

**KEBIJAKAN EKONOMI DAN POLITIK INDONESIA MEMILIH
BEKERJASAMA DENGAN TIONGKOK DARI PADA JEPANG
DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG
TAHUN 2015**

Oleh :

Engra Rahmadoni

Pembimbing: Drs. Tri Joko Waluyo, M.Si

[\(ramadoniengra@yahoo.co.id\)](mailto:ramadoniengra@yahoo.co.id)

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau

Kampus Bina Widya km. 12,5 Simpang Baru – Pekanbaru
28293 Telp. (0761) 63277, 23430

Abstract

This research describes the Economic Policy Political Indonesia chose Tiongkok for the development cooperation project High Speed Train Jakarta - Bandung 2015. Previous Tiongkok and Japan are two countries that are eager to invest in Indonesia in the development of this project. Then two countries submitting proposals to Indonesia in order to attract interest in Indonesia to choose one between the two countries to carry out the construction of a High Speed Train project - Jakarta – Bandung. But in the end decided to throw Indonesia to Tiongkok for the construction of this project. The method that is used in this research is qualitative research. Some of the datas are obtained from books, journals, articles, internet and other media. The focus of this research is the reason Indonesia chose to cooperate with Tiongkok in the development of this project , even though Japan is the leading country in the construction of this mass transportation. This study uses a neoliberal perspective and the theory of international cooperation. Indonesia wants to balance the economic influence of China and Japan in the country. Because the amount of investment and international cooperation between the two countries in Indonesia very much value. Japan is a major investor in Indonesia since 1967 and prior to exert influence on the Indonesian economy. For this reason in the end Indonesia chose to cooperate with Tiongkok in this project. In addition, the proposal offered Tiongkok also provide benefits for Indonesia. Indonesia is also a precondition in the development of this fast train and China is willing to run.

Keywords: High Speed Train, Investment, International Cooperation

Pendahuluan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa alasan Indonesia memilih bekerjasama dengan Tiongkok dari pada Jepang dalam proyek Kereta Cepat

Jakarta-Bandung tahun 2015. Indonesia secara resmi mengakui kedaulatan Tiongkok pada tanggal 15 Januari 1950. Lalu pada tahun 1953 Indonesia mengirim Arnold Mononutu, sebagai

Duta Besar Indonesia ke Beijing, Tiongkok. Hubungan antara Indonesia dan Tiongkok mencapai fase kedekatannya pasca kemerdekaan Indonesia. Begitu pula periode awal hubungan bilateral kedua negara terjadi pada rentang waktu tahun 1950-1967. Pengiriman Mononutu sebagai Duta Besar Indonesia pertama tersebut menandai mulai eratnya hubungan kedua Negara.

Akan tetapi hubungan berubah drastis pasca pecahnya pemberontakan G30S/PKI di Indonesia. Dimana Tiongkok dicurigai terlibat dalam usaha percobaan kudeta yang dilakukan oleh Partai Komunis Indonesia pada tahun 1965. Setelah Soeharto berkuasa, yaitu pada tanggal 23 Oktober 1967, Indonesia memutuskan hubungan diplomatiknya dengan Tiongkok. Setelah lebih dari dua dekade berlalu, hubungan diplomatik antar-kedua negara kembali pulih. Proses pemulihan ditandai penandatanganan nota kesepahaman (MOU) oleh kedua menteri luar negeri, Ali Alatas dan Qian Qichen, di Istana Negara pada 8 Agustus 1990, dan disaksikan oleh kedua kepala negara, Soeharto dan Perdana Menteri Li Peng.

Indonesia yang saat ini berada di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo berdasarkan dengan program Nawa Cita dan Tri Sakti menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu poros utama. Keberadaan infrastruktur transportasi dapat menstimulasi aktivitas ekonomi dan akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah.¹ Salah satu infrastruktur yang ingin dibangun oleh Jokowi adalah pengadaan proyek kereta cepat. Presiden Jokowi

mengungkapkan soal rencananya yang ingin memboyong kereta cepat ke Indonesia setelah kagum dengan kereta cepat buatan Tiongkok dalam kunjungannya disana pada 9 November 2014.

Dalam mewujudkan pembangunan kereta cepat, ada dua investor yang sangat berminat dalam mewujudkan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung itu, yaitu Tiongkok dan Jepang. Namun sedari awal, pemerintah tidak merestui sepeser pun Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) digunakan untuk membiayai proyek itu. Bahkan dengan tegas pemerintah juga mengatakan tak akan memberikan jaminan finansial.² Tiongkok, Jepang dan Indonesia sama-sama memiliki kepentingan. Di satu sisi Tiongkok dan Jepang ingin memperkuat pengaruh ekonomi politiknya di Asia, di sisi yang lain, Indonesia membutuhkan “dana segar” untuk mendukung program pemerintah dalam membangun infrastruktur (dalam kasus ini adalah Kereta Cepat).

Indonesia dihadapkan pada dua pilihan, menerima proposal dari Tiongkok atau Jepang. Jepang memiliki kemampuan yang lebih baik ketimbang Tiongkok dalam mengerjakan proyek kereta cepat tersebut. Jepang dikenal sebagai negara pelopor kereta cepat di dunia. Shinkansen pertama kali dibuka pada 1 Oktober 1964 untuk menyambut Olimpiade Tokyo. Dengan kata lain sudah 50 tahun lebih Jepang melakukan proyek kereta cepat di negaranya. Berbeda dengan Tiongkok yang baru

¹<http://e-journal.uajy.ac.id/680/2/1EP16282>. diakses pada tanggal 15 Maret 2016

²<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/02/05/150747626/Darimana.Pinjaman.Miliaran.Dollar.untuk.Proyek.KA.Cepat>. diakses pada tanggal 15 Maret 2016

memulai pembangunan kereta cepat pada tahun 1994 dan mulai masuk ke kereta api dengan kecepatan 250 kilometer per jam pada 1999. Dengan semua alasan yang ada seharusnya mengarahkan Indonesia untuk menjatuhkan pilihannya kepada Jepang bukan Tiongkok

