SKRIPSI

PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Program Studi Hubungan Internasional

Kajian Politik Global

Oleh :

Muchammad Fadly

E1111191045

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

PONTIANAK

2024

SKRIPSI

PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Untuk Memenuhi Persyaratan

Memperoleh Gelar Sarjana

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Kajian Politik Global

Oleh :

Muchammad Fadly

NIM. E1111191045

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

PONTIANAK

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Tanggung Jawab Yuridis Pada:

Muchammad Fadly

NIM. E1111191045

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing Utama

Ully Nuzulian, S.IP., M.Si

NIP. 198007302003122002

Tanggal: 26 Agustus 2024

Dosen Pembimbing Pendamping

Hardi Alunaza S.D., S.IP., M.HI

NIP. 199012082023211020

Tanggal: 22 Juli 2024

HALAMAN PENGESAHAN

PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015

Oleh:

Muchammad Fadly

NIM. E1111191045

Dipertahankan di :

Pada Hari/Tanggal : Selasa, 17 September 2024

Waktu : 09.00 WIB - Selesai

Tempat : Ruang Sidang Fisip Untan

Tim Penguji

Ketua

Ully Nuzulian, S.IP., M.Si
NIP. 198007302003122002
Dosen Penguji Utama

Sekretaris

Hardi Alunaza S.D., S.IP., M.HI
NIP. 199012082023211020
Dosen Penguji Pendamping

Ori Fahriansyah, S.IP., M.Si
NIP. 196911222002121022

Azzomarayosra Wicaksono, S.IP., M.HI
NIP. 199302192023211013

Disahkan Oleh:
Dekan FISIP UNTAN

Dr. Herlan, M.Si
NIP. 197205212006041001

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan Pilihan Rasional Indonesia dalam persaingan Tiongkok dan Jepang pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015. Muncul gagasan proyek kereta cepat pada tahun 2014 ketika Presiden Joko Widodo kembali membahas realisasi pembangunan infrastruktur tersebut. Jepang sebagai negara teknologi canggih mengajukan serta melakukan uji kelayakan, kemudian disusul Tiongkok sebagai negara kekuatan ekonomi baru melayangkan proposal penawaran dengan nilai investasi lebih rendah. Munculnya rivalitas ini membuat Indonesia harus mempertimbangkan keuntungan yang lebih rasional diantara kedua negara. Hal ini tentu berkaitan erat dengan sikap politik luar negeri bangsa Indonesia dimana menjadi instrumen untuk mengambil kebijakan luar negeri dengan orientasi kebermanfaatan yang diperoleh. Peneliti menggunkan teori Pilihan Rasional guna membantu menganalisis fenomena terkait. Hasil dari penelitian memberikan penjelasan yang rasional diambil oleh bangsa Indonesia dengan memperhatikan faktor individualistik sebagai produktif kolektif (sosial dan politik), kegunaan subjektif yang diperoleh dari kedua tawaran baik Jepang-Tiongkok, serta mempertimbangkan kendala-kendala dari pilihan sebagaimana menjadi acuan bagi pengambil kebijakan untuk diukur prioritasnya.

Kata Kunci: Kereta Cepat, Politik Luar Negeri, Pilihan Rasional, Rivalitas Jepang-Tiongkok.

ABSTRACT

This research seeks to provide an understanding of Indonesia's Rational Choice in the competition between China and Japan in the Jakarta-Bandung High-Speed Rail Project in 2015. The concept of a high-speed rail project began in 2014 when the President Joko Widodo once again mentioned the implementation of the infrastructure development. Japan as a technologically developed country provided and performed a feasibility study and then China as a new rising economy provided a proposal with a relatively small investment amount. This rivalry made Indonesia to have to think more of the rational self interest between the two countries. This is indeed very close to the foreign policy position of the Indonesian nation which becomes an instrument for taking foreign policy with an orientation of the benefits received. This research employed the Rational Choice theory to assist in the analysis of related phenomena. The findings of the study offer a rationality that the Indonesian nation has taken by looking at individualistic factors as collective productive (social and political), the perceived utility derived from both offers from Japan and China, and the constraints of the choices as a benchmark for policy makers to assess their priorities.

