

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Dengan adanya perubahan zaman, yang ditandai dengan perkembangan teknologi yang lebih maju, tentu negara-negara di dunia dituntut untuk mampu menyesuaikan diri dengan perubahan tersebut. Globalisasi di bidang ekonomi dan juga politik internasional tersebut turut serta mempengaruhi bagaimana perekonomian suatu negara berjalan. Karena, beberapa negara memerlukan bantuan serta kerjasama dari negara lain dalam rangka meningkatkan serta menyesuaikan diri dengan perubahan zaman. Salah satu bentuk kerjasama itu dapat diimplementasikan melalui *Transfer of Technology (ToT)* dari negara maju terhadap negara berkembang. Sebagaimana kerjasama yang dilakukan oleh Negara China dan Indonesia dalam pembangunan infrastruktur yang kemudian terwujud dalam kerjasama pembangunan kereta cepat (*High Speed Railway*). Pembangunan infrastruktur pada dasarnya merupakan salah satu pilar penentu untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi terikat dalam suatu hubungan sebab akibat yang disebut sebagai *multiplier effect*. Apabila pembangunan infrastruktur dalam suatu negara terindikasi lemah, maka dapat dinilai bahwa pertumbuhan ekonomi di negara tersebut pun

sama halnya, hal ini terjadi karena pembangunan infrastruktur dalam suatu negara berpengaruh terhadap ekspansi ekonomi di negara tersebut.¹

Tahun pertama saat Presiden Xi Jinping menjabat, ia mengeluarkan sebuah kebijakan ekonomi yang dikenal dengan *One Belt One Road* (一帶一路, yidai yilu), selanjutnya akan disingkat dengan OBOR. Kebijakan yang dibentuk pada tahun 2013 tersebut diharapkan akan berfungsi sebagai instrumen penghubung perekonomian di benua Eropa dan Asia lewat pembangunan sarana infrastruktur, kerja sama perdagangan, dan investasi. Dalam pidatonya di Kazakhstan, pada tahun 2013, Presiden Xi Jinping menyebutkan suatu konsep “Sabuk ekonomi jalur sutra (Silk Road Economic Belt)” dengan tujuan utama untuk menghubungkan Tiongkok dan Eropa melalui jalur darat. Dalam kunjungannya ke Indonesia, Presiden Xi Jinping memperkenalkan suatu konsep dalam pidatonya yang disebut sebagai “Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 (The 21st Maritime Silk Road) yang bertujuan untuk menyatukan benua Asia, Afrika, dan Eropa melalui jalur transportasi laut.”²

Melihat inisiatif tersebut sebagai suatu visi pembangunan melalui konektivitas jalur transportasi lintas benua, maka pemerintah Tiongkok menegaskan bahwa inisiatif tersebut merupakan sebuah kesempatan bagi

¹ Indonesia Investment, *Infrastruktur di Indonesia*, diakses dalam <https://www.indonesiainvestments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381> diakses pada (9/11/21)

² National Development and Reform Commission (NDRC), *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Beijing, 2015 diakses melalui https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml

setiap negara untuk terlibat dalam suatu hubungan kerjasama lewat pembangunan sarana infrastruktur yang akan tersedia di sepanjang jalur kawasan tersebut, dengan mekanisme pendanaan bersama. Secara spesifik, dalam program tersebut pemerintah Tiongkok mengatur lima sektor prioritas yang akan menjadi fokus dalam kerja sama yang akan dibangun yaitu (1) koordinasi kebijakan, (2) konektivitas fasilitas, (3) perdagangan bebas (unimpeded trade), (4) integrasi keuangan, dan (5) kerja sama di tingkat akar rumput.³

Inisiasi OBOR dibangun kembali setelah adanya latar belakang secara historis, praktis, dan empiris. Jalur Sutra yang telah ada pada beberapa tahun sebelumnya kemudian dihidupkan kembali melalui dibentuknya jalur perdagangan secara empiris yang bernilai kerjasama dan perdamaian serta keterbukaan yang saling menguntungkan. Dengan adanya OBOR, menjadikan 64 negara yang berada di dunia memiliki konektivitas secara global dan salah satunya adalah Indonesia. Negara Indonesia melihat dari sisi pentingnya OBOR dalam peningkatan ekonomi negara untuk pembangunan infrastruktur dengan menggunakan investasi serta *Transfer of Technology (ToT)* dari China dalam pembangunan kereta cepat.

