

PENGARUH PROGRAM *BELT AND ROAD INITIATIVE* TERHADAP PEMBANGUNAN JALAN TOL CISUMDAWU JAWA BARAT

Oleh: Rahminati Rantasori

Email: rahmii.rantasori@gmail.com

Pembimbing: Dr. Afrizal S.IP, M.A

Bibliography: 6 Jurnal, 2 Buku, 8 Website

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H. R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru

Pekanbaru 28293 Telp/Fax: 07561-63277

Abstract

Infrastructure is built in order to improve the economy in a country that serves to reduce production numbers, facilitate delivery, and of course save time, and communication between regions that can be resolved quickly. Tiongkok is one of the countries included in the ranks of Indonesia's strategic partners in terms of investment for infrastructure development, especially toll roads. This happened because of various driving factors that Indonesia made to attract these investments.

The research conducted with qualitative method particularly the case study to analyze a sequential cases in the field. Data of this research was obtained from the books, journals, official documents and websites that support the hypothesis. The author used interest group level analyze and this research is using liberalism perspective, and dependency theory.

The results of this study show that Tiongkok investment is increasing due to diplomatic efforts to facilitate the entry of Tiongkok investment. Indonesia's diplomatic efforts through BKPM include promotions, work visits, market sounding. As a power of new economy world, Tiongkok initiatives OBOR. Indonesia is as a developing country to become one of member state of OBOR in order to develop its economy. In its implementation, the cooperation of infrastructure between two countries keeps increasing that has effect to the development of Indonesia's infrastructure significantly, although it can be avoided that there are many obstacles that are needed to be faced.

Key words : *Economic Diplomacy, Toll Road Construction Infrastructure, Chinese Investment*

PENDAHULUAN

Hubungan Indonesia-China mengalami penguatan di era Presiden Joko Widodo (Jokowi). Ekspansi pembangunan infrastruktur yang membutuhkan investasi besar, mendorong Indonesia untuk melakukan kerjasama ekonomi intensif dengan China. Indonesia di bawah pemerintahan Jokowi memiliki rencana pembangunan infrastruktur yang sangat ambisius. Anggaran yang dibutuhkan Indonesia untuk pembangunan infrastruktur tahun 2015-2019 sebesar Rp. 4.700 triliun.¹ Pemerintah Indonesia tidak dapat membiayai seluruh pembangunan infrastruktur, oleh sebab itu Indonesia membutuhkan investasi asing untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur.

China dengan program *Belt and Road Initiative* yang akan memberikan dana bantuan investasi pembangunan infrastruktur, tentunya sangat menarik perhatian Indonesia. Investasi menjadi pusat perhatian Indonesia terhadap China, terutama untuk membiayai pembangunan infrastruktur. China memiliki rencana untuk merevitalisasi jalur sutera, jalur perdagangan yang menghubungkan Asia dengan Eropa, dalam proyek pembangunan Silk Economic Road untuk jalur darat, dan 21 Maritime Silk Road untuk jalur laut. Rencana pembangunan proyek besar tersebut akan dibayai oleh AIIB, bank infrastruktur yang dipimpin oleh China.²

¹ BKPM (2016) 2 Tahun Jokowi-JK Realisasi Investasi China Naik Tajam [Online]. Tersedia dalam:

<<http://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita-investasi/2-tahun-jokowi-jk-realisasi-investasi-china-naik-tajam>>, diakses 1 Agustus 2018, pkl. 13.58 WIB

² Zheng, S. (2017). China's Djibouti military base: "logistics facility", or platform for

Jawa Barat terus dipacu menjadi salah satu pusat industri hulu hingga hilir yang strategis. Pembangunan infrastruktur berupa jalan tol, jaringan rel kereta api, pelabuhan dan bandara di Jabar sisi timur dinilai mempercepat pertumbuhan industri dan menarik investasi. Beberapa penambahan sarana prasarana itu diyakininya menjadi magnet bagi masuknya investasi asing dan dalam negeri untuk mengembangkan industri hulu maupun hilir.³

Tabel 1. Proyek Infrastruktur China di Indonesia

No	Proyek Infrastruktur China di Indonesia	Lokasi Proyek	Tahun Proyek
1.	Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung	Jakarta-Bandung	2016-2019
2.	Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu (Cileunyi-Sumedang-Dawuan) seksi I dan II	Jawa Barat	2016-2019
3.	Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung	Manado	2016-2019
4.	Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono	Solo	2015-2017
5.	Pembangkit Tenaga Listrik Uap (PLTU) Pulang Pisang	Kalimantan Tengah	2016
6.	Pembangkit Tenaga Listrik Uap (PLTU)	Riau	2015-2017

Sumber: Data Diolah

Berdasarkan data diatas, dalam penelitian ini akan difokuskan terhadap proyek pembangunan jalan tol Cisumdawu. Rencana pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan merupakan salah satu bagian dari program mega proyek tol Trans Java⁴

geopolitical ambitions overseas? | South China Morning Post. Diambil 24 Oktober 2018 dari <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2113300/chinas-djibouti-military-base-logistics-facility-or>

³

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/14002/Infrastruktur-Kuat.-Menperin-Pacu-Industri-Jawa-Barat>, diakses 24 Oktober 2018, pkl. 20.16 WIB

