

BAB V

KESIMPULAN

Pada Bab 5 ini akan disajikan kesimpulan umum dari hasil penelitian, sekaligus mendeskripsikan secara analisis tentang strategi perjanjian Indonesia dan China dilihat dalam prespektif pembangunan dan pengembangan infrastruktur Indonesia periode 2016-2024. Secara umum, dapat disimpulkan bahwa sedikitnya ada 4 (empat) faktor yang menjadi pengukur strategi Indonesia dan China dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur. Faktor-faktor tersebut adalah pengendalian investasi dan kebijakan pemerintah; pengembangan teknologi modern; upaya pemerintah dalam mengatasi hambatan dalam pembangunan infrastruktur; dan penyediaan akses infrastruktur untuk masyarakat. Kerjasama Indonesia dan China dapat mendorong perekonomian lebih baik untuk Indonesia jika faktor-faktor tersebut sudah dilakukan dengan baik, selain itu penerapan faktor-faktor tersebut dapat meminimalisir jebakan investasi China di Indonesia.

Pertama, pengendalian investasi dan kebijakan pemerintah diperlukan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Penulis telah mengambil contoh proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) dan proyek industri smelter Marolawi (IMIP) selaku proyek-proyek andalan dalam implementasi *Belt Road and Initiative* (BRI) dari China. Pada proyek KCJB masalah utamanya adalah pendanaan, defisit anggaran, dan utang luar negeri. Penyetoran modal yang semula harus disetorkan oleh konsorsium PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PBSI) mengalami ketidaksanggupan untuk menyetorkan setoran ekuitas karena mengalami ketidakstabilan keuangan akibat pandemi Covid-19. Untuk itu, yang semula proyek ini tidak menggunakan APBN, karena kondisi tersebut pemerintah harus menyuntikan dana APBN sebesar Rp. 7,3 triliun kepada PT KAI selaku pimpinan konsorsium. Suntikan APBN ini juga untuk mengatasi pembengkakan anggaran biaya pembangunan KCJB (defisit anggaran).

Defisit anggaran yang terjadi pada proyek KCJB sebesar 7,27 miliar USD, angka ini melebihi komitmen kesepakatan awal dengan China sebesar 5,5 miliar USD. Defisit anggaran ini disebabkan oleh biaya pembebasan lahan yang tinggi, biaya persinyalan, dan sebagainya. Meskipun telah menerima suntikan APBN,

anggaran tersebut belum menutupi pembangunan proyek KCJB yang berjalan untuk itu PT KCIC memberikan pinjaman sebesar 500 juta USD kepada China Development Bank (CDB), dengan ini secara keseluruhan total pinjaman pada CDB sebesar 8,3 triliun rupiah dan bunga sebesar 3,4%/tahun dan dengan tenor 30 tahun. Sementara itu, pendapatan terbesar KCIC diperoleh 95% dari penjualan tiket. Meskipun begitu, selain membayar utang pada CDB, KCIC juga harus membayar bunga dan pajak serta pengembangan sistem layanan ticketingnya. Untuk itu diperlukan sekitar 40 tahun untuk KCIC balik modal. Proyek KJCB mencerminkan bahwa meskipun Indonesia memiliki proyek canggih dan inovatif serta efisien tetapi jika pengelolaan pendanaan tidak stabil maka akan menimbulkan utang luar negeri yang meningkat serta diperlukan waktu lama untuk balik modal proyek tersebut, tidak bisa dipungkiri bahwa pendapatan KCJB mengandalkan layanan tiket dibalik ketidakpastian jumlah kenaikan penumpang setiap harinya.

