

Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Skolastika Lilienasih Kurniawati
Departemen Hubungan Internasional,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga
Email: skolastikalilien@gmail.com

ABSTRAK

Seperti yang telah diketahui, negara-negara di dunia memiliki tingkat kekuatan masing-masing sehingga negara-negara tersebut terbagi menjadi beberapa kelompok yakni negara super power, great power, middle power, dan regional power. Walau memiliki tingkat kekuatan yang berbeda, pada kenyataannya, negara satu dengan negara yang lain tetap saling membutuhkan. Hal ini dikarenakan terdapat kebutuhan negara yang tidak dapat dipenuhi oleh negara itu sendiri dan membutuhkan bantuan negara lain. Kerja sama dengan negara lain merupakan salah satu cara negara untuk dapat memenuhi kebutuhan negaranya sendiri. Hal ini pun juga dilakukan oleh Indonesia yang bekerja sama dengan negara lain seperti Tiongkok dan Jepang. Jika dilihat dari tingkat investasi dan jumlah kerja sama, Jepang memiliki kontribusi yang lebih besar dibandingkan dengan Tiongkok dalam perekonomian Indonesia. Namun, pada kasus kereta cepat Jakarta-Bandung, pada akhirnya pemerintah Indonesia memilih Tiongkok dibandingkan Jepang dalam proyek tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan alasan di balik keputusan Indonesia tersebut dengan berlandaskan pada teori dominasi, perimbangan kekuasaan, dan kemitraan strategis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keputusan Indonesia tersebut secara tidak langsung untuk mengurangi pengaruh Jepang yang besar terhadap perekonomian Indonesia dengan menjalin mitra strategis dengan Tiongkok. Keputusan Indonesia tersebut juga berkaitan dengan Indonesia sebagai middle power dalam persaingan Jepang dan Tiongkok sebagai great power yang bermain di dalam negara Indonesia.

Kata-kata kunci: *Dominasi, Kemitraan Strategis, Kereta Cepat Indonesia, Tiongkok, Jepang*

It is well known that the countries in the world have their respective strength levels, these countries are divided into several groups, namely the countries of superpower, great power, middle power and regional power. In fact, one country and another still need each other despite the differences of power level. It occurs because of the state requirement in which is cannot be met by the country itself and in need of assistance from other countries. As a result, cooperation with other countries becomes one way for a country to fulfill the requirement of the country. This co-operation was also carried out by Indonesia with other countries such as China and Japan. From the perspective of

investment level and the amount of cooperation, Japan has a larger contribution than China in terms of the Indonesian economy. However, in the case of Jakarta-Bandung High-Speed Railway project, Indonesia government eventually chose China instead of Japan as the project partner. Hence, this study aims to identify and explain the rationale behind the decision of Indonesia Government based on the theory of dominance, the balance of power and strategic partnerships. The results of the study showed that by establishing strategic partners with China, the Government of Indonesia's decision tended to reduce Japan's considerable influence towards Indonesia's economy. In addition, Indonesia's decision is also related to Indonesia's role as a middle power country in the competition between Japan and China as great power countries to be involved in Indonesia.

Keywords: *Dominance, Strategic Partnerships, Jakarta-Bandung High-Speed Railway, China, Japan*

Pendahuluan

Seperti yang telah diketahui, kekuatan negara-negara di dunia terklasifikasi mejadi beberapa kelompok yakni negara *super power*, *great power*, *middle power*, dan *regional power*. Negara *super power* merupakan negara yang memiliki pengaruh kuat atau dapat dikatakan mendominasi tetapi tidak hanya pada satu negara saja, melainkan banyak negara di dunia sekaligus (Miller 2006). Negara *super power*, memiliki potensi untuk dapat meraih status hegemon. Hal ini dikarenakan, negara *super power* memiliki keadaan yang dapat dikatakan stabil dibandingkan dengan negara-negara lainnya, baik dari sisi politik, ekonomi, militer dan dari sisi masyarakat dan budayanya. Amerika Serikat merupakan salah satu contoh negara yang dapat dikatakan sebagai negara *super power* (Miller 2006). Selain negara *super power*, terdapat pula negara yang tergolong sebagai negara *great power*. Negara *great power* sebenarnya juga memiliki pengaruh yang kuat terhadap negara-negara dalam lingkup internasional; namun, jika dipandang dengan lingkup global, pengaruh yang dimiliki oleh negara-negara dengan kategori *great power*, tidak sekuat negara-negara yang dikategorikan sebagai negara *super power*. Negara *great power*, lebih banyak menggunakan *soft-power* untuk mencapai tujuannya. Beberapa negara yang termasuk dalam kategori *great power* yaitu Tiongkok dan Jepang.

Selain *super power* dan *great power*, terdapat pula negara yang tergolong dalam kategori *middle power* dan *regional power*. Pengaruh yang dimiliki oleh negara *middle power*, memang tidak sekuat negara *super power* dan negara *great power*; namun, negara *middle power* memiliki nilai atau posisi strategis tersendiri yang kemudian membuat negara tersebut secara tidak langsung dapat memengaruhi isu-isu internasional (Bac 1997). Salah satu negara yang dapat dikatakan sebagai negara *middle power* yaitu Indonesia (Azra 2015). Terdapat kelompok negara *regional power*. Pengaruh negara yang tergolong *regional power*, hanya kuat terhadap negara-negara lain yang masih berada dalam satu kawasan dengan negara itu sendiri. Negara *regional power*, memiliki potensi besar untuk dapat menjadi negara *middle power*. Jepang dan Tiongkok dapat dikatakan sebagai contoh negara *regional power* di Asia Timur. Sedangkan Indonesia, dapat dikatakan sebagai *regional power* di kawasan Asia Tenggara (Nolte 2007). Walaupun masing-masing kelompok negara memiliki kekuatan

ekonomi, sumber daya alam, dan keunggulan lain yang berbeda-beda; pada kenyataannya, negara-negara tersebut tetap saling membutuhkan satu sama lain. Hal ini dikarenakan, walau memiliki kelebihan, tetapi juga terdapat kekurangan yang dimiliki oleh negara-negara yang terkadang membuat negara tersebut membutuhkan negara lain untuk dapat memenuhi kebutuhannya.

Salah satu cara negara dalam memenuhi kebutuhannya yaitu dengan menjalin kerja sama dengan negara lain. Salah satu contoh kerja sama antarnegara, dapat dilihat dari Indonesia yang menjalin kerja sama dengan negara-negara di Asia Timur seperti Tiongkok dan Jepang. Tiongkok dan Jepang sendiri, memiliki dinamika masing-masing dalam menjalin hubungan dengan Indonesia. Namun, walau memiliki dinamika yang berbeda dalam perkembangan hubungannya, Tiongkok dan Jepang sama-sama menjalin kerja sama dengan Indonesia dalam berbagai hal seperti, sosial, budaya, pendidikan, dan juga kerja sama perekonomian (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia 2014).