⁴ Jurnal Antalogi Pendidikan Geografi, Volume 4, Nomor 2, Agustus 2016. Universitas Pendidikan Indonesia. Muhammad Amran: Kesiapan Masyarakat terhadap Pembangunan Tol Cisumdawu. hal 1-3.

yang bertujuan untuk mempercepat sarana transportasi, perkembangan industri pariwisata, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi yang kerap terhambat karena kendala transportasi, mengurangi kemacetan akibat pasar tumpah, pasar tradisional, penyempitan jalan, jembatan rusak, jalan yang berlubang dan lain-lain adalah hal yang menghambat proses ekonomi secara merata dan cepat. Letak pembangunan Jalan Tol Cileunyi– Sumedang–Dawuan ini melewati 3 Kabupaten yaitu Kabupaten Bandung, Kabupaten Sumedang dan Kabupaten Majalengka. Desa Gudang, Desa Pasigaran dan Desa Margaluyu terkena dampak pembangunan Jalan Tol Cileunyi–Sumedang–Dawuan ini berada di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang.⁵

Upaya Indonesia untuk memperlancar arus masuk investasi China didukung juga melalui pembentukan paket kebijakan ekonomi. Pada paket kebijakan ekonomi nomor dua yang dikeluarkan Presiden Jokowi, pemerintah berfokus untuk meningkatkan investasi China dengan mempermudah izin berinvestasi.

Program *Belt and Road Initiative* merupakan salah satu proyek infrastruktur China yang akan menghubungkan China dengan negara-negara Asia Tenggara. Alasan China menginisiasi pembangunan jalur darat ini menarik untuk dikaji. Ini bukan saja karena China memainkan kekuatan politik, ekonomi, dan militer yang cukup besar di kawasan, tetapi juga

karena terdapat rivalitas antara Cina, Jepang dan Amerika Serikat di kawasan dalam perebutan pengaruh secara ekonomi dan politik.

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti mengenai “**Pengaruh Program *Belt and Road Initiative* terhadap Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu Jawa Barat**”.

METODE

Untuk memudahkan penulis dalam menjelaskan analisa terhadap permasalahan yang dihadapi serta untuk memilih konsep yang tepat dalam membentuk hipotesa, maka diperlukan suatu kerangka teoritis. Penulis menggunakan salah satu teori yaitu teori liberalisme dalam menganalisis alasan Indonesia memilih Cina sebagai investor dalam bidang infrastruktur.

Perspektif yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah **perspektif liberalisme**. Kaum liberal mempunyai pandangan tentang organisasi ekonomi masyarakat, misalnya: yakni kita bisa mengenali suatu pembagian dalam pemikiran liberal antara mereka yang berpolitik “sayap kanan”, yang percaya bahwa kebebasan individu harus di perluas kedalam ranah wilayah ekonomi. Sebaliknya, kaum liberal “sayap kiri” menyatakan bahwa prinsip-prinsip kebebasan politik dan persamaan hak bisa terancam oleh sentralisasi kekuasaan ekonomi dan kekayaan.

Banyak sekali inovasi-inovasi dalam teori liberal dan teori tersebut tercermin dalam hubungan Internasional. Contohnya, pendekatan idealisme, interdependensi, transnasionalisme, internasionalisme, liberal, teori perdamaian liberal, institusionalisme neo-liberal dan masyarakat dunia.

⁵ www.jabarprov.go.id/index.../Jabar-Bertekad-Bangun-Infrastruktur-Besar-besaran, diakses 24 Oktober 2018, pkl. 20.19 WIB

Liberalisme merupakan sebuah teori politik, ekonomi, sosial, dan suatu filsafat. Liberalisme adalah suatu filsafat yang berdasarkan pada kepercayaan tentang nilai akhir kebebasan individu dan peluang kemajuan manusia.

Dalam perkembangannya, kaum liberal terus berpendapat bahwa interdependensi memaksa begaranegara untuk saling bekerja sama secara lebih ekstensif daripada sebelumnya. Singkatnya, bagi kaum liberal, kerjasama adalah hal yang tidak mungkin terjadi karena perkembangan ilmu pengetahuan di abad 20. Namun, teknologi dan ekonomi telah menghasilkan interdependensi antara negara-negara dengan aktor-aktor lainnya, seperti NGO's, perusahaan-perusahaan multinasional atau institusi-institusi internasional.

Teori tersebut berkaitan dengan penelitian ini karena upaya *invisible hands* yang dilakukan China melalui pintu investasi dimana ciri utama investasi ini ialah mulai dari uang, manajemen, materiil, marketing, tenaga ahli hingga metode serta tenaga kasar (kuli) pun berasal dari Cina. Model investasi *Turnkey Project* pada program *One Belt One Road* ini merupakan pola Xi Jinping dalam rangka meluaskan *living space* atau ruang hidup. Model *one country and two system* (elaborasi sistem kapitalis dan komunis hidup berdampingan) yang dianut Cina kini, di satu sisi mampu meningkatkan pertumbuhan ekonominya, tetapi di sisi lain, tanpa diduga justru meningkatkan pengangguran.

