

## MANIFESTASI *ECONOMIC STATECRAFT* CHINA DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Elvira Nuraini<sup>1</sup>, Emir Chairullah<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Master Hubungan Internasional, Universitas Indonesia

<sup>2</sup>Dosen Hubungan Internasional, Universitas Indonesia

Email: elvira.nuraini41@ui.ac.id<sup>1\*</sup>, emir.chairullah@ui.ac.id<sup>2</sup>

\*Korespondensi: elvira.nuraini41@ui.ac.id

(Submission 30-05-2025, Revisions 01-07-2025, Accepted 10-07-2025)

### Abstract

*This research was conducted to analyze the Jakarta–Bandung High-Speed Rail (KCJB) project as a manifestation of China's economic statecraft in expanding its foreign political influence through economic instruments. According to William J. Norris, there are three main elements that indicate the presence of economic statecraft, namely: 1) The existence of political intent in the use of economic tools; 2) State control over economic actors and instruments; and 3) The emergence of cross-border strategic outcomes. This study uses a qualitative approach with a case study method, which explains the phenomenon of economic statecraft through the KCJB project. Research data was collected through literature review and document analysis. The findings of this study indicate that the KCJB project is not merely an economic collaboration but rather a manifestation of deliberate foreign policy. Financing by the China Development Bank (CDB) and implementation by the state-controlled China Railway Engineering Corporation (CREC) were used to expand China's diplomatic influence and create technological dependence on Chinese systems. Through this project, China strengthens its position in Southeast Asia while advancing new models such as financing diplomacy and infrastructure diplomacy. This research demonstrates that economic instruments have become a new mode of interaction to generate strategic political influence, while also opening avenues for the development of new concepts in contemporary international relations.*

**Keywords:** *Economic Statecraft; Belt and Road Initiative; Jakarta–Bandung High-Speed Rail; China–Indonesia Bilateral Relations; Foreign Economic Policy*

### Abstrak

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) sebagai fenomena *economic statecraft* China dalam memperluas pengaruh politik luar negerinya melalui instrumen ekonomi. Menurut William J. Norris, ada tiga elemen utama yang menunjukkan adanya *economic statecraft*, yaitu: 1) Adanya niat politik dalam penggunaan alat ekonomi; 2) Kontrol negara atas aktor dan instrumen ekonomi; dan 3) Munculnya hasil strategis lintas negara. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus, yaitu menjelaskan fenomena *economic statecraft* melalui proyek KCJB. Data penelitian dihimpun melalui studi literatur dan analisis dokumen. Temuan penelitian menunjukkan bahwa proyek KCJB tidak sekadar kerja sama ekonomi, tetapi merupakan manifestasi dari kebijakan luar negeri yang disengaja. Pembiayaan oleh China Development Bank (CDB) dan pelaksanaan oleh China Railway Engineering Corporation (CREC) yang dikendalikan langsung oleh negara China, digunakan untuk memperluas pengaruh diplomatik serta menciptakan ketergantungan teknologis terhadap sistem China. Melalui proyek ini, China memperkuat posisinya di kawasan Asia Tenggara serta mengembangkan pola baru seperti diplomasi pembiayaan dan infrastruktur. Penelitian ini membuktikan bahwa instrumen ekonomi telah menjadi pola baru interaksi untuk menghasilkan pengaruh politik yang strategis, sekaligus membuka ruang pengembangan konsep baru dalam hubungan internasional kontemporer.

**Kata Kunci:** *Economic Statecraft; Belt and Road Initiative; Kereta Cepat Jakarta – Bandung; Hubungan Bilateral China–Indonesia; Kebijakan Ekonomi Luar Negeri.*

## PENDAHULUAN

Sejak reformasi ekonomi pada awal 2000-an, China telah bergerak dari posisi sebagai penerima utama modal asing menuju salah satu negara pemberi modal asing terbesar di dunia. Hal tersebut mencerminkan lompatan substansial dalam ekspansi investasinya ke luar negeri dan menjadikannya fenomena penting dalam studi ekonomi politik internasional (Khurram et al., 2024). Dalam beberapa dekade terakhir, China bahkan telah menjadi salah satu aktor utama dalam sistem keuangan global. Ini tercermin dari Investasi Langsung Luar Negeri, baik melalui *Outward Foreign Direct Investment* (OFDI) maupun *Outward Direct Investment* (ODI) yang dilakukan negara tersebut.

Menurut *World Investment Report 2023*, UNCTAD, China merupakan negara asal investor terbesar ketiga di dunia pada tahun 2022 dengan nilai sebesar 146 miliar USD atau setara dengan 9,8% *global share*. Angka ini menunjukkan peningkatan sebesar 5,2% dari tahun 2021 (FDI Intelligence, 2024).