Walau Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan yang kaya akan sumber daya alam dan memiliki letak negara yang strategis, tidak lantas membuat Indonesia bebas dari permasalahan. Salah satu permasalahan di Indonesia yang muncul sebagai akibat dari kondisi alamnya, yaitu permasalahan mengenai pemerataan karena sulitnya menjangkau tiap-tiap daerah. Hal ini kemudian menyebabkan pentingnya pembahasan mengenai perhubungan di Indonesia. Tidak hanya menghubungkan pulau satu dengan lainnya, tetapi juga menghubungkan kota-kota yang ada di Indonesia dengan infrastruktur dan transportasi yang memadai. Dengan adanya infrastruktur yang memadai, akan mempermudah masyarakat untuk bermobilisasi, dan akan berdampak pula terhadap kemajuan negara itu sendiri dalam berbagai bidang seperti politik, sosial-budaya, dan juga bidang ekonomi (Jakarta Greater 2015).

Salah satu proyek infrastruktur Indonesia yaitu proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Ide mengenai pembangunan proyek kereta cepat di Indonesia sendiri, sebenarnya telah ada sejak tahun 2008, digagas oleh Kementerian Perhubungan dan Bappenas ketika masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, dengan rute Jakarta-Surabaya; namun, proyek tersebut tidak langsung diimplementasikan karena terdapat beberapa pertimbangan terkait dana dan juga pertimbangan politis (Deny 2016). Tahun 2014, pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, gagasan mengenai kereta cepat di Indonesia kembali dibahas dengan rute yang berbeda yakni Jakarta-Bandung. Gagasan mengenai perubahan rute kereta cepat ini dikarenakan Jakarta dan Bandung merupakan kota yang paling banyak masyarakat melakukan mobilisasi dan pertimbangan mengenai perkembangan kedua kota tersebut yang dirasa akan pesat pada tahun-tahun ke depannya.

Sejak awal gagasan, rencana pembangunan proyek kereta cepat di Indonesia, telah menarik perhatian dari negara lain seperti Tiongkok dan Jepang yang memang merupakan rival dalam pengembang kereta cepat di dunia. Jepang dan Tiongkok sama-sama mengajukan proposal penawaran untuk dapat bekerja sama dengan Indonesia dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Pada akhirnya, Indonesia memilih untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek tersebut. Bagi banyak pihak, hal ini merupakan keputusan yang cukup mengagetkan, mengingat kontribusi Jepang dalam perekonomian Indonesia lebih tinggi jika dibandingkan dengan Tiongkok. Selain itu, dalam perkembangannya, Indonesia memiliki hubungan yang lebih lama dengan Jepang dibandingkan dengan

Tiongkok. Hal inilah yang membuat kemudian penulis ingin meneliti lebih lanjut mengenai alasan di balik keputusan Indonesia yang lebih memilih Tiongkok dibandingkan Jepang sebagai mitra proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Kerja Sama dan Kemitraan Strategis dalam Mencapai Kepentingan Nasional

Seperti yang diketahui, kepentingan nasional juga merupakan salah satu bahasan penting dalam studi hubungan internasional. Hal ini dikarenakan, kepentingan nasional merupakan kepentingan yang berkaitan dengan tujuan dan cita-cita negara untuk mencapai keadaan yang sejahtera dalam berbagai bidang (Oppenheim 1987). Walaupun berkaitan dengan tujuan bersama masyarakat dalam negara; namun kepentingan nasional juga dapat diwujudkan dengan cara bekerja sama dengan negara lain. Hal ini dikarenakan setiap negara memiliki kondisi dan sumber daya yang berbeda, sehingga terdapat perbedaan dalam perkembangan masing-masing negara seperti teknologi, pendidikan dan hal lainnya (Khoo 2004). Hal ini kemudian berdampak kepada bukan tidak mungkin bahwa suatu negara membutuhkan negara lain untuk membantu memenuhi kebutuhannya.

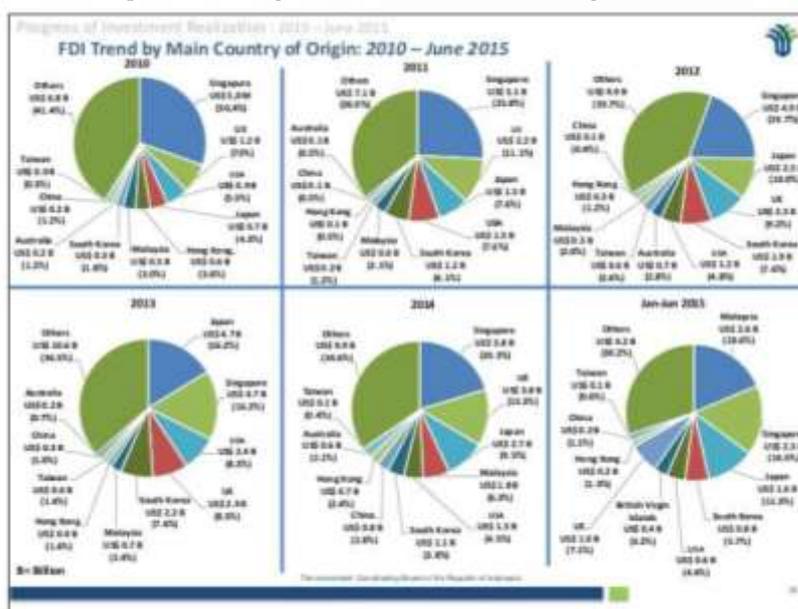
Salah satu bentuk kerja sama suatu negara dengan negara lain, yaitu adanya FDI (*Foreign Direct Investment*). FDI sendiri memiliki beberapa dampak baik bagi negara penerima investasinya, yaitu FDI dipandang dapat berperan sebagai modal awal untuk menggerakkan roda perekonomian suatu negara. Kemudian FDI juga memiliki dampak positif seperti adanya transfer teknologi dan transfer ilmu pengetahuan yang juga akan berdampak kepada peningkatan taraf hidup bagi masyarakat negara, terutama pada negara penerima FDI (OECD 2008). Selain memiliki dampak positif, pada kenyataannya, FDI juga memiliki dampak negatif terhadap negara penerima FDI itu sendiri. FDI yang masuk dalam suatu negara dapat memunculkan ancaman baru terutama bagi investor lokal untuk dapat memainkan peran di negaranya sendiri. Selain itu, hadirnya FDI juga dapat berdampak kepada pengaruh yang terlalu besar atau dominasi dari pihak penanam FDI kepada negara penerima FDI (Citraswi et al. 2014). Dominasi yang dimaksudkan dalam tulisan ini, mengutip definisi dari Pius A. Partanto dan M. Dahlan Al-barry (1994), yakni dominasi merupakan kondisi adanya penguasaan, posisi yang kuat dan juga pengaruh yang besardari pihak tertentu (Partanto dan Al-barry 1994). Dominasi yang semakin besar jika ditambah dengan pemanfaatan FDI yang kurang tepat, justru akan menyebabkan lambatnya perkembangan negara penerima FDI dan dapat menciptakan ketergantungan sehingga mengganggu stabilitas dan kedaulatan negara itu sendiri terutama dalam pengambilan keputusan atau kebijakan tertentu (OECD 2008).