PEMBAHASAN

Pinjaman Bidang Infrastruktur Investasi asing Cina di Jawa Barat yang mencakup dua proyek besar yang

mendapatkan “Financial Investment” atau Loan. Tol Cisumdawu (Cileunyi/Bandung-Sumedang-Dawuan) seksi 2 sepanjang 10,1 km. Tol ini dibiayai oleh pendanaan dari pemerintah Cina. Pinjaman dari Cina senilai Rp3,60 triliun dialokasikan untuk jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu). Pada ruas itu, kontraktor Cina mengerjakan sekitar 6,30 km dari total 29 km porsi pemerintah. Perusahaan konsorsium Metallurgical Corporation of China Ltd, PT Wijaya Karya Tbk, PT Nindya Karya dan PT Waskita Karya Tbk. Mereka berbagi kontrak senilai Rp 3,48 triliun. Dalam proyek ruas tol Cisumdawu ini pemerintah telah menyepakati untuk mengerjakan 2 seksi yaitu seksi I Cileunyi-Rancakalong sepanjang 12,025 km dan seksi II Rancakalong-Sumedang sepanjang 17,35 km.⁶ Sementara itu, pada ruas Balikpapan-Samarinda, kontraktor Cina mengerjakan 11 km dari total 33 km porsi pemerintah di seksi V (Balikpapan-Bandara-Sepinggang Balikpapan). Adapun, alokasi pinjamannya mencapai Rp900 miliar. Konstruksi jalan tol Manado-Bitung juga menggunakan pinjaman China senilai Rp1,60 triliun. Kontraktor China mengerjakan 7 km dari total 14 km porsi pemerintah.⁷

⁶ Harian Kompas ” Konsorsium Perusahaan China-BUMN Menangkan Lelang Proyek Tol Cisumdawu” dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/09/15/153242326/Konsorsium.Perusahaan.China-BUMN.Menangkan.Lelang.Proyek.Tol.Cisumdawu>, diakses pada tanggal 18-02-2018 pukul 10.32 WIB

⁷ Deandra Syarizka “Bisnis Indonesia” 2013 dalam <http://koran.bisnis.com/read/20170201/449/624691/2-ruas-tol-ditugasi-ke-investor>, diakses pada tanggal 18-02-2018 pukul 10.32 WIB

Indonesia-Cina berkomitmen untuk mengembangkan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan cara pertumbuhan berkelanjutan, stabil dan cepat, kerjasama ekonomi dan perdagangan bilateral ditingkatkan. Oleh karena itu, kerjasama kedua negara tersebut diperlukan untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi kedua negara. Pada bulan Maret 2012, sebagaimana telah disepakati dalam Pernyataan Bersama antara Republik Rakyat Cina dan Republik Indonesia, pemerintah Cina dan Indonesia setuju untuk mengembangkan Program Pengembangan Lima Tahun antara Indonesia Cina untuk Kerjasama di Bidang Perdagangan dan Kerjasama Ekonomi 2013-2017 sesuai dengan Rencana Lima Tahun ke-12 untuk Pembangunan Ekonomi dan Sosial Nasional Republik Rakyat Cina dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Republik Indonesia.

Menurut Laporan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Cina menyiratkan dana proyek-proyek infrastruktur di Indonesia antara lain pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandar udara (bandara), pembangunan jalan sepanjang 1.000 kilometer (km), pembangunan jalan kereta api sepanjang 8.700 km, serta pembangunan pembangkit listrik berkapasitas 35.000 megawatt (MW). Cina juga akan terlibat dalam pembangunan jalur kereta super cepat Jakarta-Bandung dan Jakarta Surabaya dengan total dana sebesar US\$100Miliar sebagai modal investasi setelah Pemerintah Indonesia

memberikan daftar proyek-proyek yang diperuntukkan bagi para investor Cina.⁸

Perluasan kerjasama ekonomi antara Indonesia-Cina juga ditandai dengan adanya beberapa perjanjian kontrak kerjasama dan penandatanganan Memorandum of Understanding, dari hasil kunjungan kenegaraan Presiden Jokowi ke Beijing bertemu dengan Presiden Xi Jinping untuk melakukan pembicaraan bilateral pada Maret 2015. Mengambil tema Kemitraan untuk Perdamaian dan Kesejahteraan, Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping sepakat untuk membawa Kemitraan Strategis Komprehensif dalam kerja nyata yang bermanfaat bagi rakyat Indonesia dan Tiongkok.

Fokus pembicaraan bilateral antara Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping kali ini terkait upaya peningkatan kerja sama di bidang perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, dan hubungan antar masyarakat. Secara khusus Presiden Joko Widodo mengundang pihak Tiongkok untuk semakin meningkatkan arus investasi langsung di berbagai bidang ke Indonesia. Kedua presiden juga menyentuh isu kawasan yang menjadi perhatian bersama.

Cina yang mengalami kemajuan pesat di dalam pembangunan dan pertahanan dan keamanannya akan terus dimanfaatkan oleh Indonesia demi memenuhi kepentingan nasionalnya. Posisi setara di dalam hubungan kedua negara mutlak diperlukan karena pada hakikatnya baik Indonesia maupun Cina adalah dua negara yang saling membutuhkan di dalam upaya mereka

⁸ Jurnal Hubungan Internasional, "Konsep Bantuan Luar Negeri Cina ke Indonesia sebagai Kedok Investasi (Studi Kasus: Implikasi Pengiriman Tenaga Kerja Asing Cina)" Vol. 5 Edisi 1 APRIL 201, hlm. 58.

menjaga kelangsungan pembangunan berkelanjutan.

