture company* yaitu melalui perusahaan. Namun, karena terjadinya beberapa faktor krusial terkait pembangunan tersebut memakan biaya yang tinggi sehingga hampir mangkrak pada tahun 2019 yang disebabkan karena soal perhitungan Tiongkok dianggap sama dengan yang ada di Tiongkok, seperti harga tanah, listrik, dan yang lainnya. Apabila disamakan dengan Tiongkok jelas Indonesia akan rugi.



Kemudian, diperlukan upaya untuk bisa mendorong proyek KCIC tersebut rampung dimana Presiden Jokowi menyetujui dengan menggelontorkan dana APBN melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) ke pihak konsorsium PT KCIC yaitu BUMN Indonesia PT KAI sebanyak 7,3 trilliun. Oleh karena itu, menjadi resiko yang sangat tinggi menjadikan beban yang harus ditanggung bagi pemerintah Indonesia terhadap kesepakatan kebijakan tersebut, dimana sekitar 75% merupakan utang Indonesia kepada CBD, sedangkan 25% yaitu modal patungan bersama dari 4 BUMN yang merupakan bagian dari konsorsium KCIC. Indonesia mengajukan pengajuan proposal terkait pembiayaan utang yang harus dibayar Tiongkok diperpanjang, melalui BOT (*Buildt Operate Transfer*) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan yang awalnya 40 tahun menjadi 50-80 tahun. Meskipun dalam kerjasama ini memberikan keuntungan bagi Tiongkok dapat menjual teknologinya kepada Indonesia dan bagi Indonesia dapat memanfaatkan teknologi transportasi modern itu bisa memberikan keuntungan perekonomian bagi kedua negara. Akan tetapi disisi lain memberikan dampak bagi Indonesia seperti adanya pengusuran lahan.

Oleh karena itu, sebuah fenomena yang menarik perlu dikaji terkait kerjasama tersebut diantaranya dalam hubungan bilateral dalam kerjasama politik Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok seberapa berpengaruhnya dalam investasi infrastruktur KCIC. Dengan demikian, apakah pembangunan proyek KCIC berjalan dengan baik sebagai pelaksanaan Politik Luar Negeri (Polugri) bebas aktif Indonesia? dan apakah proyek KCIC ini sebagai *flagship project* yaitu proyek unggulan yang menjadi proyek kerjasama infrastruktur terbesar antara Indonesia dengan Republik Rakyat Tiongkok atas keberhasilan *Belt and Road Initiative* di Asia Tenggara. Kemudian, bagaimana transportasi publik kereta cepat tersebut dapat memberikan dampak eksternal dalam segi ekonomi, sosial, maupun politik dan juga proyek KCIC ini sebuah keberhasilan pembangunan yang menjadikan utang proyek yang diwariskan dari Jokowi bagi pemimpin selanjutnya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana dinamika kerjasama politik antara Indonesia dan Tiongkok dalam investasi infrastruktur proyek KCIC?
2. Bagaimana pengaruh kebijakan investasi infrastruktur proyek KCIC terhadap hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok?
3. Bagaimana peran pemerintah Indonesia membuat kebijakan yang efektif dalam investasi pembangunan infrastruktur proyek KCIC terhadap faktor sosial, ekonomi, dan politik?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang masalah dan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dinamika kerjasama politik antara Indonesia dan Tiongkok dalam investasi infrastruktur proyek KCIC
2. Untuk mengetahui pengaruh kebijakan investasi infrastruktur proyek Kereta Cepat Indonesia-China terhadap hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok
3. Untuk mengetahui peran pemerintah Indonesia membuat kebijakan yang efektif dalam investasi pembangunan infrastuktur proyek KCIC terhadap faktor sosial, ekonomi, dan politik

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ini sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan berharga bagi para ilmuwan. Temuan penelitian ini dapat menjadi sumber berharga bagi akademisi masa depan yang mencari pemahaman komprehensif tentang kolaborasi internasional dan dinamika operasionalnya dalam kerangka hubungan Indonesia-Tiongkok. Membantu memahami peran kolaborasi internasional dalam memfasilitasi pembangunan infrastruktur di negara berkembang seperti Indonesia. Menawarkan perspektif tentang bagaimana

kolaborasi global dapat berdampak pada dinamika politik kedua negara. Memberikan wawasan mengenai dampak proyek infrastruktur besar, seperti Kereta Cepat Indonesia-Tiongkok, terhadap perekonomian lokal dan regional.

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat membantu pemerintah dan pemangku kepentingan dalam mengambil langkah-langkah kebijakan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas kolaborasi antara Indonesia dan Tiongkok dalam upaya pembangunan infrastruktur proyek KCIC yang mencakup peningkatan sistem keuangan, pemantauan, dan pelaksanaan proyek. Meningkatkan pemahaman mengenai dampak sosial, ekonomi, dan politik dari proyek KCIC, memungkinkan pemerintah dan pemangku kepentingan untuk menerapkan langkah-langkah yang tepat untuk mengurangi dampak buruk dan mengoptimalkan manfaat sosial. Memberikan wawasan berharga bagi lembaga pemerintah dan perusahaan dalam menyusun strategi dan melaksanakan inisiatif infrastruktur serupa di masa depan. Meningkatkan hubungan diplomatik dan membina kolaborasi ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok dengan memahami dinamika politik dan secara efektif mengidentifikasi prospek kerja sama tambahan di bidang infrastruktur dan industri lainnya.



juga meningkatkan jumlah investasi yang masuk ke Indonesia. Hal ini menimbulkan dinamika bagi kedua negara tersebut, sehingga menarik bagi peneliti untuk dikaji lebih dalam yang dapat dikaitkan dengan beberapa teori dengan beberapa indikator permasalahan. Pertama, terkait dinamika kerjasama politik Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok dalam investasi pembangunan infrastruktur Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Kemudian, dikaji lebih lanjut terkait pengaruh kebijakan investasi terhadap hubungan bilateral antara kedua negara tersebut. Terakhir, peran kebijakan pemerintah terhadap faktor sosial, ekonomi, dan politik.

### **1.6 Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian**

Penelitian ini difokuskan untuk mengkaji kerjasama politik antara Indonesia dan Tiongkok pada masa pemerintahan Jokowi. Dimana dalam hal ini dapat melihat strategi kebijakan pemerintah untuk memastikan keberhasilan kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok terutama dalam pembangunan KCIC. Selain itu pembatasan penelitian difokuskan dalam investasi pembangunan KCIC. Dalam batasan tersebut, penelitian dapat menganalisis berbagai dimensi meliputi aspek sosial, ekonomi, dan politik. Kemudian, objek penelitian dibatasi hanya di Desa Cileunyi Wetan tepatnya di Kampung Jajaway RT 4/ RW 1 dan Kampung Babakan Sinyar RT 6 / RW 1.