Namun, Indonesia akhirnya menjatuhkan pilihan kepada Tiongkok.³ Penandatanganan ini dilakukan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno dengan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC di Great Hall of The People, Beijing, Tiongkok.⁴ Penandatanganan dilakukan di depan Jokowi dan Xi Jinping dan sekaligus sebagai perayaan 65 tahun hubungan diplomatik dengan Tiongkok. Keputusan pemerintah memilih Tiongkok sebagai mitra dalam pengerjaan proyek kereta cepat mengejutkan berbagai pihak. Pemerintah Jepang mengaku kecewa karena Indonesia lebih memilih Tiongkok untuk menggarap proyek kereta super cepat Jakarta-Bandung, apalagi negeri ini memiliki reputasi yang sangat baik sebagai pembuat kereta kelas dunia.⁵

Metode dan Kerangka Pendekatan

Penulis menyusun penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Dimana dalam penelitian kualitatif mempunyai konsep dasar penelitian yang tidak

mengadakan perhitungan.⁶ Dalam penelitian ini metode kualitatif tersebut tidak mengadakan perhitungan murni dan mengolah data-data angka, akan tetapi memanfaatkan data-data yang sudah ada dari berbagai sumber. Dalam menjelaskan permasalahan yang penulis teliti maka tingkat analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah tingkat analisa negara bangsa. Pada tingkat analisis ini, negara merupakan aktor yang paling berperan dalam sistem internasional dan relatif memiliki kebebasan untuk menentukan kebijakan yang akan diambil.⁷ Tingkat analisa bangsa dipakai dalam menjelaskan kebijakan yang sudah tercipta yang mewakili sebuah negara. Tingkat analisa ini mempercayai bahwa negara adalah aktor dominan dan yang paling kuat dalam percaturan interaksi kehidupan dunia. Negara relatif bebas untuk menentukan kebijakan apa yang harus diikuti. Indonesia memiliki kebebasan untuk menentukan kebijakan luar negerinya termasuk dalam hal ini memilih bekerjasama dengan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tahun 2015. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan Teori Kerjasama Internasional yang di gunakan K.J Holsti, karena Semua negara di dunia ini tidak dapat berdiri sendiri.. Menurut K.J Holsti, proses kerjasama atau kolaborasi terbentuk dari perpaduan keaneka ragaman masalah nasional, regional, atau global yang muncul dan memerlukan perhatian dari lebih satu

³“Jepang Bingung Mengapa Indonesia Memilih Shinkansen Tiongkok”. *Tribun Internasional*. 24 September 2015. Diakses dari <http://www.tribunnews.com/internasional/2015/09/24/jepang-bingung-mengapa-indonesia-memilih-shinkansen-Tiongkok> diakses pada tanggal 15 Maret 2016

⁴<http://finance.detik.com/read/2015/03/27/081337/2871053/4/menteri-rini-teken-mou-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-dengan-Tiongkok> diakses pada tanggal 15 Maret 2016

⁵<http://bisnis.liputan6.com/read/2328914/jepang-kecewa-ri-pilih-Tiongkok-garap-kereta-super-cepat> diakses pada tanggal 15 Maret 2016

⁶Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: P.T. Remaja Rosda Karya, 2004), hlm. 2. lihat pada Lia Safitri, 2012, *Kebijakan Perancis Kembali Bergabung dalam Struktur Komando NATO tahun 2009*, Skripsi Strata-1, Universitas Riau: Pekanbaru.

⁷ Busroh, Abu Daud, SH. 2008. Ilmu Negara, Cet.5, Jakarta : Bumi Aksara. Hal 56-57.

negara. Masing-masing pemerintah saling melakukan pendekatan yang membawa usul penanggulangan masalah, mengumpulkan bukti-bukti tertulis untuk membenarkan suatu usul atau yang lainnya dan mengakhiri perundingan dengansuatu perjanjian atau pengertian yang memuaskan semua pihak.⁸ Pada dasarnya kerjasama internasional antar Negara dilakukan oleh dua Negara atau lebih adalah untuk memenuhi kebutuhan masing-masing dan mencapai kepentingan mereka. Berdasarkan pendapat K.J Holsti, maka kerjasama internasional Indonesia dan Tiongkok dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung tahun 2015 merupakan bentuk dari kergaman masalah yang di hadapi oleh kedua negara, dimana Tiongkok ingin menyebar luaskan pengaruh ekonominya sedangkan Indonesia ingin mendapatkan dana segar guna membangun proyek infrastruktur ini.

Hasil dan Pembahasan

Indonesia akhirnya menjatuhkan pilihannya kepada Tiongkok dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tahun 2015. Sebelumnya Tiongkok dan Jepang adalah dua negara yang sangat ingin berinvestasi dalam pembangunan proyek kereta cepat ini. Nampak jelas persaingan ketat kedua negara dalam memperebutkan proyek ini, karena kedua negara menganggap Indonesia merupakan negara yang strategis dan salah satu negara besar di Asia Tenggara. Namun Indonesia merasa investasi yang di tawarkan Tiongkok lebih menguntungkan dari segala aspek di banding tawaran Jepang, dan pada

⁸<https://id.scribd.com/doc/49766705/10/Teori-Kerjasama-Internasional> di akses pada tanggal 31 Maret 2016

akhirnya Indonesia memilih bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung kali ini.

Presiden Joko Widodo (Jokowi) melakukan pertemuan bilateral dengan Presiden Cina, Xi Jinping di "Great Hall of The People", Beijing, dalam kunjungan tersebut juga bertepatan dengan 65 Tahun hubungan persahabatan antara Tiongkok dan Indonesia.⁹ Delapan nota kesepahaman disepakati Indonesia-China usai pertemuan bilateral Presiden Joko Widodo (Jokowi) dengan Presiden RRC Xi Jinping, salah satu yang disepakati adalah MoU pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan penandatanganan ini dilakukan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno dengan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC di Great Hall of The People, Beijing, Tiongkok, pada Kamis 26 Maret 2015, serta penandatanganan dilakukan di depan Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping selaku kepala negara Indonesia dan Tiongkok.¹⁰

Setelah Tiongkok dan Jepang mengirimkan proposal dan hasil uji kelayakan yang mereka lakukan ke pemerintah Indonesia, Tiongkok akhirnya adalah negara yang dipilih Indonesia dalam pembangunan proyek ini. Indonesia berdalih proposal yang di tawarkan oleh Tiongkok sangat menguntungkan bagi Indonesia. Selain itu Tiongkok sanggup menjalankan syarat yang diberikan oleh Indonesia dalam

⁹<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/03/26/nlteev-bertemu-presiden-cina-jokowi-tandatangani-sejumlah-mou> di akses pada tanggal 28 Juli 2016

¹⁰<http://www.imq21.com/news/print/291150/20150327/113443/Rini-Teken-Mou-Kereta-Cepat-Jakarta-Bandung.html> di akses pada tanggal 28 Juli 2016

pembangunan proyek ini yaitu, tidak menggunakan dana APBN sepeser pun karena skema pembayarannya dalam bentuk *business to business*, dan tidak meminta jaminan apapun dari pemerintah Indonesia.