Dampak Program One Belt and Road Initiative terhadap Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu

Dampak dari pembangunan jalan tol adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktifitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat. Sebuah studi yang dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LPEM FE-UI) tentang; Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi, menunjukkan hasil yang menarik. Hasil studi ini menyatakan bahwa kenaikan stok jalan sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%.⁹

Di samping sisi positifnya, dampak negatif yang menjadi sumber perdebatan dalam pembangunan jalan tol adalah penggunaan lahan yang sangat luas dan secara langsung akan berdampak pada tata ruang lahan pertanian secara keseluruhan di pulau Jawa. Jalan panjang yang membelah pulau Jawa selain akan memangkas luas lahan pertanian juga akan memotong alur sungai, saluran irigasi, dan mengubah alur distribusi sarana kebutuhan pertanian maupun pemasaran produk pertanian. Kemudian pembangunan jalan tol juga akan membuka kawasan pemukiman dan industri baru yang secara langsung juga akan mengurangi luas lahan pertanian.

⁹ Journal of Rural and Development Volume I No. 2 Agustus 2010. 161. DAMPAK KEBERADAAN JALAN TOL TERHADAP KONDISI FISIK, SOSIAL, DAN EKONOMI LINGKUNGANNYA oleh Sumaryoto. Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret

Dampak Sosial

Dampak sosialnya adalah dengan dibuatkannya jalan arteri bagi penduduk di tepi jalan tol, harga tanah pun menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya.

Jalur tol Cisumdawu dibuat dengan melewati banyak jalan raya serta jalan kecil yang biasa dilewati warga setempat. Karena itu jalanan yang dilalui jalur tol tersebut harus dipindahkan dengan rute yang umumnya lebih jauh dari sebelumnya. Pembangunan jalan baru yang harus dilakukan secara cepat menyebabkan proses pembangunan tidak optimal sehingga jalanan menjadi mudah rusak. Material jalan berupa batu kerikil, ditambah dengan banyaknya truk besar yang melewati jalan mempercepat proses kerusakan.

Kerusakan biasanya berupa lubang jalan ataupun terlepasnya kerikil dan batuan pada jalan. Lubang jalan yang tertutup air menyebabkan banyak kendaraan yang terperosok bahkan terjatuh. Sedangkan kerikil dan batuan yang terlepas membuat jalanan menjadi sulit untuk dilalui. Tingkat kecelakaan meningkat dengan adanya masalah ini dan diperparah dengan adanya aktivitas pengangkutan tanah dari galian proyek dengan menggunakan truk. Tanah galian yang terjatuh dari truk terkadang tidak segera dibersihkan oleh pekerja menyebabkan jalanan menjadi sangat licin ketika terkena air hujan. Kendaraan bermotor terutama kendaraan beroda dua seringkali tergelincir di jalan tersebut. Saat musim kemarau tanah yang memenuhi jalan tersebut menimbulkan debu yang sangat mengganggu bagi masyarakat sekitar.

Kecelakaan lalu lintas juga diakibatkan oleh banyaknya truk yang melintas di jalan yang biasa dilewati warga. Jalanan yang sempit membuat kendaraan warga sulit untuk melintas, bahkan menimbulkan korban jiwa akibat tersenggol oleh truk besar pengangkut tanah. Angka kecelakaan yang diakibatkan pembangunan jalan tol ini terus bertambah setiap tahunnya, mulai dari kecelakaan ringan hingga kecelakaan parah. Masalah ini harus segera diatasi agar jumlah korban tidak terus bertambah. Pemerintah sebaiknya memberikan pengawasan lebih pada proyek ini dengan menurunkan polisi lalu lintas ataupun memisahkan jalur truk pengangkut tanah dengan jalur yang dilewati warga.¹⁰

Dampak Ekonomi

Kabupaten Sumedang memiliki lahan pertanian yang cukup luas sehingga masyarakatnya banyak yang menjadi seorang petani. Mereka umumnya menanam padi pada musim hujan dan sayuran pada musim kemarau. Jumlah produksi padi di Sumedang mencapai 408.643 ton, dengan hasil padi sawah mencapai 388.981 ton dan hasil padi ladang 19.622 ton pada tahun 2006. Sektor pertanian menyumbang dana yang cukup besar, meskipun sumbangan dana yang paling besar berasal dari sektor perdagangan, hotel dan restoran yaitu mencapai 27 persen dengan nilai ekonomi mencapai 1,2 trilyun rupiah.¹¹

Proyek tol Cisumdawu menghabiskan sebanyak 4.000 hektar sawah yang berada di kabupaten Sumedang. Menurut Kepala Dinas

Pertanian Tanaman Pangan dan Hortikultura Kab. Sumedang, Ir. Yosep Suhayat MM, dengan asumsi satu hektar sawah menghasilkan gabah minimal 5 ton, dikali dua masa tanam, maka produksi gabah yang hilang dapat mencapai 20.000 ton dalam satu tahun. Artinya dibandingkan tahun 2006, kabupaten Sumedang kehilangan produksi padi sebesar 4,894%. Berkurangnya lahan pertanian juga menyebabkan masyarakat Sumedang kehilangan pekerjaan mereka dan terpaksa harus mencari pekerjaan lain karena meningkatnya harga tanah.¹²

Permasalahan ini dapat menyebabkan perekonomian kabupaten Sumedang mengalami penurunan. Penggantian lahan sawah harus segera dilakukan agar hasil produksi padi bisa segera meningkat seperti sebelumnya. Hilangnya lahan pertanian dan penebunan juga menyebabkan suhu Kabupaten Sumedang meningkat karena jumlah pohon dan tanaman yang berkurang. Untuk mengembalikan suhu normal kabupaten Sumedang perlu segera dilakukan reboisasi di daerah dekat pembangunan jalan tol.