Sebelumnya, Rencana pembangunan kereta cepat oleh pemerintah Indonesia sudah ada sejak 2008. Awalnya kereta cepat akan mengambil rute Jakarta-Surabaya. Proyek ini diusulkan oleh Badan Perencanaan

³ *Ibid*

Pembangunan Nasional dengan Kementerian Perhubungan. Di tahun yang sama, Jepang berencana untuk mengekspor *Shinkansen* berteknologi tinggi ke Indonesia. Saat Festival Persahabatan Indonesia-Jepang diadakan pada November 2008, Jepang memamerkan teknologi *Shinkansen* Jepang untuk menarik minat masyarakat Indonesia yang hadir dalam rangkaian acara tersebut. Jepang sendiri melalui perusahaan multinasional JICA mengajukan proposal dengan skema pendanaan melalui pemberian pinjaman lunak kepada Indonesia.

Berbagai kajian persiapan pembangunan kemudian dibuat oleh Jepang dalam rangka persiapan pengerjaan proyek kereta cepat. Ketika hendak dinyatakan sebagai pihak yang akan menggarap proyek tersebut, kemudian di saat yang bersamaan China hadir dan mengajukan proposal kerja sama proyek kereta cepat kepada Indonesia. Kemudian, untuk menghindari pilihan yang irasional, pemerintah Indonesia menetapkan berbagai macam syarat yang harus ditempuh oleh kedua negara jika ingin memenangkan tender proyek tersebut. Alhasil, melalui proses seleksi proposal dan analisis investasi, pemerintah Indonesia menjatuhkan pilihannya kepada China, dan lain sisi membuat pihak Jepang kecewa dengan pilihan tersebut.

Sebagai aktor rasional, pilihan yang di buat oleh pemerintah Indonesia tersebut dinilai berdasarkan penawaran yang diberikan oleh China dianggap akan memberikan keuntungan bagi pihak Indonesia dibandingkan dengan penawaran yang diberikan oleh Jepang. China

menerapkan *greenfield investment* (investasi dalam bentuk pendirian unit-unit produksi baru dimana modal asing sepenuhnya dimiliki oleh perusahaan atau investor asing di negara penerima investasi tersebut) dalam mengerjakan proyek kereta cepat. Dengan menerapkan *greenfield investment*, perusahaan patungan terbentuk dan memungkinkan transfer teknologi terjadi. Selain itu, China juga memberikan bantuan pembangunan kepada Indonesia dalam proyek ini berupa dana pinjaman dan pengiriman tenaga ahli untuk membangun kereta cepat Jakarta-Bandung.

Kerjasama diplomatik antara negara Indonesia dengan China terhitung telah terjalin selama 60 tahun lebih, hubungan yang terjalin diantara keduanya tidak terlepas dari kebijakan negara Indonesia yang bebas dan aktif.⁴ Pada saat ini, hubungan yang dilakukan oleh aktor negara menjadi semakin kompleks. Adanya kerjasama yang dilakukan oleh negara-negara dunia menjadi salah satu contoh bahwa setiap negara memiliki keterkaitan satu sama lain. Hubungan diplomatik yang terjadi antara Indonesia dan China memiliki dinamika yang fluktuatif. Pernah terjadi kemunduran atas hubungan diplomatik antara keduanya pada masa kepemimpinan Presiden Soeharto akibat adanya suatu isu komunis yang terjadi pada tahun 1997. kemudian di era pemerintahan selanjutnya terjadi peningkatan hubungan yang lebih stabil antara Indonesia dengan China

⁴ Iqbal Syahrul Islami “Dampak Perjanjian Kerjasama Indonesia -China Terhadap Pembangunan Infrastruktur Proyek Kereta Cepat”

terutama pada masa pemerintahan Jokowi Widodo sejak ia menjadi Presiden Indonesia pada tahun 2014.