Keywords: *High-Speed Rail, Foreign Policy, Rational Choice, Japan-China Rivalry.*

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
UPT. BAHASA

RINGKASAN SKRIPSI

Skripsi ini berjudul "PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015" yang membahas tentang sikap dan kebijakan Presiden Joko Widodo dalam memilih persaingan Tiongkok dan Jepang pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015. Indonesia yang diwakili Presiden Joko Widodo perlu menentukan pilihan rasional dari dua pilihan yang ada, Jepang dengan teknologi canggih ataukah Tiongkok dengan kekuatan ekonomi. Pada tahun 2014, Presiden Joko Widodo kembali membahas gagasan proyek kereta cepat di Indonesia. Dimana hadir dua negara yang memberikan proposal penawaran untuk kerjasama proyek kereta cepat yakni Jepang dan Tiongkok.

Di tahun yang sama, Jepang sebagai negara dengan teknologi maju mengajukan proposal kepada Indonesia serta melakukan studi uji kelayakan dengan menggelontorkan dana US$3,5 juta dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Tiongkok merespon cepat dengan mengajukan proposal penawaran dengan nilai investasi yang lebih murah ketimbang Jepang. Hal ini menjadikan terjadinya persaingan kedua negara dalam mega proyek infrastruktur pertama di Indonesia sekaligus Asia Tenggara. Aspek keuntungan serta nilai investasi tentu menjadi bahan pertimbangan bagi Indonesia untuk menentukan pilihannya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengapa Indonesia memilih Tiongkok dibandingkan Jepang pada proyek kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015 dengan menggunakan teori Pilihan Rasional yang

dikemukakan oleh Stephen M. Waltz bahwa Pertama, teori pilihan rasional bersifat individu dilihat dari aspek sosial dan politik. Kedua, teori ini diartikan aktor berusaha memaksimalkan utilitas subjektif, hal ini dilakukan oleh aktor untuk mengambil suatu pilihan yang tepat sehingga akan membawa hasil maksimal terhadap pencapaian keuntungan besar. Ketiga, Waltz mengasumsikan teori pilihan rasional merupakan alat yang mempertimbangkan kendala dari pilihan yang ada.

Berdasarkan hasil penelitian yang sumber dan datanya diperoleh melalui studi kepustakaan dan keabsahan data peneliti menemukan adanya faktor-faktor yang memutuskan Presiden Joko Widodo memilih Tiongkok untuk dilakukan kerjasama strategis komprehensif. Meskipun Jepang sebagai negara dengan teknologi canggih di dunia. Presiden sebagai aktor negara telah memiliki ambisi akan memenangkan Tiongkok dalam proyek kereta cepat yang tertuang di dalam Visi Misi Nawa Cita.

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatnagan di bawah ini:

Nama : Muchammad Fadly

Nomor Induk Mahasiswa : E1111191045

Program Studi/Angkatan : Ilmu Hubungan Internasional/2019

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya saya sendiri dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dan di jadikan acuan dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Pontianak, 1 Juli 2024

Yang membuat pernyataan



Muchammad Fadly

NIM. E1111191045

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

"Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya…"
~Q.S. Al baqarah:286

Skripsi ini dipersembahkan untuk keluarga besar Aribowo Ridwan. Demi mewujudkan cita-cita dan melanjutkan asa/keinginan mencapai pendidikan yang tidak pernah beliau rasakan. Peneliti juga mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya untuk Ibunda Maryati dengan segala dukungan dan doa di tiap Sholatnya beliau. Skripsi yang dilalui dengan berbagai rasa gelisah, serta suka cita menjadi motivasi bagi peneliti memberikan yang terbaik bagi banyak orang. Tidak lupa pula terima kasih tak terhingga untuk Bapak dan Ibu pembimbing serta pembahas skripsi.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan atas kehadirat Allah SWT dengan segala rahmat-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul "PILIHAN RASIONAL INDONESIA DALAM RIVALITAS TIONGKOK DAN JEPANG: Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015". Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir demi memenuhi persyaratan untuk memenuhi gelar sarjana pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura. Dalam rangka menyelesaikan penelitian ini, peneliti banyak mendapat bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu perkenanlah peneliti untuk menghaturkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Herlan, S.Sos., M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilomu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
2. Dr. Ira Patriani, S.IP., M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
3. Ori Fahriansyah, S.IP., M.Si, selaku Ketua Prodi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
4. Ully Nuzulian, S.IP., M.Si, selaku Dosen Pembimbing Utama yang sudah memberikan arahan, bimbingan, serta motivasi selama proses penyusunan skripsi ini.
5. Hardi Alunaza S.D., S.IP., M.HI selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang sudah memberikan arahan, bimbingan, serta motivasi selama proses penyusunan skripsi ini.