Dampak Lingkungan

Proses pembangunan jalan tol Cisumdawu dilakukan dengan membuka lahan lalu mengubahnya menjadi jalan tol. Lahan yang digunakan dalam proyek ini adalah perumahan warga, lahan pertanian seperti sawah dan kebun, bukit dan hutan. Rumah warga yang terkena pembangunan jalan akan mendapatkan ganti rugi berupa uang untuk membangun kembali rumah mereka. Namun, sampai sekarang masih ada warga yang belum menerima uang ganti

¹⁰ Slameto. (2010). *Belajar Dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya*. Jakarta : Rineke Cipta

¹¹BPS. (2015): Kecamatan Rancakalong dalam Angka Tahun 2015. Sumedang: BPS

¹² BPS. (2014): Kecamatan Rancakalong dalam Angka Tahun 2014. Sumedang: BPS

rugi tersebut. Banyaknya lahan yang digunakan untuk proyek ini juga meningkatkan harga tanah sehingga warga yang rumahnya dihancurkan harus membeli tanah dengan harga yang lebih tinggi dibandingkan harga tanahnya yang dulu.

Selain kerugian yang dialami warga akibat meningkatnya harga tanah, warga juga mengalami kerugian akibat banjir lumpur yang disebabkan pembukaan lahan di bukit. Seperti yang dialami warga Sumedang di RW 06 dan RW 07, Panyirapan, Desa Mekarjaya, kecamatan Sumedang Utara pada hari Rabu, 20 Januari 2016, rumah mereka tergenang lumpur hingga setinggi 40 cm saat hujan deras. Tembok pagar salah seorang warga, Pak Kuswara, hancur akibat banjir lumpur ini. Banjir juga merusak tanaman padi yang baru saja ditanam warga sehingga terancam gagal panen.¹³

Kepala Desa Mekarjaya, Dudung Suryana, dalam salah satu wawancaranya mengatakan bahwa proyek tol Cisumdawu melakukan perataan tanah tanpa membuat saluran air terlebih dulu sehingga mengakibatkan banjir lumpur saat terjadi hujan deras. Untuk mengatasi hal ini diharapkan kontraktor serta pemerintah dapat membuat saluran air terlebih dahulu sebelum melakukan perataan tanah di daerah yang lebih

tinggi dibandingkan pemukiman warga untuk mengurangi dampak negatif yang dapat ditimbulkan. Kontraktor juga seharusnya melakukan penanaman kembali di daerah sekitar bukit yang dijadikan jalan tol agar air hujan dapat terserap untuk mengurangi resiko banjir dan tanah longsor.

Jumlah Peningkatan Tenaga Kerja Asing China di Indonesia

Beberapa liputan tentang keberadaan tenaga kerja asing asal China di Indonesia dari media lokal dan Nasional:¹⁴ Banten diprediksi mengalami banjir tenaga kerja asing (TKA) sebanyak 25 ribu orang yang mulai masuk sejak akhir 2015-2016, dari Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Disnakertrans) Kabupaten Sukabumi mencatat jumlah pekerja asing mencapai 664 orang, dari jumlah itu, baru sebanyak 256 pekerja asing telah memperpanjang izin tinggal dan bekerja. Sisanya belum melakukan pengajuan perpanjangan izin, TKA yang belum memperpanjang izin bekerja dan izin tinggal mencapai 408 orang, berasal dari berbagai negara seperti China, Korea Selatan, Taiwan, Thailand dan Malaysia. —Hampir 50 persennya TKA berasal dari Cina. Mereka mayoritas berasal dari garmen, kata Kepala Seksi Penyediaan dan Penempatan Tenaga Kerja dalam Negeri Disnakertrans Kabupaten Sukabumi Tatang Arifin. Mereka, kata Tatang, kebanyakan TKA asal Cina itu dipekerjakan di jabatan menengah, seperti ahli teknisi.