Dan yang paling penting adalah Indonesia ingin menyeimbangkan pengaruh ekonomi antara Tiongkok dan Jepang yang notabene adalah negara besar dan kuat di Asia Timur bahkan dunia. Karena Jepang merupakan investor utama bagi Indonesia sejak tahun 1967 hingga sekarang dan telah menancapkan pengaruh ekonominya terlebih dahulu di Indonesia. Ini terlihat dari jumlah investasi dan kerjasama Internasional yang dilakukan Tiongkok dan Jepang di Indonesia yang sangat jauh berbeda dan Jepang sangat mendominasi di banding Tiongkok. Indonesia khawatir Jepang akan menggunakan pengaruh ekonominya untuk mengatur dalam pemerintahan Indonesia. Dengan alasan inilah Indonesia ingin menyeimbangkan pengaruh ekonomi antara Tiongkok dan Jepang.

Perbandingan Jumlah Investasi Tiongkok dan Jepang di Indonesia

Komitmen investasi yang tinggi dari kedua negara hingga saat ini menunjukkan bahwa Indonesia merupakan negara yang sangat menarik sebagai negara tujuan investasi pertama.¹¹ Jepang dan Tiongkok memandang Indonesia sebagai sosok pemimpin ASEAN dimana Indonesia memegang peranan besar dalam stabilitas wilayah dan kemakmuran dengan populasi dan GDP Indonesia mencapai 40% dari total populasi dan GDP ASEAN, serta memiliki tingkat pertumbuhan perekonomian yang mantap

¹¹<http://www.harnas.co/2015/04/02/jepang-china-siap-investasi-rp-955-t> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

serta mempunyai masyarakat kelas menengah yang terus tumbuh sehingga melatarbelakangi meningkatnya keinginan kedua negara untuk menanamkan modalnya di Indonesia.¹²

Indonesia sebenarnya menandatangani kesepakatan perdagangan Bilateral dengan Tiongkok pertama kali pada tahun 1953, dengan nilai awal perdagangan mencapai kisaran AS\$ 7,4 juta, namun terhenti karena pembekuan hubungan diplomatik antara pemerintah Tiongkok dan Indonesia.¹³ Sedangkan hubungan ekonomi Indonesia dengan Jepang di mulai sesudah perang dunia II, diawali dengan adanya program pembayaran pampasan kerugian perang kepada Indonesia pada tahun 1956 yang ditandatangani oleh Soekarno dan Menteri Keishi yang menjabat sebagai menteri perdagangan dan industri pada waktu pemerintahan kabinet Tojo yang berjumlah 8,039 milyar Yen.¹⁴ Dengan adanya program pembayaran pampasan perang tersebut banyak produk-produk dan jasa dari Jepang yang masuk dan berkembang di Indonesia. Lalu pada tanggal 1 Juli 1961, Jepang dan Indonesia menandatangani *Agreement on Amityrelation and Commerce* sebagai tonggak awal hubungan ekonomi dan perdagangan bilateral antara kedua negara di Tokyo.¹⁵

¹²<http://kanalsatu.com/id/post/41058/presiden-jokowi-akan-melawat-ke-jepang--cina-dan-malaysia> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

¹³<http://www.haryoprasodjo.com/2013/04/perbandingan-kerjasama-ekonomi-cina-dan.html> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

¹⁴<http://library.upnvj.ac.id/pdf/2s1hi/206613005/bab2.pdf> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

¹⁵Direktorat Jenderal Kerjasama Asean Deplu RI 2001, Pemulihan Ekonomi Indonesia melalui Kerjasama Investasi dan Perdagangan dengan Mitra Wicara ASEAN +3 (Cina-Jepang-Korea

Sejak diterbitkannya Undang-Undang Penanaman Modal Asing pada tahun 1967, aliran modal asing ke Indonesia menunjukkan perkembangan pesat. Jepang menempati kedudukan penting di antara negara-negara yang berinvestasi di Indonesia dan merupakan investor utama Indonesia sejak tahun 1967. Sedangkan Investasi Tiongkok di Indonesia terganggu oleh dua hal, yaitu pembekuan hubungan diplomatik oleh kedua negara pada tahun 1967 hingga 1990 dan krisis ekonomi yang di alami oleh Indonesia pada tahun 1997 hingga 1998. Untuk membandingkan jumlah investasi Tiongkok dan Jepang di Indonesia dapat di lihat dari tabel berikut :

**Perbandingan Jumlah Investasi
Tiongkok dan Jepang di Indonesia
1999-2015
(Juta US\$)**

| Tahun | Tiongkok | Jepang |
|-------|----------|--------|
| 1999 | 2,5 | 644,3 |
| 2000 | 2,5 | 1,954 |
| 2001 | 2,5 | 817,6 |
| 2002 | 6 | 518,5 |
| 2003 | 83,2 | 1,250 |
| 2004 | 8,1 | 1,690 |
| 2005 | 37,3 | 1,144 |
| 2006 | 31,5 | 902,8 |
| 2007 | 28,9 | 618,2 |
| 2008 | 139,6 | 1,385 |
| 2009 | 65,5 | 678,9 |
| 2010 | 173,6 | 713 |
| 2011 | 128,2 | 1,516 |

Selatan):Hambatan dan Peluang, Deplu-RI, hlm 40.

| | | |
|--------------|---------|----------|
| 2012 | 141 | 2,456 |
| 2013 | 297 | 4,712 |
| 2014 | 800 | 2,705 |
| 2015 | 628 | 2,877 |
| Total | 2,575,4 | 26,582,3 |

Sumber : Badan Koordinasi

Penanaman Modal

Dari tabel di atas dapat di simpulkan bahwa jumlah investasi Tiongkok di Indonesia pasca krisis ekonomi atau pada tahun 1999 hingga 2015 hanya mencapai US\$2,575,4 juta, sedangkan investasi Jepang di Indonesia berjumlah US\$26,582,3 juta. Ini membuktikan bahwa dalam hal investasi Indonesia, Jepang jauh mengungguli Tiongkok sehingga investasi Jepang sangat memberikan pengaruh yang kuat bagi Indonesia khususnya dalam segi ekonomi.