Selanjutnya dalam proyek IMIP, nilai investasi IMIP mengalami peningkatan setiap tahunnya dalam periode 2013-2023, dengan modal awal 40 juta USD. Namun, pemegang saham lebih besar dimiliki oleh China (Shanghai Decent Investment (49,69%), PT Sula Mining Investment (25%)) sedangkan perusahaan Indonesia PT Bintang Delapan Investama hanya mendapatkan kepemilikan saham sebesar 25,31%. Selain kenaikan jumlah investasi, proyek IMIP juga berkontribusi pada setoran pajak dan royalti ke devisa negara. Pada periode 2015-2023 setoran pajak dan royalti IMIP mengalami peningkatan. Setoran pajak dan royalti di awal operasional, IMIP menyetorkan sebesar Rp. 306 miliar meningkat secara signifikan pada tahun 2023 yang mencapai 15 triliun. Meskipun investasi proyek IMIP berjalan dengan lancar dengan dibuktikannya pendanaan besar yang bersumber dari investasi swasta dan dapat memenuhi setoran pajak dan royalti kepada negara, IMIP mendapatkan beberapa hambatan seperti isu HAM dan isu lingkungan.

Keraguan terhadap pelaksanaan K3 pada perusahaan yang merujuk kepada Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 38 Tahun 2018 tentang Penerapan SMK3 Pertambangan dan Mineral. Pasalnya banyak kecelakaan kerja yang terjadi. Pada tahun 2023, telah terjadi kecelakaan sebanyak 30 kali di kawasan IMIP dengan total korban tewas sebesar 37 orang dan puluhan orang luka-luka. Bahkan tidak adanya ketegasan dari pemerintah terhadap perusahaan yang

bersangkutan, tidak memberikan sanksi, dan tidak melakukan audit keselamatan kerja.

Tidak hanya itu, isu lingkungan juga menjadi masalah dalam proyek IMIP. Kawasan IMIP sering mengalami banjir setiap tahunnya akibat aktivitas penambangan. LSM seperti Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WAHLI) dan Masyarakat sekitar telah berupaya menekan pemerintah untuk mengatasi dampak lingkungan yang terjadi akibat penambangan tersebut tapi hingga kini belum adanya respon positif. Ini artinya meskipun dalam pendanaan dapat dilaksanakan dengan baik tetapi ketegasan pemerintah dalam kerugian yang ditimbulkan pada proyek tersebut dapat dikatakan tidak tegas, sehingga dalam pembangunannya IMIP menimbulkan pro dan kontra.

Kedua, pengembangan teknologi modern. Transfer teknologi dan pengetahuan sangat dibutuhkan Indonesia dalam pembangunan infrastrukturnya. Penulis memberikan contoh proyek KCJB dan PLTU Jawa 7 dalam penerapan transfer pengetahuan dalam proyek infrastruktur.

Dalam transfer teknologi pada proyek KCJB memberikan inovasi atas penggunaan kereta cepat dengan teknologi modern tipe CR400AF. Kereta cepat asal China ini memiliki kecepatan 420 km/jam serta kecepatan operasional 350 km/jam, sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara pemilik kereta cepat pertama di Asia Tenggara. Tidak hanya itu, kereta cepat asal China ini melebihi kecepatan kereta cepat buatan Jepang (320 km/jam) dan buatan Jerman (330 km/jam). Selain kereta cepat, pada proyek KCJB juga menyediakan simulator *Electric Multiple Unit* tipe KCIC400AF untuk pelatihan simulasi kereta cepat yang diberikan kepada para masinis.

Sementara itu, pada PTLU Jawa 7, transfer teknologi yang diberikan berupa boiler *Ultra Super Critical* (USC) yang meningkatkan 15% meningkatkan efisiensi daya pasokan hingga 15% dibandingkan dengan PLTU yang menggunakan teknologi yang konvensional (non USC) sehingga menekan biaya pembangkit listrik.

Dalam transfer pengetahuan, pada KCJB dampak dari transfer pengetahuan pegawai KCIC dengan China menghasilkan pengadopsian metode konstruksi Cast in Situ dan pemasangan ballastless track slab serta pelatihan-pelatihan untuk

pegawai KCIC membentuk tenaga-tenaga yang profesional. Sementara itu, transfer pengetahuan pada PLTU Jawa 7 dapat dilihat dari metode *Sea Water Fuel Gas Desulfurization* (SWFGD) yang mengoptimalkan batu bara dan pengurangan elemen lain. Akibatnya, proyek PTLU Jawa 7 dapat menekan biaya operasi dan mengurangi dampak lingkungan yang timbul dari proyek tersebut.