Penting bagi suatu negara untuk dapat menyeimbangkan kekuatan atau pengaruh dari negara lain yang bermain di negaranya. Perimbangan kekuatan dapat dilakukan dengan berbagai cara, salah satunya dengan memperkuat militer negara. Selain itu, perimbangan kekuatan juga dapat dilakukan dengan menjalin kerja sama dengan negara lain (Goh 2007). Namun mitra kerja sama untuk dapat mengimbangi negara yang mendominasi sebaiknya merupakan mitra strategis. Kemitraan strategis memberikan peluang bagi berbagai organisasi publik, swasta, dan non-pemerintah untuk melaksanakan berbagai kegiatan yang kemudian

kegiatan tersebut secara tidak langsung dapat membantu pemerintah untuk mengembangkan daerahnya (European Commission t.t.). Kemitraan strategis biasanya berfokus kepada pertumbuhan pendapatan melalui akses kekayaan intelektual seperti teknologi, konten, merek, reputasi, dan sistem pembayaran. Kemudian kemitraan strategis biasanya juga berfokus kepada pembagian pembiayaan dan resiko yang disepakati oleh pihak yang bermitra (Price Water House Coopers 2009).

Seperti yang penulis bahas pada paragraf-paragraf sebelumnya, Indonesia tentunya juga menjalin kerja sama dengan negara lain untuk memenuhi kebutuhan atau kepentingan negaranya. Salah satu bentuk kerja sama Indonesia dengan negara lain sendiri terwujud dari masuknya FDI ke Indonesia. Negara-negara asal FDI di Indonesia pun beragam. Hal ini dapat dilihat dalam tabel berikut:

Sepuluh Besar Negara Asal Realisasi Investasi Asing di Indonesia



Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) 2015

Dapat terlihat bahwa FDI di Indonesia berasal dari banyak negara seperti Singapura, Jepang, Malaysia, Amerika Serikat, Korea Selatan, Taiwan, Australia, Tiongkok dan negara-negara lainnya. Namun, dalam kasus kereta cepat Jakarta-Bandung ini, penulis akan berfokus kepada Jepang dan Tiongkok yang merupakan negara yang sama-sama mengajukan proposal penawaran kerja sama kepada Indonesia dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Perbedaan Penawaran Kereta Cepat Jepang dan Tiongkok

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai kasus kereta cepat Jakarta-Bandung, penulis akan terlebih dahulu membahas realisasi investasi dan kerjasama Jepang dan Tiongkok ke Indonesia, kemudian akan dilanjutkan dengan proposal penawaran kereta cepat Jakarta-Bandung yang diajukan oleh Jepang dan Tiongkok. Seperti yang penulis bahas pada paragraf sebelumnya, Indonesia menjalin kerja sama dengan negara-negara lain seperti Tiongkok dan Jepang.

Walaupun sama-sama menjalin berbagai kerja sama dengan Tiongkok dan Jepang; namun, terdapat perbedaan dalam kontribusi investasi dari Jepang ke Indonesia dan jumlah kerja sama Indonesia dengan Jepang dibandingkan dengan kontribusi investasi asing dan jumlah kerja sama dari Tiongkok ke Indonesia. Hal ini dapat dilihat pada tabel:

Realisasi Investasi dan Jumlah Kerja Sama Jepang-RI

Jepang	Realisasi Investasi (Dalam US\$ Ribu)	Proyek Kerja Sama
2008	1.099.610,6	127
2009	708.762,6	129
2010	712.599,0	321
2011	1.516.063,1	353
2012	2.456.940,9	405
2013	4.712.894,0	958
2014	2.705.131,3	1.010
2015	2.876.990,1	2.030
2016	5.400.906,4	2.413

Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) 2018

Realisasi Investasi dan Jumlah Kerja Sama Tiongkok-RI

Tiongkok	Realisasi Investasi (Dalam US\$ Ribu)	Proyek Kerja Sama
2008	136.277,7	27
2009	50.830,0	34
2010	173.646,2	113
2011	128.229,9	134
2012	140.969,1	190
2013	296.882,9	411
2014	800.029,3	501
2015	628.337,3	1.052
2016	2.665.297,1	1.234

Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) 2018

Dari tabel realisasi investasi asing dan jumlah kerja sama tersebut, terlihat bahwa kontribusi investasi dan jumlah proyek kerja sama Jepang terhadap perekonomian Indonesia lebih besar jika dibandingkan dengan Tiongkok.

Berlanjut kepada penawaran yang diajukan oleh Jepang dan Tiongkok, juga terdapat perbedaan. Kereta cepat yang ditawarkan Jepang adalah kereta cepat tipe Shinkansen E5 (Pujiono 2015). Shinkansen E5 memiliki kecepatan maksimum 300 kilometer per jam. Namun, setelah dikembangkan kembali oleh Jepang, kecepatan maksimum Shinkansen E5, naik menjadi 320 kilometer per jam (Suhendra 2015). Shinkansen E5 sendiri dilengkapi dengan sistem keamanan operasi, dan struktur yang berstandar internasional. Selain itu, sistem keamanan Shinkansen juga terdapat pendeteksi asap, api, dan juga pendeteksi gempa (Suhendra 2015). Dalam pengalaman beroperasinya, selama kurang lebih lima puluh tahun, Shinkansen E5 tidak pernah memiliki catatan kecelakaan (Suhendra 2015). Pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, Tiongkok menawarkan teknologi kereta cepatnya tipe CRH - 380A. Kecepatan maksimumnya, 380 kilometer per jam. Pada sistem keamanan CRH 380A, dilengkapi dengan pendeteksi gempa, api, dan asap, serta memiliki sistem keamanan operasi dan struktur yang berstandar internasional (Suhendra 2015). Namun, terdapat perbedaan catatan pengalaman antara Shinkansen E5 dan CRH - 380A, yakni pada CRH - 380A tercatat pernah mengalami kecelakaan setelah sekitar empat puluh tahun beroperasi. Kecelakaan CRH - 380A, disebabkan karena kereta cepat CRH - 380A, keluar dari jalur rel kereta sehingga terjadi

kecelakaan (Pujiono 2015). Oleh karena hal tersebut, kecepatan maksimum CRH – 380A yang semula 380 kilometer per jam, diturunkan menjadi 300 kilometer per jam sesuai dengan kebijakan pemerintah Tiongkok (Pujiono 2015).