Kerjasama dalam pembangunan kereta cepat (*High Speed Railway*) antara Indonesia dan China disahkan pada tanggal 28 Oktober 2015 lalu ketika Presiden Jokowi Widodo (Jokowi) dan Presiden China Xi Jinping menandatangani perjanjian kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan pendanaan infrastruktur antara China Development Bank dengan KCIC. Kereta berkecepatan tinggi ini memiliki jarak tempuh dari Jakarta ke Bandung sepanjang 150 kilometer, dengan kecepatan paling tinggi mencapai 300 km/jam, direncanakan mulai dibangun pada November tahun 2015 dan selesai dibangun dalam waktu tiga tahun.⁵ Waktu perjalanan dari Jakarta ke Bandung akan dipersingkat dari tiga jam lebih menjadi 40 menit. Kereta cepat ini akan melalui empat stasiun di antaranya Halim (Jakarta Timur), Karawang, Walini, dan Tegalluar (Bandung).

Untuk menjalankan kerjasama pembangunan ini, kedua negara kemudian membentuk sebuah perusahaan konsorsium yang dikemudian dikenal sebagai PT Kereta Cepat Indonesia-China atau PT KCIC. Konsorsium ini sendiri melibatkan Sembilan perusahaan dari kedua negara. Dari Indonesia terdapat empat BUMN yakni, Wijaya Karya, Jasamarga, Perkebunan Nusantara VIII, dan KAI (Kemudian digabungkan

⁵ Situs resmi embassy China, Hubungan Bilateral, diakses dalam <http://id.chinaembassy.org/indo/zgyyn/> pada (9/11/21)

menjadi PT. Pilar Sinergi BUMN). Sedangkan dari China adalah *China Railway International Company Limited, China Railway Group Limited, Sinohydro Corporation Limited, GRRC Corporation Limited, dan China Railway Signal and Communication Corp.*

Untuk menjalankan kerjasama pembangunan ini pemerintah Indonesia dan China menggunakan skema kerja sama *bussines to bussines (B to B)* untuk pendanannya, dimana pada dasarnya dalam skema ini sebuah perusahaan menjalin kerja sama dengan perusahaan lain melalui pembagian sumber daya yang dimilikinya, berupa pemberian teknologi serta jasa yang dimiliki perusahaan tersebut kepada perusahaan mitranya. Adapun pemberian teknologi dan jasa tersebut, dapat berupa komponen material, material cadangan, konsultasi prospek bisnis, hingga layanan pemasaran produk. Dengan demikian, proyek-proyek tersebut ini tidak akan melibatkan Anggaran Belanja dan Pendapatan Negara (APBN). Perusahaan konsorsium Indonesia PT. Pilar Sinergi BUMN dan China railway Internasional Co.Ltd. membentuk perusahaan PT.KCIC menjadi perusahaan patungan dengan pembagian 60% untuk Indonesia dan 40% untuk China.⁶

Setelah ditargetkan akan rampung pada tahun 2019, pada kenyataannya proyek pembangunan kereta cepat mengalami berbagai hambatan dalam pengerjaannya sehingga kemudian proyek ini terancam

⁶ Informasi ini diakses melalui situs resmi PT KCIC dalam <http://kcic.co.id/siapa-kami/> diakses pada 2/11/2021.

akan gagal karena biaya investasi yang membengkak akibat waktu pengerjaan yang tidak sesuai dengan target awal. Pemerintah Indonesia kemudian terpaksa mengambil inisiatif untuk membuka peluang pendanaan pembangunan kereta cepat dengan menggunakan Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) dengan skema Penyertaan Modal Negara (PMN) BUMN.⁷ Penggunaan APBN Indonesia adalah skema yang menyimpang dari kesepakatan awal diadakannya kerjasama ini yang mana proyek tersebut menggunakan skema *bussines to bussines* dan tidak menggunakan uang rakyat sepeserpun sebagaimana termuat dalam Perpres 107 tahun 2015.