6. Ori Fahriansyah, S.IP., M.Si, selaku Dosen Pembahas Utama yang sudah memberikan saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini.
7. Azzomarayosra Wicaksono, S.IP., M.HI, selaku Dosen Pembahas Pendamping yang sudah memberikan saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini.
8. Bapak dan Ibu Dosen Hubungan Internasional, Pembantu Dekan, Staf Tata Usaha, dan Staf Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura yang telah memberikan dukungan dan membantu proses penulisan serta berkas.
9. Kedua Orang Tua, Bapak Aribowo Ridwan dan Ibunda Maryati yang memberikan doa, dukungan, serta keceriaan selama perkuliahan.
10. Ketiga Saudara Kandung, AKP. Luhur Fachri Utomo, S.IK., M.A, Reza Arisaputra, Mario Tribowo, S.Ikom yang sudah mendorong dan mengingatkan selama proses penyusunan skripsi ini.
11. Kekasih dan Sahabat, Prissilia Reynata, Fikri Fadilah, Ridho Fadly, Tedy Chandra, Zulkifli, Nia, Fritika, Dizza, dan Milleno yang sudah memberikan motivasi dan tekanan kepada saya selama proses penyusunan skripsi ini.

Semoga kebaikan, dukungan, dan masukan yang sudah diberikan kepada peneliti mendapatkan balasan dari Allah SWT. Dengan ini peneliti memiliki harapan besar agar skripsi ini dapat bermanfaat dan sumbangsi pemikiran untuk peneliti selanjutnya.

Pontianak, 1 Juli 2024

Muchammad Fadly
E1111191045

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ..... **i**
LEMBAR PERSETUJUAN ..... **ii**
HALAMAN PENGESAHAN ..... **iii**
ABSTRAK ..... **iv**
RINGKASAN SKRIPSI ..... **vi**
PERNYATAAN KEASLIAN ..... **viii**
MOTTO DAN PERSEMBAHAN ..... **ix**
KATA PENGANTAR ..... **x**
DAFTAR ISI ..... **xii**
DAFTAR TABEL ..... **xiv**
DAFTAR GAMBAR ..... **xv**
DAFTAR SINGKATAN ..... **xvi**
DAFTAR LAMPIRAN ..... **xvii**
BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 8
1.3 Fokus Penelitian 9
1.4 Rumusan Masalah 10
1.5 Tujuan Penelitian 10
1.6 Manfaat Penelitian 10
1.6.1 Manfaat Teoritis 10
1.6.2 Manfaat Praktis 10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA **12**
2.1 Konsep Politik Luar Negeri 12
2.2 Teori Pilihan Rasional 14
2.3 Hasil Penelitian Relevan 18
2.4 Alur Pikir Penelitian 22
2.5 Pertanyaan Penelitian 23
BAB III METODE PENELITIAN **25**
3.1 Jenis Penelitian 25
3.2 Langkah Penelitian 26