Meskipun TKA asal China mendominasi di Kabupaten Sukabumi

¹³ PENGARUH KONVERSI LAHAN PADA PEMBANGUNAN JALAN TOL CISUMDAWU TERHADAP PERUBAHAN STATUS SOSIAL DAN EKONOMI PETANI DI KECAMATAN RANCAKALONG KABUPATEN SUMEDANG Oleh: R. Dewi, W. Kastolani, W. Eridiana Departemen Pendidikan Geografi, Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia. *Antologi Pendidikan Geografi, Volume 4, Nomor 2, Agustus 2016 / 1*

¹⁴ 2
<http://bisnis.liputan6.com/read/2315208/banten-bakal-kebanjiran-tenaga-kerja-asing-saat-mea>

namun masa bekerja TKA asal China itu cukup singkat. Selain itu, masa kerjanya tidak bisa diperpanjang lagi. —Untuk TKA asal China, Taiwan, dan India masa kerjanya dibatasi hanya enam bulan,|| tuturnya. (sule/win).¹⁵ Selama Januari hingga pekan ke-3 Juli 2016, Direktorat Jenderal Imigrasi telah memproses 5.044 kasus terkait tindakan administrasi keimigrasian (TAK). Dari jumlah itu , 2.856 orang asing berhasil dideportasi oleh pihak Imigrasi . Sedangkan dari 10 negara, warga negara China merupakan terbanyak yang melakukan pelanggaran TAK yaitu 1180 orang. Kemudian diikuti Afganistan 411 orang, Bangladesh 172 orang, Filipina 151 orang dan Irak 127 orang. Dalam menghadapi perdagangan bebas, Pengawas ketenagakerjaan akan tetap mengacu kepada regulasi yang mengatur tentang syarat dan kualifikasi mempekerjakan Tenaga Kerja Asing.

Rezim perdagangan bebas dunia nampaknya memposisikan Indonesia melalui tangan-tangan penguasanya untuk mau tidak mau menjalankan skenario kebijakan global yang diterjemahkan oleh Jokowi dalam bentuk Master Plan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia.

Sebuah kebijakan ibarat pedang bermata dua. Sisi satu matanya dalam bentuk kebijakan regulasi yang memberikan kran terbuka masuknya investasi asing dengan segala dalih dan rasionalisasi baik secara terbuka maupun sembunyi. Sisi lain dalam bentuk kebijakan represif yang disinyalir menciptakan hambatan berjalannya investasi dan pertumbuhan ekonomi. Munculnya fenomena potensi disintegrasi Papua melalui tuntutan

¹⁵

<http://bisnis.liputan6.com/read/2562359/ditjen-imigrasi-harus-bisa-cegah-serbuan-pekerjatiangkok-ke-ri>

Papua Merdeka, pertemuan Ketua DPR RI Ade Komaruddin dengan Dubes AS Robert Blake untuk memantapkan agenda revisi UU Terorisme, ujung kebijakan Tax Amnesty kemana mau diarahkan, pembaharuan UU Migas yang masih tarik ulur dan beragam kebijakan lain penuh kontroversi seolah-olah menggambarkan dua sisi pedang kebijakan di negeri ini.

Tentu saja hal ini menyebabkan Indonesia memiliki sumber daya manusia atau tenaga kerja yang melimpah, yang bisa disalurkan untuk mempercepat proses pembangunan Indonesia. Sumber daya manusia yang melimpah dan didukung oleh sumber daya alam yang juga melimpah merupakan modal yang sangat besar bagi bangsa Indonesia untuk mengejar ketertinggalannyadari negara lain yang lebih maju dan makmur. Hal ini bisa terwujud kalau pengelolaan SDM dan SDA tadi terlaksana dengan baik, terjadi perimbangan antara pendidikan/skill yang dimiliki oleh tenaga kerja dan ketersediaan lapangan kerja. Masalah akan timbul, apabila terdapat kesenjangan antara jumlah tenaga kerja yang besar dengan minimnya ketersediaan lapangan kerja yang ada. Dengan kata lain lapangan kerja yang ada tidak mampu menampung (mempekerjakan) tenaga kerja yang ada, lebih-lebih tenaga kerja yang tidak terampil atau berpendidikan. Masalah ini akan menyebabkan semakin meningkatnya tingkat pengangguran sehingga jumlah penduduk miskin juga semakin besar dan memiliki efek-efek negatif yang lain pula.

Dampak Positif dan Negatif Belt Road Initiative (OBOR) terhadap Indonesia dan Tiongkok

Proyek OBOR juga sedikit banyak mengatasi konflik di

LautTiongkok Selatan yang sarat akan ketegangan militer, meskipun belum sampai terjadi perang. Bila kebijakan Nine Line Dash membuat negara di sekitarnya merasa terancam, OBOR menjadi sebuah kebijakan ekspansi ekonomi Tiongkok tanpa membuat negara-negara tersebut “merasa terancam.” Sedangkan, bagi Indonesia yang memang lebih “senang” melakukan kerja sama dari pada konflik dalam hubungan internasional-nya, OBOR merupakan pilihan tepat guna meningkatkan ekonomi negara. kedua negara, baik Tiongkok maupun Indonesia, memiliki peran yang signifikan dalam pelaksanaan proyek OBOR.

Dengan diberlakukannya sistem B2B, pemerintah tidak membatasi kerja sama antara perusahaan-perusahaan di kedua negara, melainkan mengawasi dan memandu pengusaha, baik asing maupun lokal, dengan memberlakukan kebijakan yang mendukung iklim investasi. Meskipun begitu, bila dibandingkan antara kedua negara, kontrol pemerintah Tiongkok terhadap pengusahanya cenderung lebih besar dari pada pemerintah Indonesia. Setelah presiden Xi Jinping menginisiasikan OBOR, kerja sama bilateral kedua negara semakin meningkat. Investasi Tiongkok ke Indonesia juga terus bertambah, seperti kereta api cepat Jakarta-Bandung dan pembangunan infrastruktur lain di wilayah Indonesia. Kerja sama kedua negara tidak pula terbatas pada kerja sama pembangunan infrastruktur, melainkan teknologi dan ekonomi.