**Tabel 1.** 10 Negara dengan ODI Tertinggi di Dunia tahun 2022

Negara / Wilayah	Nilai ODI (100 Juta USD)	Global Share (%)
Amerika Serikat	3.730	25
Jepang	1.614,7	10,8
China	1.465	9,8
Jerman	1.429,8	9,6
Britania Raya	1.296	8,7
Australia	1.165,6	7,8
Hongkong, China	1.035,9	7,0
Canada	792,8	5,3
Korea Selatan	664,1	4,5
Swedia	622,5	4,2

Sumber: World Investment Report 2023, UNCTAD (2023).

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa China menempati urutan ketiga pada tahun 2022. Namun demikian, *Special Administrative Region* China yaitu Hong Kong menempati peringkat ketujuh dengan 103 miliar USD atau setara dengan 7% *global share*. Hal ini menunjukkan bahwa China secara keseluruhan mengantongi 16,8% *global share* menyaingi Jepang di peringkat kedua dengan 10,8% *global share* setelah Amerika Serikat di peringkat pertama dengan 25% *global share*. Kementerian Perdagangan China (MOFCOM) menyatakan bahwa investasi-investasi ini berfokus pada 3 (tiga) segmen utama, yang meliputi: 1) *Wholesale and Retailing, Leasing and Business Services*; 2) *Scientific Research and Technology Services*; dan 3) *Manufacturing*; serta *High-Tech Services* (MOFCOM, 2023).

Dinamika utama dalam lanskap ODI China berdasarkan data MOFCOM dan Administrasi Valuta Asing Negara China (SAFE) menunjukkan bahwa fokus investasi China semakin beralih ke pasar-pasar berkembang, khususnya nilai investasi pada Asia dan Afrika yang secara signifikan melonjak (SBCODI, 2023). Hampir 90% ODI China terpusat di negara-negara berkembang yang menunjukkan adanya komitmen untuk membina kemitraan ekonomi yang selaras dengan tujuan geopolitik yang lebih luas. China memiliki stok investasi sebesar 2.014,84 miliar USD di Asia, yang merupakan 68,2% dari total investasi globalnya. Sebagian besarnya terkonsentrasi di Hong Kong dan beberapa bagian di Makau, dengan investasi signifikan di luar negeri yaitu Singapura, Indonesia, Vietnam, Malaysia, Thailand, dan Laos. Terlihat secara signifikan bahwa China menargetkan ASEAN sebagai tempat berinvestasi.

Pada tahun 2023, ODI China di kawasan ASEAN mencapai sekitar 25,12 miliar USD, yaitu sekitar 34,7% lebih besar dari tahun sebelumnya. Investasi ini menyumbang 14,2% dari total arus investasi untuk tahun tersebut dan mewakili 17,7% dari keseluruhan investasi China di Asia. Arus investasi menunjukkan bahwa manufaktur merupakan sektor utama focus China di Kawasan ASEAN, hal ini terlihat dari kenaikan jumlahnya sebesar 11,4% *year-on-year* dan merupakan 36,4%

dari total sektor investasi. Tujuan utama sektor manufaktur di ASEAN adalah di Vietnam, Indonesia, Thailand dan Singapura. Selain manufaktur dan 3 (tiga) segmen utama yang sudah disebutkan sebelumnya, sektor yang juga menjadi fokus keuangan terbesar China adalah *financial industry* yang berada di peringkat ketiga setelah *leasing and business services* dan *wholesale and retail*. Sektor ini mencatat investasi senilai total 323,8 miliar USD atau setara dengan 11%, yang semakin menunjukkan luasnya pengaruh China di pasar keuangan internasional. Hal ini didorong oleh pasar energi bersih yang sedang berkembang dan sektor-sektor tradisional seperti manufaktur, grosir, dan ritel (SBCODI, 2023).

Tidak hanya melalui ODI, China juga menggunakan kebijakan pembiayaan lintas negara yang agresif dan sistematis. Peran ini semakin menonjol sejak peluncuran *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013, yang mendorong ekspansi besar-besaran pembiayaan infrastruktur ke lebih dari 140 negara mitra (Wang & Sampson, 2021). Melalui lembaga-lembaga seperti *China Development Bank* (CDB), *Exim Bank of China* dan *Silk Road Fund*, China telah menyalurkan ratusan miliar dolar dalam bentuk pinjaman dan investasi, dengan skala yang dalam beberapa kasus melebihi pembiayaan dari lembaga keuangan internasional seperti *World Bank* atau *Asian Development Bank* (AidData, 2021).