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian 27
3.3.1 Lokasi Penelitian 27
3.3.2 Waktu Penelitian 28
3.4 Unit Analisa dan Unit Eksplanasi 29
3.5 Teknik Pengumpulan Data 30
3.6 Instrumen Penelitian 30
3.7 Analisis Data 31
3.7.1 Teknik Keabsahan Data 31
3.7.2 Teknik Analisis Data 31
BAB IV GAMBARAN UMUM 34
4.1 Profil Negara Tiongkok 34
4.1.1 Kondisi Geografis dan Demografis Tiongkok 34
4.1.2 Kondisi Ekonomi Tiongkok 38
4.2 Profil Negara Jepang 41
4.2.1 Kondisi Geografis dan Demografi Jepang 41
4.2.2 Kondisi Ekonomi Jepang 45
4.3 Profil Negara Indonesia 48
4.3.1 Kondisi Geografis dan Demografi Indonesia 48
4.3.2 Kondisi Ekonomi Indonesia 52
4.3.3 Politik Luar Negeri Pemerintah Indonesia 55
4.4 Rivalitas Tiongkok – Jepang di Kawasan Indonesia 57
BAB V PEMBAHASAN 65
5.1 Pilihan Rasional Indonesia memilih Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat dilihat dari Aspek Individualistik 65
5.2 Pilihan Rasional Indonesia memilih Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat dilihat dari Kegunaan Subjektif yang diharapkan 79
5.3 Kendala preferensi untuk memilih Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat. 86
BAB VI PENUTUP 93
6.1 Kesimpulan 93
6.2 Saran 95
6.3 Keterbatasan Penelitian 96
DAFTAR PUSTAKA 97

DAFTAR TABEL

Tabel *halaman*

Tabel 2. 1 Hasil Penelitian Relevan 18

Tabel 2. 2 Alur Pikir Penelitian 22

Tabel 3. 1 Waktu Penelitian 29

Tabel 5. 1 Proyek Infrastruktur Indonesia yang dibiayai oleh AIIB……..75

Tabel 5. 2 Proyek Infrastruktur Indonesia yang dibiayai oleh Tiongkok....……..76

DAFTAR GAMBAR

Gambar *halaman*

Gambar 4. 1 Peta Negara Tiongkok 35

Gambar 4. 2 Investasi Asing Tiongkok 40

Gambar 4. 3 Peta Negara Jepang 42

Gambar 4. 4 Produk Domestik Bruto Jepang Tahun 2000-2023 48

Gambar 4. 5 Peta Negara Indonesia 50

Gambar 4. 6 Laju Pertumbuhan PDB Indonesia 1961-2024 54

Gambar 4. 7 Nilai Investasi Jepang di Indonesia 60

Gambar 4. 8 Realisasi Investasi Tiongkok di Indonesia 2021-2022 63

Gambar 5. 1 Pertemuan Perdana Presiden Joko Widodo dan Xi Jinping 68

Gambar 5. 2 Penandatangan MoU Kerjasama Kemitraan Strategis Komprehensif Indonesia-Tiongkok 72

Gambar 5. 3 Isi Proposal Kereta Cepat Tiongkok dan Jepang 81

Gambar 5. 4 Konsorsium Tiongkok dan Indonesia 84

Gambar 5. 5 Visi Presiden Dalam Kereta Cepat 90

DAFTAR SINGKATAN

1. APEC : *Asia-Pacific Economic Cooperation*
2. ASEAN : *Association of Southeast Asian Nations*
3. BCG : *Boston Consulting Group*
4. BCIM : *Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor*
5. BRI : *Belt & Road Initiative*
6. BRICS : *Intergovernmental Organization Comprising Brazil, Russia, India, China, South Africa*
7. *B to B* : *Bussiness to Bussiness*
8. BUMN : Badan Usaha Milik Negara
9. HSR : *High Speed Railway*
10. ICGI : *Inter-Government Group on Indonesia*
11. IMF : *International Monetary Fund*
12. JICA : *Japan International Cooperation Agency*
13. KCIC : Kereta Cepat Indonesia China
14. LRT : *Light Rail Transit*
15. MRT : Moda Raya Terpadu
16. OBOR : *One Belt & One Road*
17. PDB : Produk Domestik Bruto
18. PKC : Partai Komunis China
19. QII : *Quality Infrastructure Initiatives*
20. TOD : *Transit Oriented Development*
21. UNESCO : *United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization*
22. WTO : *World Trade Organization*