Perbandingan Kerjasama Internasional Tiongkok dan Jepang di Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan populasi terbesar ke-4 dunia setelah Tiongkok, India, dan Amerika Serikat dan Indonesia mewakili pasar asing yang potensial apabila pertumbuhan ekonomi berkesinambungan dapat terwujud. Dengan alasan tersebut Tiongkok dan Jepang tertarik membantu Indonesia untuk meningkatkan kemakmuran, sementara itu kedua negara mengambil keuntungan dari tingkat upah yang murah dan sumber daya alam yang besar karena Indonesia memiliki banyak sumber daya alam yang melimpah sehingga membuat Tiongkok dan Jepang sangat ingin melakukan kerjasama internasional dengan Indonesia khususnya di bidang ekonomi. Dengan melakukan kerjasama internasional

dengan Indonesia kedua negara tersebut yakin bisa memberikan pengaruh ekonomi yang kuat di Indonesia.

Hubungan diplomatik antara Jepang dan Indonesia mulai di buka pada april 1958 melalui penandatanganan perjanjian perdamaian antara kedua dan berlangsung baik, akrab dan terus berkembang. Eratnya hubungan bilateral kedua negara tercermin dalam berbagai persetujuan yang di tandatangi maupun pertukaran nota olhe kedua pemerintah, yang pada dasarnya di maksudkan untuk memberikan landasan yang lebih kuat bagi kerjasama di berbagai bidang. sejak tahun 1958 kedua negara banyak melakukan penandatanganan ataupun persetujuan serta pertukaran nota yang isinya adalah mengatur kerjasama di bidang perdagangan, ekonomi, bidang pertanian dan kehutanan, peningkatan produksi pangan serta di bidang sosial dan budaya.¹⁶ Meskipun mempunyai hubungan sejarah yang buruk di masa lalu ketika Indonesia masih di bawah kekuasaan kolonialisme Jepang, namun hal tersebut tidak mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara.

Hubungan diplomatik Indonesia-Tiongkok telah terbangun sejak 1952. Setelah sempat menjadi “sekutu” Indonesia dalam poros Jakarta–Peking pada era 1960-an, hubungan diplomatik kedua negara terputus pada periode 1967-1990. Setelah dibukanya kembali hubungan diplomatik Indonesia-Tiongkok pada tahun 1990. Meskipun demikian perubahan berupa peningkatan yang cukup signifikan seperti kerjasama ekonomi, politik, pertahanan maupun militer dan lain-lain dalam hubungan kedua negara baru terjadi pada 2005

¹⁶<http://www.slideshare.net/genokgagah/k-30117551> di akses pada tanggal 20 Juli 2016

ketika Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono dan Sekretaris Jenderal Partai Komunis China menandatangani Kemitraan Strategis.¹⁷ Untuk membandingkan jumlah kerjasama internasional yang dilakukan oleh Tiongkok dan Jepang, dapat dilihat dari tabel berikut :

Perbandingan Jumlah Kerjasama Internasional Tiongkok dan Jepang di Indonesia

| Bidang | Tiongkok | Jepang |
|--------------------------------|-----------|------------|
| Ekonomi | 13 | 4 |
| Politik | 5 | 6 |
| Sosial dan Budaya | 7 | 15 |
| Pertahanan dan Kemanan | 1 | 1 |
| Energi dan Sumber Daya Mineral | 2 | 7 |
| Perdagangan | 7 | 4 |
| Pendidikan | 11 | 2 |
| Kelautan dan Perikanan | 10 | 5 |
| Pertanian | 2 | 4 |
| Penanaman Modal | 1 | 2 |
| Pinjaman atau Hibah | 13 | 380 |
| Total | 72 | 430 |

Sumber : *Kementrian Luar Negeri*

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa jumlah kerjasama internasional yang di lakukan oleh Tiongkok di Indonesia berjumlah 72 perjanjian sedangkan kerjasama internasional yang di lakukan oleh Jepang di Indonesia di

¹⁷ Fitria Wulandari, Arum, Damayanti, Christy, Dipokusumo GPH. “Kerjasama Indonesia-China : Transfer Teknologi di Bidang Industri Pertahanan (Study Kasus Pembuatan Rudal C-705)”. Hal 1-2

Indonesia berjumlah 430 perjanjian. Jumlah perjanjian terbanyak yang dilakukan Tiongkok ada di bidang ekonomi dan perjanjian terbanyak yang dilakukan oleh Jepang di Indonesia ada di bidang pinjaman atau hibah. Dari tabel di atas juga dapat disimpulkan bahwa perjanjian kerjasama internasional yang dilakukan oleh Jepang lebih banyak dibanding kerjasama internasional yang dilakukan Tiongkok di Indonesia. Walaupun begitu, dengan banyaknya jumlah kerjasama internasional kedua negara di Indonesia membuktikan bahwa Tiongkok dan Jepang sangat ingin merangkul Indonesia dengan cara menjalin kerjasama sebanyak-banyaknya.

Keunggulan Investasi Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Indonesia memilih Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung kali ini. Indonesia merasa banyak keuntungan yang dapat diperoleh apabila proyek ini dikerjakan oleh Tiongkok. Persaingan memenangkan proyek membangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung, adalah gambaran terkini bagaimana melihat kedua ekonomi terkuat di kawasan Asia itu mencoba menancapkan kukunya, dan memperluas pengaruh ekonominya. Proyek Kereta Cepat juga ajang pamer bagi pencapaian teknologi tinggi di bidang transportasi. Dalam proposal yang diberikan oleh Tiongkok pada pemerintah Indonesia, banyak keuntungan yang dapat diperoleh Indonesia.