Pada penyerahan proposal dari Jepang dan Tiongkok terkait proyek kereta super cepat di Indonesia, memang Jepang menawarkan kereta super cepat tipe Shinkansen E5 dengan estimasi biaya yaitu sekitar 6,2 miliar dollar Amerika Serikat. Sedangkan Tiongkok menawarkan kereta super cepat tipe CRH380A dengan estimasi biaya sekitar 5,6 miliar dollar Amerika Serikat. Namun, pada tingkat kepemilikan saham dan juga tingkat bunga yang ditawarkan antara Jepang dan Tiongkok, dapat dikatakan berbeda jauh. Pada proyek yang ditawarkan Jepang, bunga yang diminta oleh pihak Jepang sendiri sekitar 0,1 persen setiap tahunnya, dari keseluruhan biaya proyek. Sedangkan, pada proyek Tiongkok, negara ini meminta bunga untuk pengerjaan proyek kereta super cepat Indonesia ini sekitar 2 persen untuk setiap tahunnya (Wulandari 2015).

Proposal yang diberikan oleh pihak Jepang tersebut, merupakan proposal revisi kedua setelah rencana pembangunan kereta cepat Indonesia dirubah dari rute Jakarta-Surabaya menjadi Jakarta-Bandung. Proposal Jepang tersebut dikirimkan kepada Indonesia melalui utusan Jepang, Izumi Hiroto ke Jakarta pada bulan Agustus 2015 (Sugianto 2018). Pada proposal revisi kedua, Jepang memberikan tawaran baru yang sebelumnya proyek kereta cepat harus menggunakan jaminan pemerintah seluruhnya, menjadi tidak harus seluruhnya. Pihak Jepang, Izumi Hiroto menyampaikan kepada Presiden Jokowi bahwa Jepang ingin membantu Indonesia untuk memiliki kereta cepat yang pengelolaannya akan dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia nantinya dan dapat bermanfaat bagi masyarakat Indonesia secara menyeluruh (Armenia 2015). Kemudian, berkaitan dengan kepemilikan saham; penawaran proposal proyek dari Jepang akan memberikan saham sekitar tujuh puluh lima hingga seratus persen kepada pemerintah Indonesia. Sedangkan, pada proposal proyek dari Tiongkok, ketika proyek selesai, kepemilikan saham yang didapatkan Indonesia sekitar enam puluh persen dan saham empat puluh persen merupakan saham milik Tiongkok (Wulandari 2015).

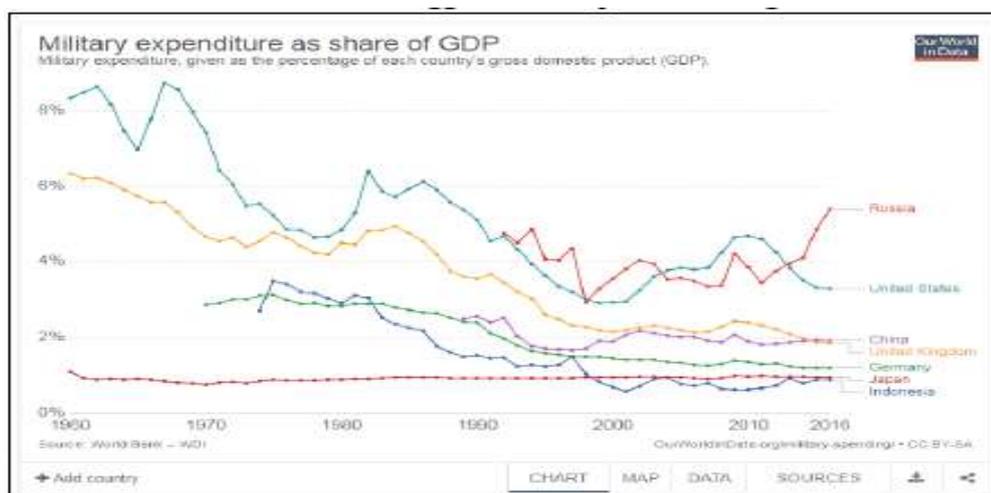
Pemilihan Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Dari tingkat kepemilikan saham, pengalaman lapangan dan bunga tanggungan hutang ke depannya, serta dari tingkat kontribusi investasi dan jumlah kerja sama, tentunya merupakan hal yang terbilang mengagetkan ketika Indonesia lebih memilih Tiongkok dibandingkan dengan Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Namun, jika kembali lagi kepada tabel realisasi investasi, dapat terlihat bahwa pengaruh Jepang terhadap perekonomian di Indonesia lebih mendominasi jika dibandingkan dengan Tiongkok. Perlu diingat pula seperti pada pembahasan di awal tulisan, penting bagi negara untuk menyeimbangkan pengaruh negara-negara lain yang bermain di dalam negaranya. Oleh karena hal tersebut, Indonesia secara tidak langsung dipaksa untuk menjalin mitra strategis dengan negara lain yang kekuatannya dianggap dapat menyaingi dominasi Jepang di Indonesia.

Sebuah negara dapat dikatakan sebagai mitra strategis ketika negara tersebut memiliki pengaruh yang dapat dikatakan signifikan dalam isu-isu atau

permasalahan global atau di suatu wilayah tertentu (Schmidt 2010). Tiongkok dapat dikatakan sebagai mitra strategis karena tidak hanya memiliki pengaruh yang signifikan di satu negara saja, tetapi pengaruh Tiongkok juga dapat dikatakan besar bagi banyak negara di dunia; sehingga posisi Tiongkok tidak dapat dianggap remeh bahkan oleh negara-negara besar lainnya. Hal ini juga didukung oleh cepatnya pertumbuhan perekonomian di Tiongkok, hingga Tiongkok sendiri dikatatakan sebagai kekuatan baru yang akan menyaingi Amerika Serikat (Russel 2017).