Hal ini membuktikan bahwa upaya transfer teknologi dan pengetahuan sangat mempengaruhi kemajuan infrastruktur yang lebih modern serta selain memberikan efisiensi, juga memberikan nilai tambah dan menekan anggaran biaya operasional.

Ketiga, upaya pemerintah dalam mengatasi hambatan dalam pembangunan infrastruktur. Beberapa hambatan dalam pelaksanaan proyek BRI seperti masalah birokrasi yang rumit, pembebasan lahan, perencanaan serta penyiapan proyek, hingga masalah pendanaan dapat sangat memperhambat pembangunan infrastruktur. Untuk itu, perlu ketegasan pemerintah dalam mengatasi hal tersebut. Proses kajian mengenai perizinan dan regulasi perlu dikaji Kembali dan koordinasi yang matang harus dibangun untuk mempercepat realisasi proyek infrastruktur. Lain daripada itu, koordinasi diantara pemerintah pusat serta pemerintah daerah dalam masalah pembebasan lahan harus diperkuat serta transparansi dan keadilan harus ditegakkan agar tidak memperpanjang keterlambatan proyek, tidak hanya pada masalah sengketa tanah saja tetapi pada tahap perencanaan dan penyiapan proyek.

Terakhir, masalah pendanaan. Pemerintah harus bekerja sama dengan lembaga lainnya dan sektor swasta untuk memenuhi pendanaan yang diperlukan. Meskipun pembangunan infrastruktur memberikan nilai tambah dan berkontribusi pada PDB Indonesia, namun pemerintah tidak secara cepat dan tepat dalam menyelesaikan hambatan proyek infrastruktur mengakibatkan kemunduran target waktu pembangunan bahkan memicu mangkrak serta menunculkan pembengkakan belanja anggaran seperti halnya proyek KCJB.

Keempat, penyediaan akses infrastruktur untuk masyarakat. Presiden Jokowi dapat dinyatakan berhasil dalam penyediaan akses jalan tol, perluasan jangkauan dan kapasitas listrik, serta perluasan air bersih. Hal ini tercermin pada kenaikan proyek yang telah dibangun dan pengguna akses infrastruktur tersebut.

Pada perluasan jalan tol, pada tahun 2023, Presiden Jokowi telah meresmikan jalan tol sepanjang 1.713,83 km atau 64,74% dari total keseluruhan jalan tol di Indonesia. Dari sisi perluasan jangkauan dan kapasitas listrik, pemerintah telah menyediakan kapasitas pembangkit listrik telah ditambah sebesar 4.182,2 M (tahun 2023). Sehingga, pada tahun 2023, Indonesia telah terpasang pembangkit listrik dengan total kapasitas mencapai 72.976,30 megawatt (MW) serta mengembangkan PTLS Terapung Cirata berkapasitas 192 MWp. Penyediaan akses kapasitas listrik tersebut mengakibatkan peningkatan pengguna listrik negara, terdapat 85 juta pelanggan pada 2021 naik dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 79 juta pelanggan.

Dalam perluasan akses air minum nasional, pemerintah telah menempati target 100% layak dan 15% aman pada periode 2020-2024, angka ini mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2018 mencapai 88% layak dan 7% aman. Tidak hanya itu, pemerintah menyediakan akses air minum perpipaan telah tersedia sekitar 10 juta sambungan rumah dan menangani akses sanitas.

Penyediaan akses infrastruktur ini sangat mempengaruhi konektivitas antar masyarakat dan memberikan dampak positif seperti efisiensi, kesenjangan masyarakat dan peningkatan kesehatan.