Nilai investasi kereta cepat berdasarkan hitungan Jepang mencapai US\$6,2 miliar dan Jepang bersedia memberikan pinjaman sebesar 75 persen dengan tenor selama 40 tahun dan bunga sebesar 0,1 persen setiap tahunnya, berbeda dengan Tiongkok yang

menawarkan nilai investasi lebih murah, yakni sebesar US\$5,5 miliar dengan skema investasi 40 persen kepemilikan China dan 60 persen kepemilikan lokal, dimanakedua sekitar 25 persen akan didanai menggunakan modal bersama dan sisanya berasal dari pinjaman dengan tenor 40 tahun dan bunga 2 persen per tahun, selain itu Tiongkok menjamin pembangunan ini tak menguras dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Indonesia dimana dari awal Indonesia memang tidak merestui dalam proyek Kereta Cepat ini menggunakan dana APBN.¹⁸

Selain itu, proyek kereta cepat yang ditawarkan Tiongkok ini akan dilengkapi dengan sejumlah jembatan dan terowongan dengan rasio 62 persen, dimana Tiongkok menyatakan bahwa mereka adalah pihak yang paling ahli dalam bidang konstruksi jembatan dan terowongan karena mereka sudah berhasil membangun terowongan terpanjang di dunia dengan total panjang 27,8 kilometer.¹⁹ Tiongkok bersedia menyetujui format kemitraan alias *joint-venture Company* yang merupakan salah satu syarat yang diberikan oleh Indonesia dalam pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini, dimana risiko proyek ditanggung perusahaan *joint venture*. Konsorsium antara BUMN Indonesia yaitu PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) bersama-sama dengan perusahaan China Railway International Co Ltd dari Tiongkok dibentuk untuk membangun kereta cepat Jakarta-

¹⁸<http://www.cnnindonesia.com/internasional/20150831115055-106-75588/beda-kepentingan-jepang-dan-china-di-proyek-kereta-cepat/> di akses pada tanggal 24 juli 2016

¹⁹<http://bisnis.liputan6.com/read/2290611/ini-keunggulan-kereta-cepat-milik-china> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

Bandung sedangkan PSBI itu sendiri merupakan perusahaan yang merupakan gabungan dari empat BUMN yaitu PT Kereta Api Indonesia, PT Wijaya Karya, PTPN VIII dan PT Jasa Marga.²⁰

Keunggulan lain dalam investasi yang di tawarkan Tiongkok ke Indonesia dalam Proyek Kereta Cepat antara lain,²¹ pertama, mengenai pengadaan lahan, Jepang meminta kepada pemerintah untuk pengadaan dan pembebasan lahan, sementara pihak China, tidak ada tanggung jawab apapun oleh pemerintah. Kedua, China mampu menawarkan penggunaan lokal konten dalam kereta cepat mencapai 58,6 persen sedangkan Jepang hanya 40 persen. Ketiga, China menjanjikan mampu menciptakan lapangan kerja baru sebesar 39 ribu saat konstruksi dengan pekerja China hanya dilibatkan sebatas *expert* atau ahli sementara dari Jepang, penyerapan tenaga kerja hanya 35 ribu yang melibatkan banyak pekerja orang Jepang. Keempat, dari sisi teknologi, kereta cepat dari China memiliki teknologi Siemens yang dikembangkan di China sejak 2003. Kecepatan maksimal 380 km/jam. Teknologi yang diterapkan cocok dengan kondisi tropis Indonesia. Kelima, dalam hal pengalihan teknologi, China menawarkan pembangunan pabrik *rolling stok* (gerbong) di Indonesia berbeda. Jika dibandingkan dengan Jepang, memang teknologi yang digunakan sudah dikembangkan lebih lama, yaitu sejak 1964. Hanya saja, tidak

ada transfer teknologi secara terbuka yang ditawarkan.

Jepang menawarkan kereta Shinkansen Series E5 dengan kecepatan 320km/jam dengan hitungan jakarta-bandung hanya 36 menit, dengan harga tiket ditentukan oleh Jepang Rp 200.000 – 220.000 per penumpang. Sedangkan Tiongkok menawarkan produk kereta cepetnya CRH 380A dengan kecepatan 320km/jam, dengan harga tiket Rp.160.000 – 170.000/ orang.²² Jelas dari segi biaya perjalanan kereta cepat buatan Tiongkok lebih murah di bandingkan dengan kereta cepat buatan Jepang. Dari penjelasan di atas dapat kita simpulkan bahwa keunggulan investasi Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung lah yang membuat Indonesia pada akhirnya memilih mereka dalam proyek ini karena banyak keuntungan yang di dapat oleh Indonesia.

Investasi Tiongkok di Indonesia dalam Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Sudah di sebutkan sebelumnya, bahwa salah satu alasan Indonesia memilih Tiongkok pada pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung adalah jumlah biaya pembangunan proyek yang lebih murah dan investasi yang di berikan oleh Tiongkok lebih besar di bandingkan oleh Jepang. Kendati Jepang lebih berpengalaman di proyek kereta cepat, pemerintah lebih tertarik bekerja sama dengan Tiongkok karena dianggap lebih banyak memberikan keuntungan. Keuntungan tersebut menyangkut aspek ekonomi, seperti transfer teknologi kereta cepat yang merupakan hal baru bagi manusia

²⁰<https://m.tempo.co/read/news/2015/10/06/090707043/4-bumn-bentuk-konsorsium-penggarap-proyek-kereta-cepat> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

²¹<http://bisnis.liputan6.com/read/2440916/perbedaan-proposal-proyek-kereta-cepat-china-dan-jepang> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

²²<http://jakartagreater.com/persaingan-Tiongkok-jepang-di-kereta-cepat-jakarta-bandung/> diakses pada tanggal 24 Juli 2016

Indonesia serta digunakannya komponen dalam negeri untuk kegiatan pembangunannya.