Posisi Tiongkok yang strategis dapat dilihat dari keterlibatan Tiongkok dalam isu dunia. Hal ini terbukti dari Tiongkok sebagai satu-satunya negara dari Benua Asia yang menjadi salah satu dari lima anggota tetap Dewan Keamanan PBB. Seperti yang telah diketahui, anggota tetap Dewan Keamanan PBB memiliki hak veto yang merupakan hak yang dapat membatalkan atau menggagalkan suatu keputusan, ketetapan, rancangan peraturan dan undang-undang atau resolusi (Sani 2017). Posisi Tiongkok dalam Dewan Keamanan PBB tersebut, secara tidak langsung menegaskan bahwa Tiongkok memiliki pengaruh atau peran yang cukup besar dalam dunia internasional. Kemudian, posisi strategis Tiongkok juga dapat dilihat dari tingkat pertumbuhan GDP Tiongkok dari tahun ke tahun (OECD t.t.). Pertumbuhan GDP Tiongkok sejak tahun 2011 hingga tahun 2017 yaitu sekitar 6% hingga 9.5%. Angka tersebut jika dibandingkan dengan pertumbuhan GDP Jepang yang berkisar antara angka -0,1% hingga 2%, terbilang cukup jauh. Selain dari sisi sosial dan ekonomi, posisi strategis Tiongkok juga terlihat dari banyaknya anggaran belanja negara yang digunakan untuk memperkuat pertahanan militer yang terlihat pada grafik berikut:



Sumber: Roser & Nagdy 2017

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa Tiongkok menyisihkan anggaran militer lebih banyak dibandingkan dengan Jepang yang secara tidak langsung menyatakan bahwa Tiongkok tidak hanya memperkuat perekonomiannya saja, tetapi juga pertahanan dan keamanan negaranya.

Posisi strategis Tiongkok dapat dilihat dari ide-ide yang dimunculkan oleh Tiongkok, salah satunya mengenai gagasan OBOR (*One Belt One Road*) yang dianggap sebagai ide yang cukup menarik untuk meningkatkan peran dalam dunia global (Mursitama 2017). OBOR sendiri merupakan gagasan dari pemerintah Tiongkok untuk mengembangkan koridor perekonomian dari Asia ke Eropa lewat upaya pengembangan jalur darat dan juga jalur laut (Ono dan Kotani 2017). Keuntungan gagasan OBOR bagi Indonesia yaitu dapat

mengoptimalkan konektivitas masyarakat di Indonesia. Konektivitas merupakan hal yang sangat penting bagi Indonesia yang akan menciptakan kelancaran dan kemudahan perhubungan dan perdagangan (Kementerian Perhubungan RI 2016). Tidak hanya transportasi yang perlu untuk ditingkatkan, tetapi juga konektivitas lewat jaringan komunikasi dan informasi. Hal ini dikarenakan konektivitas nasional juga akan meningkatkan daya saing suatu negara di tingkat global (Sekretariat Kabinet RI 2014). Gagasan OBOR yang tidak hanya fokus pada pengembangan jalur darat tetapi juga jalur laut dinilai sejalan dengan cita-cita Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Putra 2017). Menurut Menteri BUMN, Rini Soemarno, kerja sama kereta cepat Jakarta-Bandung juga dapat meningkatkan kemandirian Indonesia terutama kemandirian dalam teknologi berbasis kereta cepat, dikarenakan Tiongkok menjanjikan adanya alih teknologi salah satunya penawaran pembangunan rolling stock atau gerbong kereta di Indonesia yang tentunya juga akan meningkatkan lapangan pekerjaan bagi masyarakat Indonesia (Praditya 2016).

Pemilihan Tiongkok sebagai mitra strategis dalam pengerjaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dapat dikatakan pemilihan yang dapat dikatakan tepat untuk menyeimbangkan pengaruh atau dominasi Jepang dalam perekonomian Indonesia. Hal ini dikarenakan, dalam perkembangan kereta cepat, dapat dilihat sendiri bahwa teknologi yang diusung dalam kereta cepat buatan Tiongkok, tidak jauh berbeda dengan kereta buatan Jepang, ditambah dengan penawaran biaya total proyek yang lebih murah (Suhendra 2015). Hal inilah yang kemudian membuat Tiongkok dapat dikatakan merupakan mitra strategis yang dapat membantu mengurangi dominasi Jepang dalam perekonomian Indonesia.

Nilai-nilai strategis yang dimiliki oleh Tiongkok juga secara tidak langsung membantu Indonesia menegaskan posisinya sebagai *middle power* yang memiliki salah satu fungsi sebagai stabilisator bagi kekuatan-kekuatan lain yang muncul dalam dunia internasional (Bac 1997). Pada awal tulisan telah dibahas sedikit mengenai klasifikasi *power* negara dalam hubungan internasional. Indonesia dalam kasus kereta cepat Jakarta-Bandung, perlu diingat juga memiliki peran sebagai *middle power*. Dalam hubungan internasional, peran dari adanya *middle power* juga dianggap penting karena *middle power* dapat membantu untuk menjaga stabilitas kekuatan dunia di tengah persaingan para negara-negara besar (Bac 1997). Negara-negara yang termasuk ke dalam *middle power*, kebanyakan akan mencari solusi tengah atau jalan damai untuk permasalahan internasional yang dihadapi, sekaligus solusi tersebut dapat digunakan untuk memperbaiki ketidakadilan dalam sistem internasional (Wang dan French 2013). Oleh karena itu, posisi negara *middle power* dalam area internasional tidak dapat dihiraukan begitu saja, bahkan oleh negara-negara besar sekaligus.

Pada negara *great power*, keinginan dan juga kesempatan untuk *survive* dalam dunia internasional cenderung lebih besar. Hal ini dikarenakan *great power* memiliki pengaruh yang lebih besar pula dibandingkan dengan negara-negara seperti *regional power* maupun *middle power*. Hal ini diperparah pula dengan adanya sistem internasional yang anarki dan bersifat multipolar dalam hubungan internasional akan membuat negara-negara dengan kekuatan yang besar dapat bersaing dengan ketat satu sama lain dan memiliki potensi yang dapat dikatakan cukup besar untuk dapat saling menyerang secara tiba-tiba (Mearsheimer dalam Dunne, Kurki dan Smith 2006). Oleh karena itu, penting untuk menjaga

keseimbangan antara kekuatan-kekuatan besar yang bermain dalam dunia internasional saat ini.

Walaupun negara Indonesia membutuhkan teknologi kereta cepat untuk semakin memajukan infrastruktur negaranya; namun, sebagai negara yang termasuk dalam kategori *middle power*, Indonesia perlu hati-hati dalam pengambilan keputusan dalam bekerja sama dengan negara lain. Hal ini bukan semata-mata demi kepentingan nasional Indonesia saja, tetapi, lebih jauh lagi, penting bagi Indonesia untuk menjaga stabilitas negara-negara besar yang bermain dalam dunia internasional, terlebih lagi yang sedang bermain dalam negaranya sendiri. Kemudian, perlu diingat kembali bahwa, Indonesia termasuk lingkaran konsentris Jepang dan juga Tiongkok (Kementerian Luar Negeri RI 2015), sehingga posisi Indonesia mau tidak mau harus adil dalam menjaga hubungan kedua negara tersebut agar tidak lebih condong ke salah satu negara.