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran *halaman*

MoU Kerja Sama Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015……104

Surat Tugas Penelitian …….108

Daftar Riwayat Hidup ……..209

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Era Globalisasi membuat studi hubungan internasional bergeser menjadi ilmu yang dinamis dan kompleks. Dimana persaingan antara negara tidak lagi dengan peperangan atau militer, melainkan di bidang ekonomi, politik, teknologi serta sosial-budaya. Perkembangan ini membuat lahirnya negara-negara sebagai *major powers* dalam tatanan dunia yang mana menunjukkan kebijakan ekonomi-politik demi mencapai kepentingan nasionalnya di kawasan. Ketika berakhirnya Perang Dingin muncul dua negara kekuatan besar yakni Amerika Serikat dan Rusia. Kedua negara ini memiliki pengaruh yang sangat besar dalam dinamika internasional, khususnya kawasan Asia Pasifik. Hal ini membuat negara-negara Asia seperti Tiongkok, Jepang dan India mulai menjadi negara *major powers* dengan menyebarkan pengaruh di kawasan.

Menurut Poltak Partogi Nainggolan (2018) dalam bukunya berjudul Indonesia dan Rivalitas China, Jepang, dan India menyebutkan bahwa konsep *major power*s bersifat terbuka, secara definisi merupakan negara kekuatan utaman dilihat melalui perspektif ekonomi, politik, dan militer yang dimiliki di tingkat global atau kawasan. Dengan ditopang kapabilitas mengontrol sumber daya alam miliknya dan bahkan yang berada di negara lain bukan termasuk wilayahnya.

Kehadiran Tiongkok dan Jepang sebagai negara major powers baru merujuk pada kekuatan mereka di tingkat kawasan serta global. Dimana penggunaan

kekuatan utama keduanya dilihat melalui pendekatan ekonomi, politik, dan militer di wilayah (Nainggolan, 2018). Kekuatan ekonomi baru dari Tiongkok dan Jepang ditilik dari pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB). Tahun 2021, PDB Tiongkok terbesar kedua di dunia mencapai 17,73 USD dimana di bawah setingkat dengan Amerika Serikat. Sedangkan di urutan ketiga terbesar dunia yakni Jepang dengan jumlah PDB sebesar 4,941 USD (World Bank, 2023).

Dengan pertumbuhan ekonomi yang begitu tinggi membuat Tiongkok dan Jepang sebagai rival akan memperluas hegemoninya di kawasan melalui penanaman investasi ke negara tujuan. Hal ini tidak lepas dari negara Indonesia yang menjadi target bagi negara kekuatan ekonomi baru tersebut. Penanaman investasi yang dilakukan meliputi sektor-sektor pembangunan infrastruktur, alutsista, industry, otomotif, manufaktur, tekstil, pertanian, dan perikanan. Rivalitas keduanya juga ditunjukkan bidang ekonomi dan politk seperti kerjasama dengan pemerintah, parlemen, BUMN, swasta. Di bidang sosial, persaingan juga dilihat dari keterlibatan kegiatan penanggulangan bencana alam, kebakaran hutan, banjir, tsunami, dan kecelakaan pesawat (Nainggolan, 2018).

Pada perkembangan infrastruktur di Indonesia muncul ide gagasan terkait pembangunan proyek kereta cepat (*high speed railway*) dengan rute Jakarta-Surabaya. Gagasan ini lahir di era kepemimpinan Susilo Bambang Yudhoyono di tahun 2008. Namun gagasan yang diajukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Bersama Kementerian Perhubungan ini belum dapat terealisasi dikarenakan pertimbangan dana dan politik (Deny, 2020). Pada tahun 2014, gagasan terkait proyek kereta cepat (*high speed railway*) Kembali dibahas dalam

kepemimpinan Joko Widodo namun dengan rute perjalanan yang berbeda yakni Jakarta-Bandung. Alasan perubahan rute terletak pada tingginya jumlah mobilisasi masyarakat dari kota Jakarta ke Bandung dibandingkan ke Surabaya.

Dengan adanya pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Bandung akan menjadi pelengkap ekosistem transportasi kereta api melalui potensi pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia khususnya di wilayah Jakarta dan Jawa Barat serta daerah sekitarnya. Hal ini juga akan memberikan kontirbusi pada peningkatan pembangunan, pertumbuhan, pengembangan perekonomian wilayah dan kawasan. Pengembangan transportasi massal dilakukan oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo dimana berfokus pada upaya peningkatan infrasturktur transportasi meliputi moda raya terpadu (MRT), *light rail transit* (LRT), dan kereta cepat (*high speed rail*). Disisi lain, pembangunan kereta cepat juga dapat memberikan solusi terhadap pengurangan kemacetan, mengurangi emisi karbon, dan polusi (Sekretariat Kabinet, 2022).