Proyek OBOR merupakan sarana bagi Indonesia dan Tiongkok untuk berbagi teknologi sebab pemerintah telah mewajibkan kepada pekerja asing untuk memiliki pendamping pekerja lokal dan membimbing pekerja tersebut

agar pekerja lokal dapat memiliki keterampilan yang sama. Pemerintah Indonesia juga menyarankan kepada pengusaha di Indonesia untuk segera mencari partner bisnis di Tiongkok. Meskipun investasi dan impor barang dari Tiongkok terus meningkat setiap tahunnya, namun hal tersebut tidak dibarengi dengan peningkatan yang sama dari Indonesia, bahkan neraca perdagangan Indonesia terus mengalami defisit. Sebagai negara berdaulat, kedua negara tentunya memiliki kepentingan nasional dalam OBOR.

OBOR memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk meningkatkan infrastruktur negara yang relatif tertinggal dibandingkan negara tetangganya di Asia tenggara. Proyek ini juga membuka peluang bagi pengusaha lokal Indonesia untuk membuka pasar di dunia. Selain itu, proyek-proyek pembangunan infrastruktur OBOR telah menambah lapangan kerja bagi tenaga kerja kasar di Indonesia sehingga mereka memiliki pendapatan yang relatif stabil dalam jangka waktu yang cukup lama. Selain itu, OBOR juga memberikan beberapa keuntungan bagi Tiongkok, antara lain:¹⁶

- 1) Peningkatan ekonomi Tiongkok. Investasi dalam negeri yang sudah melebihi kapasitas cenderung tidak sehat bagi ekonomi negara. Oleh karena itu, pemerintah melakukan ekspansi ekonomi melalui OBOR agar siklus ekonomi negara tetap berjalan.

- 2) Pemerataan pembangunan di wilayah Barat dan penghalau gerakan separatism. Tiongkok adalah negara

¹⁶ Lingliang, Zeng. Conceptual Analysis of China's Belt and Road Initiative: A Road towards a Regional Community of Common Destiny. *Chinese Journal of International Law*, 2016, 517–541.

dengan wilayah yang luas dan penduduk yang sangat banyak, sehingga ketimpangan seringkali terjadi. Ketimpangan akan mendorong gerakan separatism. Oleh karena itu, Tiongkok menggunakan OBOR sebagai sarana membangun wilayah Barat yang masih tertinggal.

3) Mengamankan perdagangan laut. Sejarah invasi Jepang ke Tiongkok menjadi salah satu alasan mengapa Tiongkok merasa perlu menjaga wilayah lautnya, salah satunya dengan kebijakan Nine Dash Line. Namun, kebijakan tersebut membawa ketegangan di kawasan, sehingga Tiongkok menggunakan OBOR sebagai pereda konflik dengan mempererat kerja sama. 4) Menjadi kekuatan ekonomi dunia. Menjadi kekuatan dunia memang merupakan keuntungan yang akan diperoleh Tiongkok jika proyek OBOR benar-benar selesai. Namun, ini bukanlah tujuan utama sebab watak masyarakat Tiongkok sejak dahulu bukanlah watak penguasa. Tujuan utama Tiongkok hanya satu yaitu terus meningkatkan ekonomi negara, bagaimana pun caranya.

KESIMPULAN

Hasil penelitian yang ditampilkan dalam tesis ini menunjukkan bahwa investasi asing asal China yang masuk ke Indonesia telah menimbulkan berbagai dinamika politik, ekonomi, dan sosial. Hal ini mengonfirmasi simpulan yang didapat dari beberapa literatur dan hasil penelitian sebelumnya bahwa investasi China ke dalam sebuah negara telah menimbulkan dinamika tersebut. Investasi asal China yang awalnya diharapkan dapat meningkatkan pembangunan sebuah negara secara ekonomi, ternyata menimbulkan *domino effect* terhadap dinamika ekonomi, politik, dan juga sosial.

Secara lebih detail tampak dari timbulnya kontroversi kebijakan pemerintah yang terkesan tidak memiliki kedaulatan yang kuat ketika menghadapi kepentingan yang masuk melalui investasi China. Secara Sosial, dampak yang terjadi juga terlihat dari semakin membludaknya tenaga kerja asal China yang ikut masuk dengan menumpang proyek-proyek manufaktur dan infrastruktur milik para investor China. Pembangunan infrastruktur di Indonesia terkendala oleh pembebasan lahan, ketidakpuasan masyarakat pemilik lahan dalam hal ganti rugi menjadi penyebabnya, perubahan fungsi lahan yang digunakan untuk pembangunan infrastruktur menyebabkan kerugian di sector lainnya. Perlunya pembangunan dibidang infrastruktur ekonomi dan social untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia. Infrastruktur ekonomi dan sosial secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Secara parsial infrastruktur yang memiliki pengaruh positif terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi berturut turut adalah infrastruktur listrik, infrastruktur kesehatan dan infrastruktur pendidikan, sedangkan infrastruktur jalan tidak memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

BPS. (2015): Kecamatan Rancakalong dalam Angka Tahun 2015. Sumedang: BPS

BPS. (2014): Kecamatan Rancakalong dalam Angka Tahun 2014. Sumedang: BPS

Jurnal Antalogi Pendidikan Geografi, Volume 4, Nomor 2, Agustus 2016. Universitas Pendidikan Indonesia. Muhammad Amran: Kesiapan Masyarakat terhadap Pembangunan Tol Cisamdawu.