Setelah Indonesia pada akhirnya memilih Tiongkok untuk menjadi rekan dalam pengerjaan kereta cepat Jakarta-Bandung pada tahun 2015, terlihat dampak signifikan terhadap perubahan investasi asing dari Tiongkok ke Indonesia. Dapat dilihat pada Tabel 3.2. pada halaman 44, investasi dari Tiongkok pada tahun 2016 meningkat drastis sekitar 324 persen dari tahun sebelumnya. M. Azhar Lubis selaku Deputy Bidang Pengendalian Pelaksanaan Penanaman Modal BKPM, mengatakan bahwa Tiongkok yang selama ini hanya masuk dalam peringkat delapan hingga sepuluh besar negara asal realisasi investasi PMA di Indonesia, pada tahun 2016 menduduki posisi kedua dalam realisasi investasi PMA di Indonesia (Oktara 2017).

Tantangan Indonesia Setelah Pemilihan Tiongkok sebagai Mitra Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung

Keputusan Indonesia dalam pemilihan Tiongkok dibandingkan Jepang sebagai mitra pengerjaan proyek kereta cepat jurusan Jakarta–Bandung mungkin memang dapat dipandang sebagai solusi atas beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Indonesia saat ini, seperti solusi akan permasalahan mengenai dominasi investasi Jepang di Indonesia, dan juga hal ini akan membuat berkurangnya ancaman terhadap stabilitas negara yang akan terganggu jika dominasi investasi Jepang semakin tinggi. Tidak hanya itu, keuntungan lain yang dapat dimiliki Indonesia yaitu, Indonesia dalam kacamata dunia internasional, akan dipandang sebagai negara yang konsisten untuk mempertahankan posisinya sebagai *middle power* dan stabilisator yang baik terhadap persaingan para negara besar di dunia internasional. Namun, di balik semua keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia, tidak dapat dipungkiri bahwa terdapat tantangan di masa mendatang bagi Indonesia sebagai konsekuensi keputusan yang diambil oleh Indonesia.

Beberapa hal yang kemudian menjadi tantangan Indonesia setelah memilih Tiongkok sebagai mitra dalam pengerjaan proyek kereta cepat Jakarta–Bandung yang pertama yaitu, tantangan dalam menghadapi sikap Jepang sebagai negara yang kalah dalam proyek tersebut. Seperti yang telah penulis bahas pada bab sebelumnya, tantangan yang kemudian dihadapi oleh Indonesia salah satunya yaitu, kekecewaan Jepang. Sekretaris Kabinet Jepang, Yoshihida Suga, beranggapan bahwa, dengan terpilihnya Tiongkok sebagai mitra kerja sama

rencana pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, telah membuat kepercayaan pada hubungan antara Jepang dan Indonesia telah rusak. Yoshihida Suga menutup pertemuan tersebut tanpa memperbolehkan perwakilan dari pihak Indonesia untuk bertemu langsung dengan Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe (Shimada dan Watanabe 2015). Hal ini kemudian membuat Jepang ingin meninjau kembali hubungan dengan Indonesia yang ditakutkan akan berdampak kepada pencabutan beberapa investasi Jepang dari Indonesia (Zatnika dan Purba 2015).

Dalam menyikapi kekecewaan Jepang, pemerintah Indonesia berusaha untuk bersikap secara tidak gegabah. Pengamat ekonomi internasional dari CSIS (*Center Strategic and International Studies*), Haryo Cahyono, beranggapan bahwa hal tersebut hanya merupakan pernyataan emosional sesaat Jepang. Hal ini dikarenakan kepentingan antara Jepang dan Indonesia tidak sekedar hubungan mengenai kereta cepat saja. Selain itu, Indonesia sendiri merupakan salah satu pasar yang besar bagi produk-produk Jepang yang tentunya membawa banyak keuntungan tersendiri bagi Jepang. Hal ini tentunya menjadi pertimbangan tersendiri bagi Jepang agar jangan sampai kekecewaan terhadap satu proyek dapat merugikan dunia usaha Jepang sendiri (Zatnika dan Purba 2015).

Hal lain yang juga tidak dapat dipungkiri Indonesia sebagai tantangan di masa depan yaitu, terkait tanggungan hutang Indonesia terhadap Tiongkok yang harus dibayarkan. Seperti yang telah dikemukakan oleh pakar Hukum Tata Negara, Yusril Ihza Mahendra, setidaknya empat BUMN Indonesia akan dapat diakuisisi oleh Tiongkok dan menjadi milik Tiongkok, jika Indonesia tidak dapat melunasi hutang terkait proyek kereta cepat Jakarta-Bandung kepada Tiongkok (Sugianto 2016). Hal ini tentunya akan berdampak tidak hanya kepada perekonomian Indonesia saja, tetapi juga berpotensi pada semakin kuatnya pengaruh Tiongkok di Indonesia dan berpotensi menjadi bumerang tersendiri dalam hubungan Indonesia-Tiongkok di masa depan.

Kesimpulan

Seperti yang telah diketahui, klasifikasi *power* negara-negara di dunia terbagi menjadi beberapa kelompok seperti *super power*, *great power*, *middle power*, dan *regional power*. Namun, walaupun terklasifikasi menjadi beberapa kelompok, pada kenyataannya negara satu dengan yang lainnya tetap saling membutuhkan satu sama lain untuk memenuhi kebutuhan negaranya, tidak peduli kelompok negaranya. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan negara yaitu dengan menjalin kerja sama dengan negara lainnya. Kerja sama antarkelompok negara yang berbeda, dapat dilihat dalam kerja sama Indonesia dengan negara-negara *great power* seperti Jepang dan juga Tiongkok. Salah satu kebutuhan krusial bagi Indonesia yaitu permasalahan mengenai infrastruktur. Namun, tidak semua kebutuhan infrastruktur Indonesia dapat dipenuhi oleh Indonesia sendiri dan justru membutuhkan bantuan negara lain yang memang memiliki kapabilitas mengenai proyek terkait. Salah satu rencana proyek pembangunan infrastruktur yang ditawarkan oleh Indonesia yaitu, proyek infrastruktur kereta cepat jurusan Jakarta-Bandung. Proyek ini pun langsung menarik perhatian dari Jepang dan juga Tiongkok yang merupakan negara pengembang teknologi kereta cepat.