Gagasan dari pembangunan proyek kereta cepat (*high speed railway*) untuk pertama kali di Indonesia cukup menarik minat Jepang sebagai negara teknologi maju dalam melakukan kerjasama proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Keseriusan Jepang ditunjukkan melalui pengajuan proposal penawaran dalam proyek *high speed railway* tahun 2014. Jepang juga telah mengeluarkan dana modal sebesar US$3,5 juta dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA) untuk digunakan sebagai dana studi kelayakan kereta cepat rute Jakarta-Bandung (CNN Indonesia, 2022). Dana yang digelontorkan tentu sepenuhnya ditanggung oleh

Jepang namun pemerintah Indonesia juga menyatakan membuka akses bagi para investor lainnya untuk berinvestasi pada proyek *high speed railway*.

Melihat hal itu, Tiongkok yang memiliki program inisiasi yang bernama *Belt & Road Initiative* langsung menyatakan tertarik untuk bekerjasama dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Pasalnya, dalam rangka mensukseskan program tersebut Tiongkok perlu membuat akses mudah baik darat maupun laut di jalur sutera. Indonesia menjadi negara yang tepat demi mencapai tujuan investasi dari program-program *Belt & Road Initiative* dalam hal pembangunan hegemoni ekonomi politik Tiongkok di kawasan.

Tiongkok mengajukan proposal penawaran terkait proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ke Indonesia dengan memberikan jaminan yang bermanfaat bagi Indonesia. Tiongkok memperhitungkan total investasi yang diberikan sebesar US$5,5 miliar dengan skema aset kepemilikan 60% dipegang pemerintah Indonesia dan 40% dimiliki pemerintah Tiongkok. Sedangkan nilai investasi yang ditawarkan Jepang sebesar US$6,2 miliar dimana sekitar 75% dibiayai oleh Jepang meliputi pinjam bertenor 40 tahun dan bunga lebih kecil dibanding Tiongkok yakni sebesar 0,1% per tahunnya (CNN Indonesia, 2022).

Sebagaimana diketahui, Jepang merupakan negara pencetus transportasi modern *high speed railway* atau kereta cepat di dunia. Pada tahun 1964, pertama kalinya Jepang meluncurkan kereta cepat yang bernama *Shinkansen* dengan jalur pertamanya sepanjang 320 mil atau 514 km (Ningsih, 2022). Kereta dengan nama *Shinkansen* ini memiliki teknologi canggih dalam operasinya seperti (1) Rel.

Shinkansen menggunakan *gauge track* yang mana rel di las untuk mengurangi getaran. (2) Sistem Sinyal. Kereta Jepang menggunakan sistem sinyal *Automatic Train Control* (ATC), dimana sistem ini dibantu oleh sistem komprehensif *Automatic Train Protection* yang berfungsi memantau gerakan seluruh kereta yang termonitor dalam komputer. (3) Sistem Listrik. *Shinkansen* memakai daya listrik sebesar 25.000 V AC. Listrik disalurkan ke sepanjang as roda kereta untuk mengurangi beban berat dibawah. Hingga saat ini perkembangan kereta cepat Jepang jauh melambung tinggi dimana berhasil memecahkan rekor pada tahun 2015 dimana mampu menciptakan kereta jenis Maglev dengan kecepatan tempuh mencapai 603 km/jam (Darmaliza, 2019).

Tiongkok mencoba mulai eksplorasi terhadap teknologi kereta cepat dengan melihat perkembangan negara tetangga yakni Jepang yang mampu membuat kereta cepat bernama Shinkansen serta penemuan teknologi ini di Eropa. Peranci dengan TGV dan Jerman dengan ICE (Liu, 2018).