Dari studi kelayakan yang dilakukan oleh Tiongkok dapat kita simpulkan bahwa, Investasi yang dilakukan oleh Tiongkok ke Indonesia dalam proyek ini sebesar 75 persen dari total keseluruhan biaya proyek, yaitu berjumlah US\$4,125 Milyar atau sekitar Rp 54,45 Triliun dan sisanya 25 persen lagi akan didanai oleh modal bersama melalui konsorsium yang dibuat oleh Tiongkok dan Indonesia yang tergabung di dalam PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yaitu, China Railway International Co. Ltd milih Tiongkok dengan gabungan empat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang tergabung dalam PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) yang terdiri dari PT Kereta Api Indonesia, PT Wijaya Karya, PTPN VIII dan PT Jasa Marga yang memiliki komposisi penyertaan saham masing-masing adalah Wijaya Karya menguasai 38% atau Rp1,710 triliun, KAI dan PTPN VIII sebesar 25% atau Rp1,125 triliun dan Jasa Marga sebesar 12% atau Rp540 miliar.²³

Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) mengatakan pembangunan kereta cepat rute Jakarta - Bandung meningkatkan nilai realisasi investasi China di Indonesia dan menjadi realisasi investasi pemodal Tiongkok yang terbesar di Indonesia di tahun 2015.²⁴ Jika kereta cepat Jakarta-Bandung ini selesai maka jalur ini akan

menjadi jalur kereta cepat pertama di Asia Tenggara, dimana Singapura dan Malaysia merupakan negara di Asia Tenggara yang juga berminta dalam kereta cepat ini.²⁵ Selain menjadi pertama di Asia Tenggara dan Indonesia, kereta yang bisa melesat 350 kilometer (km) per jam ini, bisa menjadi daya pikat bagi wisatawan lokal dan ASEAN untuk mencoba sensasi manaiki kereta cepat ini.

Perkembangan Terakhir Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Setelah mengalami proses yang cukup panjang, akhirnya pembangunan mega proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan segera di laksanakan dengan Tiongkok yang akan menjadi mitra Indonesia. Namun dalam pelaksanaannya ada beberapa kendala yang di hadapi oleh kedua negara guna memulai proyek tersebut. Masalah perizinan merupakan salah satu masalah yang membuat pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ini urung di laksanakan. Beberapa izin yang harus di penuhi adalah izin trase, izin AMDAL atau izin lingkungan, izin pembangunan, izin konsensi dan izin lainnya.²⁶ Namun, masalah yang ada tidak membuat proyek ini berhenti di tengah jalan begitu saja.

Pada tanggal 12 Januari 2016, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan menandatangani izin trase proyek pembangunan *high speed railway* (HSR) atau kereta api cepat tujuan Jakarta-Bandung setelah semua syarat dipenuhi, termasuk rekomendasi dari pemerintah

²³<http://industri.bisnis.com/read/20151016/45/482774/kereta-cepat-ri-china-bentuk-perusahaan-konsorsium> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

²⁴<http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/2016012091131-92-105979/proyek-kereta-cepat-bakal-jadi-investasi-terbesar-china-di-ri/> di akses pada tanggal 30 Juli 2016

²⁵<http://www.kotakbulat.com/2016/01/7-hal-yang-perlu-diketahui-tentang.html> di akses pada tanggal 30 Juli 2016

²⁶<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/01/13/171950126/Sebelum.Proyek.KA.Cepat.Dimulai.Ini.Izin.yang.Harus.Dipenuhi> di akses pada tanggal 1 Agustus 2016

provinsi, kota, dan kabupaten yang dilintasi jalur kereta api cepat Jakarta-Bandung, dimana Izin trase tersebut tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 25 Tahun 2016 tentang Penetapan Trase Jalur Kereta Api Cepat antara Jakarta dan Bandung Lintas Halim-Tegalluar.²⁷ Penetapan trase merupakan tonggak penting dalam pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Api Cepat antara Jakarta dan Bandung

Setelah mendapatkan izin trase dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub), proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung masih membutuhkan pengurusan izin analisis dan dampak lingkungan (Amdal) sebagai prasyarat pembangunan. dokumen formal baru diserahkan pada 4 November 2015, selanjutnya, pada 28 Desember 2015 dilakukan persiapan rapat tim teknis oleh Tim Amdal. Di dalam Tim Amdal tersebut, masuk sebagai anggota Dirjen Planologi dan Tata Lingkungan. Dalam rapat teknis, Tim Amdal membahas kerangka acuan Amdal, lalu pada tanggal 11 Januari 2016, dilakukan perbaikan dan disampaikan sehari kemudian. Selanjutnya pembahasan lengkap Amdal, RPL (Rencana Pemantauan Lingkungan) dan RKL (Rencana Pengelolaan Lingkungan) dan Pada tanggal 18 sampai 19 Januari 2016, progres Amdal dirapatkan dan hasilnya, Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan dan Izin

Lingkungan terbit 1 hari kemudian yaitu tanggal 20 Januari 2016.²⁸

Pada tanggal 21 Januari 2016, Presiden Jokowi meresmikan dimulainya pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan proses *groundbreaking* berada di lokasi kebun teh Walini, Cikalong Wetan, Bandung Barat, Jawa Barat.²⁹ *Groundbreaking* ini sekaligus pertanda dimulainya pembangunan infrastruktur dan sarana pendukung lainnya demi terlaksananya program kereta cepat Jakarta-Bandung. Namun, PT. KCIC belum bisa melanjutkan pembangunan fisik atau konstruksi pasca *groundbreaking* karena konsorsium kereta cepat masih menunggu terbitnya 3 jenis izin yakni perjanjian konsesi, izin usaha penyelenggara prasarana dan izin pembangunan prasarana perkeretaapian umum dan terus melakukan komunikasi dan memenuhi berbagai dokumen yang diminta oleh Kemenhub.