Setelah melewati beberapa proses, pada akhirnya, pemerintah Indonesia mengambil keputusan untuk memilih Tiongkok sebagai mitra dibandingkan dengan Jepang. Hal ini tentu saja merupakan hal yang dapat dikatakan mengagetkan mengingat kontribusi Jepang dalam investasi dan kerja sama infrastruktur transportasi, di Indonesia dapat dikatakan yang lebih besar jika dibandingkan dengan negara Tiongkok yang terbukti pada tabel realisasi investasi dan kerja sama yang telah penulis bahas pada paragraf-paragraf sebelumnya. Namun, perlu dicermati bahwa investasi asing yang terlalu banyak atau yang mendominasi di suatu negara, dapat berujung kepada tidak hanya permasalahan ekonomi, dan juga permasalahan ketergantungan saja, tetapi juga permasalahan lainnya seperti permasalahan politik. Kemitraan strategis, kemudian menjadi salah satu cara negara untuk dapat mengurangi dominasi negara lain dalam perekonomian negaranya.

Dalam kasus kereta cepat Jakarta-Bandung, dari data-data terkait, keputusan Indonesia lebih memilih Tiongkok dibandingkan dengan Jepang sebagai mitra proyeknya, dapat dilihat justru memiliki keterkaitan dengan posisi kontribusi Jepang dalam perekonomian Indonesia yang dapat dikatakan memiliki pengaruh yang kuat atau mendominasi, sehingga Indonesia perlu menambah mitra strategis untuk mengurangi dominasi Jepang. Tiongkok sendiri memenuhi kriteria mitra yang strategis bagi Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari posisi Tiongkok yang termasuk ke dalam *great power* dalam dunia internasional, membuatnya memiliki pengaruh yang kuat dalam isu-isu internasional. Alasan selanjutnya yang mendukung dalam terpilihnya Tiongkok sebagai mitra Indonesia dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yaitu, teknologi kereta cepat yang dikembangkan oleh Tiongkok tidak jauh berbeda dengan teknologi kereta cepat milik negara Jepang mulai dari segi keamanan dan juga dari kecepatan kereta. Hal ini tentunya semakin memperkuat bahwa Tiongkok memang pantas menjadi mitra strategis Indonesia dan dapat menyaingi kekuatan Jepang di Indonesia dan membantu Indonesia sedikit demi sedikit mengurangi dominasi Jepang dalam perekonomian Indonesia.

Selain terkait dominasi kontribusi Jepang dalam perekonomian Indonesia, keputusan Indonesia lebih memilih Tiongkok dibanding Jepang, juga dapat dipandang sebagai usaha Indonesia sebagai *middle power* dalam menyeimbangkan peran negara-negara besar yang bermain dalam negaranya. Terlebih lagi, posisi Tiongkok dan juga Jepang, sama-sama berada dalam lingkaran konsentris Indonesia yang dengan kata lain merupakan mitra-mitra utama dalam kerja sama Indonesia dengan negara-negara lain. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk menyeimbangkan masing-masing keterlibatan antara Jepang dan juga Tiongkok agar Indonesia tetap konsisten sebagai *middle power* dan tidak condong hanya kepada salah satu negara saja. Walaupun dapat membantu menjawab permasalahan yang dihadapi Indonesia; namun, pemilihan Tiongkok sebagai mitra proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, tidak dapat dipungkiri juga memiliki konsekuensi-konsekuensi tersendiri bagi Indonesia di masa mendatang. Hal ini terkait dengan kekecewaan Jepang, kemudian juga terkait hutang yang menjadi tanggungan di masa depan bagi Indonesia atas konsekuensi dibangunnya proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Hal tersebut tentunya bukan tidak mungkin dapat menjadi bumerang tersendiri dalam hubungan kemitraan Indonesia-Tiongkok di masa depan.

Daftar Pustaka:

- Armenia, Resty. 2015. "Jepang Sodorkan Konsep Baru Proyek Kereta Cepat ke Jokowi" (online). Tersedia dalam: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150826212505-92-74761/jepang-sodorkan-konsep-baru-proyek-kereta-cepat-ke-jokowi> (Diakses 1 Juni 2018).
- Azra, Azyumardi. 2015. "Indonesia's Middle Power Public Diplomacy: Asia and Beyond"; dalam: Melissen, Jan & Yul Sohn. 2015. *Understanding Public Diplomacy in East Asia*. Palgrave Macmillan Series in Global Public Diplomacy. New York: Palgrave Macmillan.
- Bac, Meltem Muftuler. 1997. *Europe in Change: Turkey's Relation with a Changing Europe*. New York: Manchester University Press.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). pusdatin@bkpm.go.id, 2018. "Perkembangan Realisasi Investasi Berdasarkan Negara Periode Between Jan 1, 2008 and Dec 31, 2016" (xls) (e-mail). E-mail Personal kepada Skolastika L. K. skolastikalilien@gmail.com, 16 April.
- BKPM. 2015. "The Investment Coordinating Board of Republic of Indonesia" (online). Tersedia dalam: <https://www.slideshare.net/ar1ta/bkpm-investmentrealizationq42015andjandec2015-57626680> (Diakses 21 April 2018).
- Citrasiwi, Aginta et al., 2014. *Foreign Direct Investment & The Political Economy of Foreign Direct Investment*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Deny, Septian. 2016. "Ini Cerita Cepat Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung" (online). Tersedia dalam: <http://bisnis.liputan6.com/read/2434749/ini-cerita-awal-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung> (Diakses 21 September 2017).
- European Commission. t.t., "Strategic Partnership" (online). Tersedia dalam: https://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/opportunities/strategic-partnerships-field-education-training-and-youth_en (Diakses 30 Mei 2018).
- Goh, Evelyn. 2007. *Great Powers and Hierarchical Order in Southeast Asia: Analyzing Regional Security Strategies*. International Security.
- Jakarta Greater. 2015. "China Siap Salip Proyek Kereta Cepat Jepang" (online). Tersedia dalam: <http://jakartagreater.com/china-siap-salip-proyek-kereta-cepat-jepang/> (Diakses Maret 2017).
- Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. 2014. "Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang" (online). Tersedia dalam: http://www.id.emb-japan.go.jp/birel_id.html (Diakses 15 Maret 2017).
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2015. "Kerja Sama Regional" (online). Tersedia dalam: <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/default.aspx> (Diakses 8 November 2017).