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan investasi China di luar negeri semakin melesat. Salah satunya adalah skema pembiayaan yang ditawarkan China sering kali berbeda dari pendekatan negara-negara Barat. Dalam pembiayaan, lembaga Barat cenderung mengedepankan prinsip transparansi fiskal, keterlibatan masyarakat sipil, dan kelayakan lingkungan. Sementara pembiayaan dari China dikenal lebih pragmatis, cepat, dan bersifat langsung antar pemerintah atau antar perusahaan milik negara (Bräutigam, 2020). Perbedaan pendekatan ini bukan hanya mencerminkan preferensi teknokratis yang berbeda, tetapi juga mengandung muatan politik yang signifikan. China lebih fleksibel dalam memberikan pinjaman tanpa terlalu banyak syarat reformasi struktural, namun tidak jarang menuntut akses terhadap sumber daya, aset, atau pengaruh diplomatik sebagai bentuk imbal balik (Gallagher & Myers, 2020).

Secara geografis, pembiayaan China telah menjangkau berbagai kawasan dunia, termasuk Afrika, Amerika Latin, dan Asia Tenggara. Di Afrika, misalnya, China telah membiayai proyek rel kereta api lintas negara, pelabuhan laut dalam, dan fasilitas energi, seperti di Ethiopia dan Kenya (Hurley et al., 2018). Di Amerika Latin, keterlibatan China dalam proyek strategis seperti bendungan di Argentina atau rel listrik di Venezuela dilakukan di tengah menurunnya kehadiran investasi AS, menciptakan ruang pengaruh baru bagi Beijing (Ray et al., 2019). Bahkan di Eropa, proyek-proyek seperti Pelabuhan Piraeus di Yunani menunjukkan bagaimana investasi China mengintegrasikan kepentingan ekonomi dengan strategi perluasan pengaruh geopolitik di pinggiran kawasan Uni Eropa (Le Corre, 2018).

Indonesia telah menjadi salah satu mitra utama dalam inisiatif BRI China di kawasan Asia Tenggara, dengan keterlibatan dalam berbagai proyek strategis yang telah menjadi perhatian besar dalam kajian ekonomi politik internasional. Proyek-proyek infrastruktur besar seperti jalan, pelabuhan, dan kereta api berkecepatan tinggi telah muncul sebagai saluran utama dalam memobilisasi modal dan pengaruh politik China di negara-negara berkembang (Ye, 2020; Yan, 2021). Secara khusus, investasi China di Asia Tenggara menampilkan pola yang khas, yaitu keterlibatan langsung Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti *China Railway Engineering Corporation* (CREC) dan bank pembangunan seperti *China Development Bank* (CDB), yang menunjukkan perpaduan antara motivasi ekonomi dan tujuan strategis negara asal.

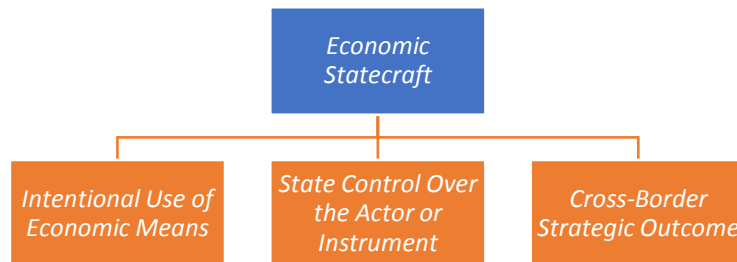
Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB), menurut Liu & Lim (2022) merupakan proyek yang bukan hanya simbol modernisasi infrastruktur, tetapi juga merupakan representasi nyata dari praktik kapitalisme negara transnasional China di luar negeri. Liu & Lim menunjukkan bahwa KCJB mencerminkan “*intertwining of politics with economics*”, dimana relasi antara negara-perusahaan dalam konteks domestik China diekspor ke arena global melalui proyek pembangunan strategis di Indonesia. Di satu sisi, proyek ini dikerjakan atas dasar kerja sama antar-BUMN melalui Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC); di sisi lain, pemilihan proyek ini dilakukan berdasarkan keputusan strategis politik, bukan semata-mata kalkulasi ekonomi pasar.

Secara teori, fenomena seperti ini bisa dipahami melalui apa yang disebut sebagai *economic statecraft*. Baldwin (1985) dan Norris (2016), mendefinisikan konsep *economic statecraft* sebagai upaya negara menggunakan instrumen ekonomi untuk mencapai tujuan politik luar negeri. Dalam

kerangka konsep ini, maka instrumen seperti bantuan luar negeri, pinjaman, investasi langsung, bahkan kerja sama teknologi dapat menjadi alat untuk memperluas pengaruh diplomatik, menciptakan ketergantungan strategis, atau menyeimbangkan kekuatan global.