Setelah melakukan proses yang cukup lama, pada tanggal 16 Maret 2016, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan melalui kuasanya Dirjen Perkeretaapian telah menandatangani kesepakatan mengenai konsesi proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dan penandatanganan konsesi dilakukan langsung oleh Dirjen Perkeretaapian Kemenhub Hermanto Dwiatmoko dengan Direktur Utama PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) Hanggoro Budi Wirjawan, dimana ringkasan perjanjian yang disepakati, di antaranya masa konsesi pengoperasian

²⁷<http://www.viva.co.id/prancis2016/read/722232-jonan-keluarkan-izin-trase-kereta-cepat-jakarta-bandung> diakses pada tanggal 1 Agustus 2016

²⁸<http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2016/02/09/215240/ini-kronologis-penerbitan-amdal-kereta-cepat-jkt-bdg/#.V6R2-xKe3IU> di akses pada tanggal 1 Agustus 2016

²⁹<http://finance.detik.com/read/2016/01/21/113902/3123596/4/respikan-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-jokowi-sampurasun> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016

kereta cepat ini selama 50 tahun terhitung sejak 31 Mei 2019, Jika konstruksi belum juga selesai pada tanggal tersebut, maka semua menjadi tanggung jawab PT. KCIC selaku penyelenggara dan dari jangka waktu tersebut jika masa konsesi habis PT. KCIC wajib mengembalikan seluruh aset ke pemerintah dalam kondisi layak operasi dan bebas dari utang pihak ketiga.³⁰

Setelah Perjanjian Konsesi Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum Kereta Cepat Jakarta-Bandung terbit pada 16 Maret 2016, PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC) juga telah mengantongi izin usaha penyelenggaraan prasarana kereta api cepat yang telah di terbitkan oleh Kementerian Perhubungan, dan termaktu di dalam Keputusan Menteri (Kepmen) Perhubungan Nomor: KP 160 Tahun 2016 tentang Pemberian Izin Usaha Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum Untuk Kereta Api Cepat Antara Jakarta dan Bandung Kepada PT Kereta Cepat Indonesia China. Izin usaha ini diberikan selama 30 tahun sejak Kepmen ini dikeluarkan pada tanggal 17 Maret 2016 dan apabila jangka waktunya habis, PT. KCIC masih bisa memperpanjang izin tersebut selama 20 tahun lagi.³¹

Setelah ditandatanganinya Perjanjian Konsesi Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum Kereta Cepat Jakarta-Bandung pada 16 Maret 2016 dan dilanjutkan penerbitan Izin Usaha Penyelenggaraan Prasarana Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung pada 17 Maret

2016, Pada tanggal 18 Maret 2016, Kementerian Perhubungan menerbitkan Izin Pembangunan Prasarana Perkeretaapian Umum kepada PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), untuk proyek kereta cepat Bandung-Jakarta, Izin pembangunan tersebut termuat dalam Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: HK.601/SK.05/DJKA/3/16 tentang Pemberian Izin Pembangunan Prasarana Perkeretaapian Umum untuk Trase Jalur Kereta Api Cepat antara Jakarta dan Bandung Segmen CK 95+000 sampai dengan CK 100+000 kepada PT. KCIC, namun izin pembangunan prasarana perkeretaapian ini hanya untuk 5 km yang telah diajukan oleh PT. KCIC karena 137 km sisanya, PT. KCIC masih belum menyampaikan kelengkapan dokumen yang diperlukan.³²

Dengan pemenuhan regulasi terkait pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, diharapkan pembangunan transportasi massal berbasis rel dapat menciptakan produktivitas rakyat dan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik khususnya di daerah-daerah yang dilalui oleh kereta cepat tersebut. Hal ini tentunya sejalan dengan program Nawa Cita pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla.

Simpulan

Indonesia akhirnya menjatuhkan pilihan kepada Tiongkok.MoU pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Penandatanganan ini dilakukan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno dengan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional

³⁰<http://bisnis.liputan6.com/read/2460553/perjanjian-konsesi-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati> di akses pada tanggal 2 agustus 2016

³¹<http://katadata.co.id/berita/2016/03/18/kcic-resmi-dapat-izin-usaha-kereta-cepat-jakarta-bandung> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016

³²<http://industri.bisnis.com/read/20160318/98/529631/ka-cepat-izin-pembangunan-terbit-pt-kcic-harus-segera-eksekusi-proyek> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016

RRC di Great Hall of The People, Beijing, Tiongkok. Pemerintah Jepang mengaku kecewa karena Indonesia lebih memilih Tiongkok untuk menggarap proyek kereta super cepat Jakarta-Bandung, apalagi negeri ini memiliki reputasi sebagai pembuat kereta kelas dunia. Dengan semua alasan yang adaseharusnya bisa mengarahkan Indonesia untuk lebih mendekat pada Jepang. Mengapa pada akhirnya Indonesia memilih bekerjasama dengan Tiongkok dalam Proyek Kereta cepat Jakarta-Bandung ?

Jawabannya adalah karena Indonesia ingin menyeimbangkan pengaruh ekonomi antara Tiongkok dan Jepang di Indonesia yang notabene merupakan negara besar di Asia bahkan dunia. Ini dapat dilihat dari jumlah investasi dan kerjasama internasional kedua negara yang sangat berbeda jauh. Jepang terlebih dahulu menancapkan pengaruh ekonominya di Indonesia dengan menjadi investor utama sejak tahun 1967. Indonesia khawatir apabila nantinya Jepang ikut campur dalam hal pemerintahan negara Indonesia di karenakan hal ini.

Jumlah investasi Tiongkok di Indonesia pasca krisis ekonomi atau pada tahun 1999 hingga 2015 hanya mencapai US\$2,575,4 juta, sedangkan investasi Jepang di Indonesia berjumlah US\$26,582,3 juta. Ini membuktikan bahwa dalam hal investasi Indonesia, Jepang jauh mengungguli Tiongkok sehingga investasi Jepang sangat memberikan pengaruh yang kuat bagi Indonesia khususnya dalam segi ekonomi. Perbandingan jumlah kerja sama internasional antara Tiongkok dan Jepang di Indonesia juga memiliki perbandingan yang sangat jauh. Jumlah kerjasama internasional yang di lakukan

oleh Tiongkok di Indonesia berjumlah 72 perjanjian sedangkan kerjasama internasional yang di lakukan oleh Jepang di Indonesia di Indonesia berjumlah 430 perjanjian. Jumlah perjanjian terbanyak yang di lakukan Tiongkok ada di bidang ekonomi dan perjanjian terbanyak yang di lakukan oleh Jepang di Indonesia ada di bidang pinjaman atau hibah. Walaupun begitu, dengan banyaknya jumlah kerjasama internasional kedua negara di Indonesia membuktikan bahwa Tiongkok dan Jepang sangat ingin merangkul Indonesia dengan cara menjalin kerjasama sebanyak-banyaknya.