Proyek kereta cepat atau high speed railway di Tiongkok baru dimulai pada tahun 2004 dengan rute pertama yakni Beijing-Fuzhou dan proyek baru terselesaikan pada tahun 2008. Kereta cepat yang dibangun terbilang begitu cepat mengingat jarak tempuhnya sampai 1.800 km. Ditahun yang sama Tiongkok juga berhasil memperkenalkan kereta cepat CRH dengan rute operasi Beijing-Tianjin dengan kecepatan 394,3 km/jam dimana menjadi rekor kereta berkecepatan tinggi di Tiongkok (Agico Group, 2023).

Setelah berhasil membuka rute pertamanya, Tiongkok juga mulai melakukan transfer teknologi dari berbagai perusahaan asing seperti Alstom (Perancis), Siemens (Jerman), dan Kawasaki Heavy Industries (Jepang) pada periode tersebut (CRC, 2019). Ekspansi besar-besaran juga dilakukan pada jaringan kereta cepatnya dimana membuka jalur Wuhan-Guangzhou pada tahun 2009 serta menjadi jalur kereta cepat terpanjang di dunia saat itu dengan panjang lebih dari 1.000 km. Keberhasilan ini membuta pemerintah berkomitmen tinggi untuk mendukung program kereta cepat secara massif yakni menginvestasikan dana sebesar miliaran dollar guna membangun ribuan kilometer jalur kereta cepat setiap tahun, dalam rangka menghubungkan kota-kota besar di seluruh negeri (Reuters, 2019).

Pada tahun 2011, Tiongkok kembali melakukan uji coba terhadap kereta cepat baru buatannya yang bernama CIT500 dengan kecepatan 605 km/jam dimana berhasil mengukir sejarah baru yakni mampu memecahkan rekor tercepat yang sebelumnya diraih oleh Perancis. Saat ini kereta cepat milik Tiongkok dikatakan berjalan lebih cepat dibandingkan dengan Jepang, Perancis, dan Spanyol. Mengenai teknologi perkeretaapian, Tiongkok sudah membangun lebih dari 1000 km jalur mulus, sedangkan Jepang hanya ratusan kilometer. Kemudian untuk ketahanan bentuk rel Tiongkok terbilang lebih unggul dengan mampu menjaga serta mempertahankan walaupun dengan perbedaan suhu mencapai 100 derajat celcius, sedangkan Jepang belum mampu menguasi teknologi tersebut (Agico Group, 2023).

Tiongkok melakukan pengembangan kereta cepat dengan menghasilkan kereta peluru dengan kecepatan tempuh 500 km/jam. Kereta peluru milik Tiongkok memiliki keunggulan tersendiri dengan menggunakan teknologi sistem fraksinasi atau sinkron permanen yang mana mesin yang digunakan sebagai magnet permanen. Sistem ini disinyalir lebih ringan dan efisien dengan membantu kereta bergerak laju 50% lebih kencang. Kemudian untuk sistem listrik yang digunakan sebesar 690 kilowatt (Murdaningsih, 2015). Hingga saat ini, Tiongkok terus memperluas jaringan kereta cepatnya sehingga menjadikannya negara dengan total panjang jaringan kereta cepat lebih dari 35.000 km.

Indonesia tengah dihadapkan oleh pilihan-pilihan berat atas proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dimana kedua negara yakni Tiongkok dan Jepang saat ini menjadi negara investor terbesar di Indonesia. Dari proposal penawaran yang diajukan oleh kedua negara dapat dilihat penawaran Tiongkok lebih murah yang menjadi pertimbangan Presiden Joko Widodo untuk memenangkan proyek ini kepada Tiongkok. Ditambah Tiongkok saat ini menjadi negara kekuatan ekonomi baru yang berpotensi menguasai hegemoni kawasan yang membuat Indonesia membuka jalan untuk investasi Tiongkok ke dalam negeri.

Belum lagi adanya program Belt & Road Initiative Tiongkok yang membuat Indonesia cenderung mendukung ke Tiongkok, Program ini memiliki kepentingan melakukan investasi ke negara yang berdalam jalur sutera, termasuk Indonesia. Program inisiasi ini begitu menarik perhatian Indonesia dimana Tiongkok berkomitmen memberikan bantuan dana investasi dalam pembangunan

infrastruktur, salah satunya proyek kereta cepat (*high speed railway*) (Andika & Allya Nur, 2017).