Sebagaimana dilansir oleh harian Tempo pada tanggal 2 November 2021, Pemerintah Indonesia melalui PT.KCIC telah secara resmi memperoleh penyertaan modal negara dari pemerintah Indonesia serta bantuan tambahan dari China Development Bank (CDB) untuk mempercepat proses pengerjaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang sudah ketinggalan target waktu pengerjaan. Penyertaan modal negara yang diberikan pemerintah Indonesia melalui APBN adalah sejumlah 3,4 triliun. Dana itu dipakai untuk membayar *Base equity capital* atau kewajiban

⁷ Informasi ini diakses dari surat kabar harian Kompas yang terbit pada tanggal 1 Januari 2021. Diakses dalam <https://money.kompas.com/read/2021/11/01/143435026/kenapa-apbn-perlu-nombok-proyek-kereta-cepat-ini-alasan-pemerintah?page=all> diakses pada tanggal 2/11/2021

modal dasar dari konsorsium. Sedangkan pinjaman CBD diprediksi adalah sebesar 4,55 miliar US Dollar atau sekitar 64,9 triliun rupiah.⁸

Dalam perjanjiannya, China dan Indonesia telah menyetujui perjanjian konsesi selama 50 tahun terhitung sejak 31 Mei 2019. Berdasarkan kesepakatan yang telah dibuat dalam perjanjian tersebut, kedua negara telah menetapkan perkiraan biaya yang akan dibutuhkan untuk mengerjakan proyek tersebut adalah sebesar 67 triliun rupiah. Adapun dalam kesepakatan tersebut telah disepakati pula mengenai skema pembiayaan yang akan dipakai, yaitu skema *business to business* oleh perusahaan kedua negara melalui konsorsium serta tidak akan memakai modal negara dalam prosesnya. Berangkat dari fakta tersebut, maka kemudian baik pemerintah China maupun Indonesia diharuskan untuk membuat suatu analisis investasi dalam proyek tersebut serta memperhitungkan segala faktor resiko yang dapat terjadi dari skema kerja sama tersebut.

Dalam sebuah analisis ilmiah mengenai resiko investasi dalam kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang dilakukan oleh Departemen Teknik Sipil, Universitas Diponegoro telah ditemukan kesimpulan utama bahwa

1. Secara umum, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, berdasarkan pada analisis literatur, dinilai memiliki 37 potensi

⁸ Idris, Muhammad. "Kereta Cepat Diguyur Duit APBN Rp 3,4 Triliun dan Utang dari China" Kompas. 4/9/2021 diakses melalui <https://money.kompas.com/read/2021/11/04/092346226/kereta-cepat-diguyur-duit-apbn-rp-34-triliun-dan-utang-dari-china?page=all>

resiko. Analisis lebih lanjut menemukan bahwa hanya terdapat 31 resiko yang dinilai paling mungkin terjadi dalam proyek tersebut.

2. Dari keseluruhan resiko yang paling mungkin terjadi, kemudian kategori resiko tersebut dibagi ke dalam tiga

tingkatan resiko, yaitu resiko dengan tingkat “high”, “medium” dan resiko dengan tingkat “Low”. Kategori resiko yang masuk kedalam tingkat resiko tinggi adalah berupa keterlambatan waktu proyek, pembengkakkan biaya, pembebasan lahan, kendala teknis berupa geoteknik yang tak terduga di lokasi proyek, serta bencana alam. Kemudian terdapat perkiraan 19 resiko yang masuk kategori resiko “medium” dan 6 masuk kategori resiko “Low”.