Norris (2016) merumuskan bahwa praktik *economic statecraft* dapat diidentifikasi melalui tiga elemen utama, yaitu: (1) Adanya niat politis dalam penggunaan alat ekonomi; (2) Kontrol negara atas aktor ekonomi yang terlibat; serta (3) Munculnya hasil strategis lintas negara dari interaksi tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk memahami bagaimana negara menggunakan instrumen ekonomi, termasuk investasi dan pinjaman, untuk mencapai tujuan politik luar negerinya (Ohlberg, 2020; Chen, 2020). Menurut Norris (2016), kebijakan luar negeri tidak hanya disalurkan lewat diplomasi formal, tetapi juga melalui proyek ekonomi yang memperluas jaringan pengaruh di negara mitra, atau interaksi ekonomi yang disengaja untuk menghasilkan kebijakan luar negeri yang signifikan secara strategis

**Gambar 1.** *Economic Statecraft* oleh William J. Norris (2016)



## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus, yaitu meneliti strategi *economic statecraft* China di Indonesia dengan melakukan analisis terhadap proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) sebagai representasi strategi tersebut. Studi kasus dipilih karena memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi secara mendalam dinamika ekonomi-politik transnasional, keterlibatan negara, dan dampak lintas batas dari proyek tersebut (Yin, 2014). Metode ini berfokus pada pemahaman terhadap interaksi aktor negara dan instrument lembaga terkait, serta bagaimana kebijakan luar negeri dan politik China dimanifestasikan melalui proyek ekonomi.

Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui studi literatur dan analisis dokumen. Sumber utama terdiri dari artikel jurnal ilmiah, laporan kebijakan internasional, dokumen resmi dari pemerintah China dan Indonesia, laporan lembaga multilateral seperti UNCTAD, AidData, PwC serta pemberitaan dari media kredibel dan laman resmi lembaga. Analisis dilakukan secara deduktif dengan menggunakan kerangka teori *economic statecraft* sebagaimana dirumuskan oleh William J. Norris (2016) dengan tiga indikator utamanya. Proses analisis dilakukan melalui tahapan interpretasi konteks historis KCJB, pemetaan struktur aktor, dan pembacaan narasi strategis melalui kebijakan luar negeri dan ekonomi China.

Validitas temuan didukung oleh triangulasi sumber dan perbandingan silang dengan studi-studi sejenis mengenai proyek BRI China di negara lain. Dengan pendekatan ini, penelitian ini bertujuan memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai bagaimana China menyelaraskan tujuan politik luar negerinya melalui sarana ekonomi konkret, dan bagaimana proyek infrastruktur seperti KCJB mencerminkan agenda geopolitik yang lebih luas.

## PEMBAHASAN

### • Perluasan Ekonomi-Politik China melalui Kereta Cepat Jakarta–Bandung

Di tengah kekuatan Barat dalam sistem ekonomi dunia, China berupaya membentuk strategi revitalisasi kekuasaan global melalui inisiatif BRI (Rolland, 2017). Pembentukan inisiatif BRI pada tahun 2013 merupakan strategi ekonomi politik internasional Presiden Xi Jinping untuk mentransformasikan posisi China dari negara manufaktur global menjadi arsitek utama dalam tatanan sistem tersebut. Langkah ini, salah satunya, diawali dengan membangun jaringan pengaruh ekonomi dan diplomatik di kawasan Asia Tenggara dan Afrika melalui narasi pembangunan infrastruktur dan konektivitas. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation* mengonfirmasi bahwa Xi

pertama kali memperkenalkan gagasan BRI pada 2013 dengan tujuan memperkuat kerjasama ekonomi-politik Global South dan secara aktif akan bekerja sama dengan saling menguntungkan untuk pembangunan bersama (Kantor Informasi Dewan Negara Republik Rakyat China, 2023).