Penelitian ini mencoba membahas lebih lanjut sikap dan kebijakan pemerintah Indonesia yang direpresentasikan oleh Presiden Joko Widodo pada persaingan Tiongkok dan Jepang dalam proyek kereta cepat. Sebagai kepala pemerintahan tentunya dalam pengambilan kebijakan perlu diperhatikan mengapa langkah rasional penting untuk bangsa kedepannya. Beragam pertimbangan pemerintah apabila memilih Tiongkok dapat jaminan serta keuntungan mengingat negara tersebut memiliki program *Belt & Road Initiative* yang terbilang menarik untuk tujuan pembangunan masa depan di Indonesia. Serta pemerintah Indonesia tentunya dapat pula melakukan pertimbangan atas tawaran Jepang mengingat sebagai negara teknologi dengan menghasilkan kereta cepat modern yang mempunyai spesifikasi terbaik di dunia, selain itu Jepang juga telah menjadi investor yang cukup besar di Indonesia. Dengan ini seluruh kebijakan pemerintah Indonesia di lingkup internasional tentunya bergantung pada arah kebijakan luar negeri aktor negara.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan di latar belakang, kemudian peneliti menyimpulkan identifikasi masalah yang akan dibahas pada penelitian berjudul **“Pilihan Rasional Indonesia Dalam Rivalitas Tiongkok dan Jepang:**

Studi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015" yaitu sebagai berikut:

1. Jepang telah melakukan uji kelayakan kereta cepat di Indonesia pada tahun 2014 dengan menggelontorkan dana modal sebesar US$3,5 juta dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA).
2. Tiongkok melakukan intervensi dengan menawarkan proposal pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dalam rangka mensuksseskan program Belt & Road Initiative dengan membuka jalur sutera kawasan Asia Pasifik terutama di Indonesia.
3. Adanya perbedaan nilai investasi dan konsep bisnis yang ditawarkan Tiongkok dan Jepang untuk Indonesia yang mengharuskan membuat keputusan rasional guna manfaat kedepannya.

1.3 Fokus Penelitian

Fokus penelitian dari penelitian ini dibagi menjadi dua lingkup batasan yakni batasan materi dan batasan waktu. Maka itu, Batasan materi pada penelitian ini befokus pada rasionalitas Indonesia dari persaingan Tiongkok dan Jepang dalam proyek kereta cepat rute Jakarta-Bandung di Indonesia tahun 2015. Peneliti akan melihat rasionalitas dalam pengambilan kebijakan oleh Indonesia untuk melakukan kerjasama investasi pembangunan kereta cepat di Indonesia.

Sedangkan untuk batasan waktu pada penelitian ini, peneliti menetapkan Batasan waktu yang jelas yaitu pada tahun 2015. Di tahun 2015, Indonesia memutuskan pilihannya untuk memenangkan Tiongkok atau Jepang dalam persaingan investasi kerjasama kereta cepat rute Jakarta-Bandung.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan di latar belakang, kemudian peneliti mengajukan rumusan masalah penelitian yaitu "Mengapa Indonesia memutuskan memenangkan Tiongkok dibanding Jepang pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015?"

1.5 Tujuan Penelitian

Dari uraian yang dikemukakan di atas, maka tujuan diadakannya penelitian ini adalah:

1. Untuk menjelaskan Pilihan Rasional Indonesia dalam persaingan Tiongkok dan Jepang pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015.
2. Untuk mengetahui keuntungan dan kerugian Indonesia dalam memilih Tiongkok dan Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2015.

1.6 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang ditulis oleh peneliti ini memberikan dua manfaat yakni bagi teoritis dan praktis.

1.6.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat bagi studi hubungan internasional mengenai politik luar negeri, serta dapat membantu mahasiswa dalam memahami teori Pilihan Rasional guna dijadikan referensi dalam penelitian selanjutnya.

1.6.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat bagi pemerintah Indonesia untuk menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan selanjutnya terkait keputusan penting dalam melakukan politik luar negeri. Hal ini agar keputusan yang diambil dapat memprioritaskan kepentingan serta keuntungan besar bagi Indonesia.