3. Keseluruhan resiko yang mungkin terjadi dalam proyek tersebut, pada gilirannya akan mempengaruhi investasi proyek seperti pembengkakkan biaya konstruksi dengan persentase 2, 23% dari biaya awal. Kemudian faktor resiko juga mempengaruhi biaya operasional dengan persentase sebesar 1, 68% serta biaya untuk pengelolaan dengan persentase sebesar 2, 17%. Kemudian untuk komponen total pendapatan proyek, efek risiko berupa pengurangan dengan persentase sebesar 1, 62%. Total biaya proyek yang meliputi biaya konstruksi,

operasional, pemeliharaan, pajak dan modal kerja memiliki pengaruh risiko sebesar 3, 10%.⁹

Berdasarkan pada analisis resiko investasi tersebut, maka dapat dilihat mengenai variabel-variabel dalam kerjasama tersebut yang dapat mempengaruhi perubahan skema pendanaan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Faktor yang mempengaruhi terlambatnya penyelesaian konstruksi yang dinilai memiliki relevansi paling tinggi adalah biaya konstruksi yang melebihi rencana dan bencana alam. Bencana alam seperti Covid-19 yang muncul pada akhir tahun 2019 dinilai memiliki pengaruh yang sangat besar dalam menyebabkan terlambatnya penyelesaian konstruksi. Hal ini terjadi karena Covid-19 memaksa proses pengerjaan proyek pembangunan harus dihentikan karena alasan kesehatan dan hambatan ini terjadi untuk jangka waktu yang panjang, akibatnya terjadi penunggakan dalam proyek tersebut karena waktu pengerjaannya tidak sesuai dengan target awal. Karenanya untuk mendukung penyelesaian pembangunan ini, pemerintah Indonesia memberikan intensif penyertaan modal negara (PMN) dan komitmen pendanaan dari China Development Bank (CBD).

Secara umum, setiap negara yang terlibat dalam transaksi perdagangan internasional menginginkan kontrak yang mereka buat

⁹ Desi Marantika, Moch. Bayu Erwinsyah, Jati Utomo Dwi Hatmoko, Riqi Radian Khasani. "Analisis Resiko Investasi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung". Jurnal Karya Teknik sipil, Vol.16, N0.1 Tahun 2017. Departemen Teknik Sipil.Universitas Diponegoro <https://media.neliti.com/media/publications/109599-ID-none.pdf>

tunduk pada hukum negara mereka, tidak peduli negara lain memiliki aturan yang berbeda mengenai kontrak. Oleh karena itu, kerjasama regional atau internasional diperlukan untuk menyelaraskan dan menyatukan hukum sebagai akibat dari sistem hukum yang berbeda di setiap negara yang warganya terlibat dalam perdagangan internasional.

Awalnya, upaya harmonisasi ini dilakukan oleh *International Institute for the Unification of Private Law* (UNIDROIT). Prinsip UNIDROIT adalah prinsip umum untuk kontrak komersial internasional yang dapat dimasukkan ke dalam hukum nasional, atau digunakan oleh pihak yang terlibat dalam kontrak untuk mengatur transaksi komersial internasional sebagai pilihan hukum.¹⁰

Dasar untuk membentuk kontrak komersial di Indonesia tetap mengacu pada KUHPerdara yang menjadi sumbernya hukum formil sekaligus sebagai sumber hukum materil bagi hukum kontrak yang berlaku di Indonesia. Lingkup aplikasi UNIDROIT dinyatakan dalam tujuan prinsip UNIDROIT yaitu tujuan prinsip-prinsip UNIDROIT adalah untuk menentukan aturan umum untuk kontrak komersial internasional. Prinsip UNIDROIT memberikan solusi bagi jenis masalah yang muncul ketika dalam penetapan hukumnya tidak dimungkinkan untuk menggunakan sumber daya hukum yang relevan dengan hukum yang berlaku di suatu negara. Oleh karena itu, asas

¹⁰ Maren Heidemann, "Methodology of Uniform Contract Law: The UNIDROIT Principles in International Legal Doctrine and Practice". Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2007

UNIDROIT dijadikan sebagai sumber hukum yang dijadikan acuan dalam menafsirkan ketentuan hukum kontrak yang mengalami masalah.¹¹