Jurnal Hubungan Internasional,
“Konsep Bantuan Luar Negeri Cina ke
Indonesia sebagai Kedok
Investasi(Studi Kasus: Implikasi
Pengiriman Tenaga Kerja Asing Cina)”
Vol. 5 Edisi 1 APRIL 201

Journal of Rural and
Development Volume I No. 2 Agustus
2010. 161. DAMPAK KEBERADAAN
JALAN TOL TERHADAP KONDISI
FISIK, SOSIAL, DAN EKONOMI
LINGKUNGANNYA oleh Sumaryoto.
Fakultas Teknik Universitas Sebelas
Maret

PENGARUH KONVERSI
LAHAN PADA PEMBANGUNAN
JALAN TOL CISUMDAWU
TERHADAP PERUBAHAN STATUS
SOSIAL DAN EKONOMI PETANI DI
KECAMATAN RANCAKALONG
KABUPATEN SUMEDANG Oleh: R.
Dewi, W. Kastolani, W. Eridiana
Departemen Pendidikan Geografi,
Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan
Sosial

Universitas Pendidikan Indonesia.
*Antologi Pendidikan Geografi, Volume
4, Nomor 2, Agustus 2016 / 1*

Slameto. (2010). *Belajar Dan
Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya*.
Jakarta : Rineke Cipta

Lingliang, Zeng. Conceptual
Analysis of China’s Belt and Road
Initiative: A Road towards a Regional
Community of Common Destiny.
Chinese Journal of International Law,
2016, 517–541.

BKPM (2016) 2 Tahun Jokowi-
JK Realisasi Investasi China Naik
Tajam [Online]. Tersedia dalam:
<[http://www.bkpm.go.id/id/publikasi/de-
tail/berita-investasi/2-tahun-jokowi-jk-
realisasi-investasi-china-naik-tajam](http://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita-investasi/2-tahun-jokowi-jk-realisasi-investasi-china-naik-tajam)>,
diakses 1 Agustus 2018, pkl. 13.58 WIB

Zheng, S. (2017). China’s
Djibouti military base: “logistics
facility”, or platform for geopolitical
ambitions overseas? | *South China
Morning Post*. Diambil 24 Oktober
2018 dari

[http://www.scmp.com/news/china/diplo-
macy-defence/article/2113300/chinas-
djibouti-military-base-logistics-facility-
or](http://www.scmp.com/news/china/diplo-macy-defence/article/2113300/chinas-djibouti-military-base-logistics-facility-or)

[http://www.kemenperin.go.id/art-
ikel/14002/Infrastruktur-Kuat,-
Menperin-Pacu-Industri-Jawa-Barat](http://www.kemenperin.go.id/art-ikel/14002/Infrastruktur-Kuat,-Menperin-Pacu-Industri-Jawa-Barat),
diakses 24 Oktober 2018, pkl. 20.16
WIB

[www.jabarprov.go.id/index.../Ja-
bar-Bertekad-Bangun-Infrastruktur-
Besar-besaran](http://www.jabarprov.go.id/index.../Jabar-Bertekad-Bangun-Infrastruktur-Besar-besaran), diakses 24 Oktober
2018, pkl. 20.19 WIB

Harian Kompas ” Konsorsium
Perusahaan China-BUMN Menangkan
Lelang Proyek Tol Cisumdawu” dalam
[http://bisniskeuangan.kompas.com/read/
2015/09/15/153242326/Konsorsium.Per-
usahaan.China-
BUMN.Menangkan.Lelang.Proyek.Tol.
Cisumdawu](http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/09/15/153242326/Konsorsium.Perusahaan.China-BUMN.Menangkan.Lelang.Proyek.Tol.Cisumdawu), diakses pada tanggal
18-02-2018 pukul 10.32 WIB

Deandra Syarizka “Bisnis
Indonesia” 2013 dalam
[http://koran.bisnis.com/read/20170201/
449/624691/2-](http://koran.bisnis.com/read/20170201/449/624691/2-ruas-tol-ditugasi-ke-investor)

ruas-tol-ditugasi-ke-investor, diakses
pada tanggal 18-02-2018 pukul 10.32
WIB

[http://bisnis.liputan6.com/read/2
315208/banten-bakal-kebanjiran-
tenaga-kerja-asing-saat-mea](http://bisnis.liputan6.com/read/2315208/banten-bakal-kebanjiran-tenaga-kerja-asing-saat-mea)

[http://bisnis.liputan6.com/read/2
562359/ditjen-imigrasi-harus-bisa-
cegah-serbuan-pekerjajionggok-ke-ri](http://bisnis.liputan6.com/read/2562359/ditjen-imigrasi-harus-bisa-cegah-serbuan-pekerjajionggok-ke-ri)