Setelah mengalami proses yang cukup panjang, akhirnya pembangunan mega proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan segera di laksanakan dengan Tiongkok yang akan menjadi mitra Indonesia. Namun dalam pelaksanaannya ada beberapa kendala yang di hadapi oleh kedua negara guna memulai proyek tersebut. Masalah perizinan merupakan salah satu masalah yang di hadapi dalam proses pembangunan proyek ini. Hal itu lantas tak membuat proyek ini berhenti di tengah jalan, karena proyek ini merupakan salah satu infrastruktur yang nantinya sangat berguna bagi Indonesia untuk memajukan perekonomian negara. Selain itu banyak keuntungan yang di dapat oleh Indonesia apabila proyek ini rampung atau selesai di laksanakan nantinya.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

Fitria Wulandari, Arum, Damayanti, Christy, Dipokusumo GPH. "Kerjasama Indonesia-China : Transfer Teknologi di Bidang

Industri Pertahanan (Study Kasus Pembuatan Rudal C-705)”. Hal 1-2

sejumlah-mou di akses pada tanggal 28 Juli 2016

Buku

Busroh, Abu Daud, SH. 2008. *Ilmu Negara*, Cet.5, Jakarta : Bumi Aksara. Hal 56-57.

Direktorat Jenderal Kerjasama Asean Deplu RI 2001, Pemulihan Ekonomi Indonesia melalui Kerjasama Investasi dan Perdagangan dengan Mitra Wicara ASEAN +3 (Cina-Jepang-Korea Selatan):Hambatan dan Peluang, Deplu-RI, hlm 40.

Maleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. Hal 5.

Website

<http://e-journal.uajy.ac.id/680/2/1EP16282>. diakses pada tanggal 15 Maret 2016

<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/02/05/150747626/Darimana.Pinjaman.Miliaran.Dollar.untuk.Proyek.KA.Cepat>. diakses pada tanggal 15 Maret 2016

<http://finance.detik.com/read/2015/03/27/081337/2871053/4/menteri-rini-teken-mou-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-dengan-Tiongkok> diakses pada tanggal 15 Maret 2016

<http://bisnis.liputan6.com/read/2328914/jepang-kecewa-ri-pilih-Tiongkok-garap-kereta-super-cepat> diakses pada tanggal 15 Maret 2016

<https://id.scribd.com/doc/49766705/10/Tiori-Kerjasama-Internasional> di akses pada tanggal 31 Maret 2016

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/03/26/nlteev-bertemu-presiden-cina-jokowi-tandatangani>

<http://www.imq21.com/news/print/291150/20150327/113443/Rini-Teken-Mou-Kereta-Cepat-Jakarta-Bandung.html> di akses pada tanggal 28 Juli 2016

<http://www.harnas.co/2015/04/02/jepang-china-siap-investasi-rp-955-t> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

<http://kanalsatu.com/id/post/41058/presiden-jokowi-akan-melawat-ke-jepang--cina-dan-malaysia> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

<http://www.haryoprasodjo.com/2013/04/perbandingan-kerjasama-ekonomi-cina-dan.html> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

<http://library.upnvj.ac.id/pdf/2s1hi/206613005/bab2.pdf> di akses pada tanggal 10 Juli 2016

<http://www.slideshare.net/genokgagah/k30117551> di akses pada tanggal 20 Juli 2016

<http://www.cnnindonesia.com/internasional/20150831115055-106-75588/beda-kepentingan-jepang-dan-china-di-proyek-kereta-cepat/> di akses pada tanggal 24 juli 2016

<http://bisnis.liputan6.com/read/2290611/ini-keunggulan-kereta-cepat-milik-china> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

<https://m.tempo.co/read/news/2015/10/06/090707043/4-bumn-bentuk-konsorsium-penggarap-proyek-kereta-cepat> di akses pada tanggal 24 Juli 2016

- <http://bisnis.liputan6.com/read/2440916/perbedaan-proposal-proyek-kereta-cepat-china-dan-jepang> di akses pada tanggal 24 Juli 2016
- <http://bisnis.liputan6.com/read/2460553/erjanjian-konsesi-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016
- <http://jakartagreater.com/persaingan-Tiongkok-jepang-di-kereta-cepat-jakarta-bandung/> diakses pada tanggal 24 Juli 2016
- <http://katadata.co.id/berita/2016/03/18/kci-c-resmi-dapat-izin-usaha-kereta-cepat-jakarta-bandung> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016
- <http://industri.bisnis.com/read/20151016/45/482774/kereta-cepat-ri-china-bentuk-perusahaan-konsorsium> di akses pada tanggal 24 Juli 2016
- <http://industri.bisnis.com/read/20160318/98/529631/ka-cepat-izin-pembangunan-terbit-pt-kcic-harus-segera-eksekusi-proyek> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016
- <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160122091131-92-105979/proyek-kereta-cepat-bakal-jadi-investasi-terbesar-china-di-ri/> di akses pada tanggal 30 Juli 2016
- “Jepang Bingung Mengapa Indonesia Memilih Shinkansen Tiongkok”. *Tribun Internasional*. 24 September 2015. Diakses dari <http://www.tribunnews.com/internasional/2015/09/24/jepang-bingung-mengapa-indonesia-memilih-shinkansen-Tiongkok> diakses pada tanggal 15 Maret 2016
- <http://www.kotakbulat.com/2016/01/7-hal-yang-perlu-diketahui-tentang.html> di akses pada tanggal 30 Juli 2016
- <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/01/13/171950126/Sebelum.Proyek.KA.Cepat.Dimulai.Ini.Izin.yang.Harus.Dipenuhi> di akses pada tanggal 1 Agustus 2016
- <http://www.viva.co.id/prancis2016/read/722232-jonan-keluarkan-izin-trase-kereta-cepat-jakarta-bandung> di akses pada tanggal 1 Agustus 2016
- <http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2016/02/09/215240/ini-kronologis-penerbitan-amdal-kereta-cepat-jkt-bdg/#.V6R2-xKe3IU> di akses pada tanggal 1 Agustus 2016
- <http://finance.detik.com/read/2016/01/21/113902/3123596/4/resmikan-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-jokowi-sampurasun> di akses pada tanggal 2 Agustus 2016