Sebagaimana dinyatakan didalam Pasal 1320 KUH Perdata bahwa Suatu kesepakatan kehendak terhadap suatu kontrak dimulai dari adanya unsur penawaran (*offer*) oleh salah satu pihak dan diikuti dengan penerimaan penawaran (*acceptance*) dari pihak lainnya. Dalam konteks kerja sama Indonesia dan China dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang mengalami perubahan skema pendanaan sehingga merugikan pihak Indonesia melalui Penyertaan Modal Negara, bila dilihat dari sudut pandang hukum adalah suatu bentuk Wanprestasi (*Default, Nonfulfilment*). Wanprestasi atau pelanggaran kontrak adalah tidak terpenuhinya kinerja atau kewajiban sebagaimana yang seharusnya dibebankan oleh kontrak kepada para pihak. Perbuatan wanprestasi berakibat pada hak pihak yang dirugikan untuk menuntut pihak yang wanprestasi untuk memberikan ganti rugi¹²

Apabila merujuk pada Undang-undang tersebut diatas, kita dapat melihat bahwa penyertaan modal negara dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung memiliki indikasi cacat janji dalam

¹¹ Elvi Rahmy. "IMPLEMENTASI PRINSIP-PRINSIP UNIDROIT DALAM PEMBENTUKAN DAN PELAKSANAAN KONTRAK KOMERSIAL DI INDONESIA". Skripsi. Departemen Hukum Ekonomi, Universitas Sumatera Utara.2019

¹² Pasal 1238 KUH Perdata: "Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan"

perjanjiannya dengan China, sehingga hal itu tidak dapat dibenarkan adanya dari sisi hukum baik itu hukum internasional maupun nasional. Meskipun demikian, dalam sudut pandang hubungan internasional kedua negara yang terlibat kerjasama, penggunaan dana darurat oleh salah satu negara menunjukkan adanya indikasi kelemahan secara politis dalam diplomasi Indonesia, terutama diplomasi ekonomi-nya sehingga pada akhirnya untuk membiayai proyek kerja sama ini Indonesia harus mencurahkan dana dari APBN.

Penyertaan modal negara oleh pemerintah Republik Indonesia dalam pembangunan kereta cepat adalah skema pendanaan yang menyimpang dari skema pendanaan awal yang disepakati oleh kedua negara. Karenanya, penulis memilih untuk memberikan penelitian terkait perubahan skema pendanaan kerja sama tersebut, sehingga penulis ingin mengajukan topik proposal skripsi dengan judul **“Penyesuaian Skema Pendanaan Dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung Oleh Indonesia dan China Dalam Perspektif Ekonomi-Politik”**.

1.2. RUMUSAN MASALAH

Dalam perjanjiannya, China dan Indonesia telah menyetujui bahwa dalam perencanaannya pembangunan mega proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, semua biaya pembangunan tersebut tidak perlu mengambil dana APBN melainkan murni *bussiness to bussiness* dari pihak-pihak yang terlibat di dalamnya. Akan tetapi, dalam proses pengerjaannya, proyek

tersebut mengalami berbagai persoalan yang berakibat kepada terjadinya pembengkakan biaya (*cost overrun*) proyek tersebut. Pembengkakan biaya proyek yang terjadi berada di luar kapasitas perusahaan konsorsium kereta cepat, sehingga kemudian diperlukan adanya bantuan dana yang sekiranya dapat diperoleh dari pemerintah dan juga pinjaman bank, yang pada gilirannya diharapkan akan menutupi kekurangan dana perusahaan konsorsium. Penyebab dari pembengkakan tersebut adalah titik persoalan yang akan diteliti dalam tulisan ini. Sehingga kemudian diperoleh pertanyaan utama penelitian seperti akan disebutkan pada sub-bab selanjutnya.

1.2.1. Masalah Pokok (Research Question)

- Mengapa kerjasama dalam pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung Indonesia-China mengalami perubahan skema kerjasama sehingga berakibat pada terjadinya penggunaan Anggaran Pendapatan Belanja Negara Indonesia pada tahun 2021 ?