- Kementerian Perhubungan RI. 2016. "Membangun Konektivitas Transportasi Untuk Memacu Pertumbuhan Ekonomi Indonesia" (online). Tersedia dalam: <http://www.dephub.go.id/post/read/membangun-konektivitas-transportasi-untuk-memacu-pertumbuhan-ekonomi-indonesia> (Diakses 6 Mei 2018).
- Khoo, Nicholas. 2004. *Deconstructing the ASEAN Security Community: A Review Essay*. International Relations of the Asia-Pacific.
- Mearsheimer, John J., "Structural Realism", dalam Tim Dunne, Milja Kurki, and Steve Smith. 2006. *International Relations Theories: Discipline and Diversity*. Oxford: Oxford University Press.
- Miller, Lyman. 2006. *Stanford Journal of International Relations: China an Emerging Super Power?*. California: Stanford University.
- Mursitama, Tirta B., 2017. "Jepang dan Indonesia di Asia" (online). Tersedia dalam: <https://economy.okezone.com/read/2017/01/17/320/1593330/jepang-dan-indonesia-di-asia?page=2> (Diakses 6 Mei 2018).
- Nolte, Detlef. 2007. *How to Compare Regional Powers: Analytical Concepts and Research Topics*. Hamburg: German Institute of Global and Area Studies (GIGA).
- Oktara, Diko. 2017. "Investasi China Naik Drastis di 2016" (online). Tersedia dalam: <https://bisnis.tempo.co/read/839875/bkpm-investasi-cina-naik-drastis-di-2016> (Diakses 20 April 2018).
- Ono, Yukako & Hiroshi Kotani. 2017. "Japan and China battle for rail projects in Southeast Asia" (online). Tersedia dalam: <https://asia.nikkei.com/magazine/20170216/Politics-Economy/Thailand-Malaysia-to-start-talks-for-high-speed-railway> (Diakses 22 November 2017).
- Oppenheim, Felix E., 1987. *National Interest, Rationality, and Morality. Political Theory*.
- OECD. t.t., "G20 - Quarterly Growth Rates of GDP in Volume" (online). Tersedia dalam: <https://stats.oecd.org/index.aspx?queryid=33940> (Diakses 16 April 2018).
- OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development). 2008. *OECD Benchmark Definition of Foreign Direct Investment*. OECD Publishing.
- Partanto, Pius A. & M. Dahlah Al-barry. 1994. *Kamus Ilmiah Populer*. Surabaya: Arkola.
- Praditya, Ilyas Istianur. 2016. "Perbedaan Proposal Proyek Kereta Cepat China dan Jepang" (online). Tersedia dalam: <https://m.liputan6.com/bisnis/read/2440916/perbedaan-proposal-proyek-kereta-cepat-china-dan-jepang> (Diakses 1 Juni 2018).

- Price Water House Coopers. 2009. *Strategic Partnerships: The Real Deal?* (pdf). Tersedia dalam: <https://www.pwc.co.uk/assets/pdf/strategic-partnerships-the-real-deal.pdf> (Diakses 28 Mei 2018).
- Pujiono. 2015. "Membandingkan Teknologi Kereta Cepat Tiongkok vs. Jepang" (online). Tersedia dalam: <https://beritagar.id/artikel/sains-teknologi/membandingkan-teknologi-kereta-cepat-china-vs-jepang> (Diakses 5 Oktober 2017).
- Putra, Putu Merta Surya. 2017. "JK: Indonesia Ikut KTT One Belt One Road Dapat Banyak Manfaat" (online). Tersedia dalam: <https://www.liputan6.com/news/read/2946607/jk-indonesia-ikut-ktt-one-belt-one-road-dapat-banyak-manfaat> (Diakses 20 April 2018).
- Roser, Max & Mohamed Nadgy. 2017. "Military Spending" (online). Tersedia dalam: <https://ourworldindata.org/military-spending> (Diakses 16 April 2018).
- Russel, Humprey Arnaldo. 2017. "Kebangkitan China" (online). Tersedia dalam: *Harian Kompas*: <https://www.pressreader.com/indonesia/kompas/20170919/281633895412275> (Diakses 8 November 2017).
- Sani, Saefudin. 2015. "PBB dan Dunia Bertekuk Lutut di Kaki Hak Veto" (online). Tersedia dalam: https://www.kompasiana.com/saefudins/pbb-dan-dunia-bertekuk-lutut-di-kaki-hak-veto_55485183547b616b152523ff (Diakses 15 April 2018).
- Schmidt, Anne. 2010. *Strategic Partnership: A Contested Policy Concept*. Berlin: SWP Berlin.
- Sekretariat Kabinet RI. 2014. "Percepatan Pembangunan Infrastruktur Konektivitas Sebagai Langkah Strategis Dalam Meningkatkan Multiplier Effect MP3EI" (online). Tersedia dalam: <http://setkab.go.id/percepatan-pembangunan-infrastruktur-konektivitas-sebagai-langkah-strategis-dalam-meningkatkan-multiplier-effect-mp3ei/> (Diakses 6 Mei 2018).
- Shimada, Gaku & Sadachika Watanabe. 2015. "Japan Underestimated China Over Indonesian Train Project" (online). Tersedia dalam: <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Japan-underestimated-China-over-Indonesian-train-project> (Diakses 25 November 2017).
- Sugianto, Danang. 2016. "Yusril Sebut Kereta Cepat Jakarta-Bandung Proyek 'Grasa-Grusu'" (online). Tersedia dalam: <https://economy.okezone.com/read/2016/01/24/320/1295810/yusril-sebut-kereta-cepat-jakarta-bandung-proyek-grasa-grusu> (Diakses 30 November 2017).
- Sugianto, Danang. 2018. "Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China" (online). Tersedia dalam: <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china> (Diakses 1 Juni 2018).

- Suhendra. 2015. "Adu Hebat Kereta Cepat, China atau Jepang?" (online). Tersedia dalam: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/2969322/adu-hebat-kereta-cepat-china-atau-jepang> (Diakses 5 Oktober 2017).
- Suhendra. 2015. "Kereta Cepat Pakai Teknologi China 78T, Jepang 87T" (online). Tersedia dalam: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3006626/kereta-cepat-pakai-teknologi-china-rp-78-t-jepang-rp-87-t> (Diakses 5 Oktober 2017).
- Wang, Hongying & Erik French. 2013. *Middle Range Power in Global Governance, Third World Quarterly*. Routledge: Taylor & Francis Group.
- Wulandari, Ema. 2015. "Antara Kereta Api Cepat Jepang dan China, Mana yang Lebih Menguntungkan Indonesia?" (online). Tersedia dalam: http://www.kompasiana.com/emawul/antara-kereta-api-cepat-jepang-dan-china-mana-yang-menguntungkan-indonesia_55e01ed7779373780731cd88 (Diakses 16 Maret 2017).
- Zatnika, Asep Munazat & David Oliver Purba. 2015. "Menghitung Efek Kemarahan Jepang" (online). Tersedia dalam: <https://ekonomi.kompas.com/read/2015/10/05/123400026/Menghitung.Efek.Kemarahan.Jepang> (Diakses 20 April 2018).