Pertanyaanya kemudian adalah, secara teoritis, apa yang dapat dijelaskan dari Kesimpulan umum hasil penelitian di atas jika dibaca dengan konsep-konsep yang digunakan (kerjasama bilateral, diplomasi ekonomi dan interdependensi), sebagaimana telah dikemukakan pada Bab 2?, Pada Kesimpulan umum cukup jelas tergambar bahwa strategi perjanjian kerjasama Indonesia dan China dalam pembangunan infrastruktur dapat dikatakan belum efektif. Meskipun dalam pelaksanaannya memiliki kontribusi dalam mendorong perekonomian nasional, tetapi masalah-masalah lain masih belum bisa ditangani dengan cepat dan efektif bahkan ada beberapa *case* yang menggantung seperti isu HAM dan isu lingkungan pada proyek IMIP.

Secara teoritis, dalam konsep kerjasama bilateral diantara faktor utama adalah kolaborasi pengetahuan dan teknologi. Dapat dikatakan pada strategi kerjasama Indonesia-China dalam pembangunan infrastruktur dalam kolaborasi pengetahuan dan teknologi dapat dikatakan efektif dalam memberikan efisiensi dan mempercepat pembangunan infrastruktur. Sebagaimana penggunaan kereta

CR400AF yang memudahkan masyarakat untuk mengakses jalur Jakarta-Bandung dengan lebih cepat. Penggunaan simulator EMU KCIC400AF mempermudah pelatihan masinis dalam mengoperasikan kereta cepat. Penggunaan boiler *Ultra Super Critical* (USC) meningkatkan efisiensi daya pasokan PLTU. Penerapan metode konstruksi KCJB (cast in situ dan ballastless track slab) memberikan inovasi dalam sektor konstruksi serta penggunaan *Sea Water Fuel Gas Desulfurization* (SWFGD) mengurangi emisi karbon dan meningkatkan kualitas udara akibat proyek PLTU.

Dalam diplomasi ekonomi menerapkan keserbagunaan, fleksibilitas, penilaian yang cermat, dan ketajaman bisnis yang kuat. Analisis dan pembuat kebijakan harus menilai bagaimana kondisi ekonomi suatu negara mempengaruhi lanskap politiknya serta kepentingan ekonomi negara lain. Analisis ini menjadi landasan dalam merumuskan strategi dan kebijakan ekonomi yang efektif. Dalam penerapan strategi dan kebijakan ekonomi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat dikatakan belum efektif dan perlu dikaji Kembali. Ini terbukti dengan berbagai hambatan seperti pandemi Covid-19, krisis energi, birokrasi yang rumit, pembebasan lahan, masalah perencanaan serta persiapan proyek, hingga isu pendanaan. Banyak proyek yang masih menghadapi kendala, yang mengakibatkan keterlambatan dalam kesiapan proyek, contohnya proyek KCJB yang mengalami sengketa kepemilikan tanah dan proyek smelter di Morowali (IMIP) yang menghadapi masalah HAM dan isu lingkungan.

Dalam konsep interdependensi, Keohane dan Nye (1973) menekankan bahwa terdapat dua faktor utama dalam interdependensi, yaitu sensitivitas dan kerentanan. Pada tingkat sensitivitas, meskipun proyek kereta cepat Indonesia-China (KCIC) menghadapi berbagai kendala, upaya untuk meningkatkan pendapatan telah dilakukan, seperti peningkatan layanan ticketing dan promosi tiket kereta cepat. Langkah-langkah ini tidak sebatas melakukan peningkatan akan minat penumpang tapi juga guna membayar utang APBN serta utang kepada China Development Bank (CDB) beserta bunga dan pajaknya, yang menunjukkan sensitivitas KCIC terhadap defisit anggaran yang dialaminya.

Sementara itu, kelancaran pembangunan dan peningkatan investasi pada proyek smelter nikel di Morowali mencerminkan sensitivitas IMIP terhadap

keberhasilan proyek tersebut. Pada tingkat kerentanan, masalah pendanaan PT PBSI dan defisit anggaran (cost overrun) dalam proyek KCIC meningkatkan utang Indonesia sebesar 8,3 triliun rupiah kepada China, menunjukkan kerentanan Indonesia terhadap investasi China dalam proyek tersebut. Tingkat kerentanan pada proyek Morowali terletak pada banyaknya kasus pelanggaran HAM dan kecelakaan kerja serta dampak buruk terhadap lingkungan akibat proyek smelter tersebut.