1.2.2. Pertanyaan Operasional

- Apa saja faktor yang mempengaruhi perubahan skema pendanaan dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung?
- Apa dampak ekonomi yang terjadi apabila pemerintah Indonesia memberikan dana APBN untuk menombok proyek kereta cepat Jakarta-Bandung?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Untuk mengetahui dan menganalisa faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya perubahan skema pendanaan kerja sama Indonesia-China dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung sehingga pemerintah Indonesia menggunakan APBN tahun 2021 untuk mendukung penyelesaian pembangunan tersebut.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

1.4.1. Bagi Institusi Pendidikan

Sebagai bahan bacaan untuk menambah wawasan dan pengetahuan pembaca melalui analisis ilmiah mengenai alasan-alasan digunakannya APBN tahun 2021 dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung agar tidak terjadi spekulasi negatif terhadap kebijakan pemerintah, juga sebagai bahan referensi untuk pengembangan penelitian selanjutnya.

1.4.2. Bagi Masyarakat

Sebagai bahan masukan dan informasi bagi masyarakat mengenai alasan penggunaan APBN tahun 2021 sebagai biaya untuk menyelesaikan proyek kerja sama Indonesia dan China dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

1.4.3. Bagi Peneliti

Sebagai syarat kelulusan Sarjana Hubungan Internasional dan untuk mengetahui serta mendapatkan analisis ilmiah yang

memadai untuk memahami alasan-alasan dan faktor yang mempengaruhi penggunaan APBN Indonesia pada tahun 2021 dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-bandung dengan China.

1.5. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab satu dijelaskan mengenai latar belakang masalah terkait perubahan skema pendanaan dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung serta akar permasalahan yang menjadi dasar penelitian. Kemudian terdapat rumusan masalah yang menjadi pertanyaan dasar dalam penelitian terkait masalah yang diteliti. Dilanjutkan oleh tujuan dan manfaat penelitian, hingga sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab dua dijelaskan mengenai penelitian-penelitian terdahulu yang dijadikan acuan bagi penulis dalam melakukan penelitian terkait proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Kemudian diikuti dengan tinjauan teoritis yang dipakai sebagai pisau analisis dalam penelitian, meliputi teori ekonomi-politik internasional, teori pembiayaan, dan teori perubahan kebijakan luar negeri.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab tiga dijelaskan mengenai metode yang dipakai dalam menganalisis persoalan terkait. Metode penelitian yang dipakai dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui data sekunder, berupa buku, jurnal, artikel berita, dan dokumen resmi pemerintah. Teknik analisis data yang dipakai adalah teknik analisis sebab akibat yang dipakai untuk melihat hubungan sebab-akibat dalam perubahan skema pendanaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

BAB IV DINAMIKA KERJA SAMA INDONESIA DAN CHINA DALAM PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Dalam bab IV akan dikemukakan hasil penelitian berdasarkan studi dan kajian analisis terhadap dokumen primer dan sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan. Bab IV berisi jawaban atas pertanyaan-pertanyaan deskriptif (apa, siapa, dan dimana). Pada bab ini juga dijelaskan mengenai dinamika hubungan kedua negara dalam kerja sama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

BAB V ANALISIS MENGENAI PERUBAHAN SKEMA PENDANAAN DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan skema dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung akan dijelaskan lebih lanjut melalui perspektif ekonomi-politik dalam bab ini, yang akan dibagi kedalam beberapa sub-bab. Bagian ini berisi jawaban terkait pertanyaan mengapa (eksplanasi) terkait persoalan perubahan skema pendanaan proyek kereta cepat. Pada bab ini juga dijelaskan mengenai analisis teoritis serta kontribusi teoritis yang dapat diberikan oleh penelitian ini.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab VI berisi kesimpulan dari keseluruhan penelitian yang telah dibuat. Kemudian diikuti dengan saran pada sub-bab berikut yang berisi masukan-masukan dari penelitian yang telah dibuat, baik masukan yang bersifat akademis dan juga masukan berupa saran kebijakan kepada pemerintah.