Gagasan ini merupakan landasan ideologis BRI yang dicantumkan dalam dokumen resmi *State Council Information Office* berjudul “*A Global Community of Shared Future: China's Proposals and Actions*”. Dengan fakta ini, penulis menilai bahwa BRI bukan hanya sekedar proyek ekonomi, tetapi mekanisme *state-led globalization* yang bersifat politis dan strategis (Chen dan Jimenez, 2023). Menurut Norris (2016), penggunaan alat ekonomi untuk pencapaian tujuan politik luar negeri adalah inti dari praktik *economic statecraft*. Komitmen fiskal China dalam proyek BRI mencapai lebih dari 1 triliun USD secara global, menegaskan bahwa kebijakan ini dirancang secara sadar dan terorganisir untuk kepentingan geopolitik jangka panjang (Hurley et al., 2018). Oleh karena itu, BRI mencerminkan *intentional use of economic tools* oleh China untuk memperkuat posisinya dalam struktur kekuasaan internasional melampaui motivasi komersial semata (Norris, 2016). Dalam hal ini, proyek-proyek BRI digunakan sebagai instrumen untuk memperluas pengaruh normatif, kontrol pasar, dan akses ke sumber daya global.

Dalam konteks Indonesia, proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) bisa dinilai sebagai salah satu instrumen strategis China untuk membangun pijakan ekonomi-politik di kawasan Asia Tenggara, terutama di Indonesia. Meskipun proyek ini secara formal dikemas dalam kerangka kerja sama ekonomi *business-to-business*, KCJB merupakan bagian ekspansi aktif BRI dan kebijakan luar negeri China di kawasan ASEAN (Liu & Lim, 2022). Menurut Fitriani (2021), KCJB digunakan China untuk mendemonstrasikan keunggulan sistem kapitalisme negaranya dan mengalahkan Jepang dalam kompetisi geopolitik di Indonesia. Hal ini tercermin dari laporan AidData (2023), bahwasanya Proyek KCJB awalnya akan dibiayai oleh *Japan International Cooperation Agency* (JICA) yang telah selesai melakukan studi kelayakan pada Januari 2014.

Namun, China pada saat itu bertekad untuk memenangkan kontrak proyek dan berupaya mengalahkan Jepang dalam beberapa dimensi, termasuk nilai proyek, kecepatan implementasi, dan tingkat tanggung jawab publik. Pada akhirnya China memenangkan kontrak pada Mei 2017 dengan ditandatanganinya perjanjian pinjaman sebesar 3,97 miliar USD antara *China Development Bank* (CDB) dengan PT Kereta Cepat Indonesia China, yaitu sebuah badan usaha dengan tujuan khusus yang dimiliki bersama oleh konsorsium BUMN Indonesia (60% kepemilikan saham) dan konsorsium BUMN China (40% kepemilikan saham) selama 40 tahun lamanya untuk proyek KCJB.

**Tabel 2.** Perbandingan Usulan Kereta Cepat antara China dan Jepang

Aspek	China	Jepang
Nilai Proyek	5,5 miliar USD	6,2 miliar USD
Sistem Kontrak	Perusahaan <i>joint venture</i> dengan risiko proyek ditanggung perusahaan	Kontrak <i>EPC (Engineering, Procurement and Construction)</i> dengan risiko proyek ditanggung Pemerintah Indonesia
Pembelian Lahan	Tidak Memerlukan Tanggung Jawab Pemerintah Indonesia	Tanggung Jawab Pemerintah Indonesia
Jaminan Pemerintah	Tidak Membutuhkan Jaminan Pemerintah Indonesia	Membutuhkan Jaminan Pemerintah Indonesia
Kandungan Lokal ( <i>Local Content</i> )	58,6%	40%
Transfer Teknologi	Termasuk	Tidak Termasuk
Tenaga Kerja	39.000 orang, dengan ahli dari China secara penuh	35.000 orang, dengan pekerja dominan orang Jepang

Sumber: (Nurcholis, 2022)

Pilihan China melakukan pembiayaan yang besar untuk KCJB tanpa jaminan pemerintah Indonesia, serta jangka waktu pendanaan selama 40 tahun dan 10 tahun *grace period* dituliskan dalam laporan AidData sebagai “*exceptionally generous terms*”. Ini menunjukkan adanya logika politik yang kuat dan hubungan diplomatis jangka panjang di balik proyek ini. Dalam kacamata *economic statecraft*, keputusan untuk membiayai proyek KCJB menunjukkan bahwa China secara sadar menggunakan alat ekonomi berupa pembiayaan untuk menanamkan pengaruh politiknya, meskipun dengan risiko komersial tinggi.

Dengan demikian bisa dinyatakan bahwa KCJB bukan sekadar proyek transportasi, tetapi juga simbol komitmen politik China di Indonesia dan diplomasi tingkat tinggi, yang ditandai dengan agenda penyaksian langsung secara daring Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo dalam uji coba operasional KCJB selama pertemuan bilateral pada November 2022. Oleh karena itu, proyek KCJB ini memenuhi kriteria sebagai bentuk *intentional use of economic means*, karena dirancang untuk memperkuat posisi geopolitik China di Indonesia.

- **Kendali China terhadap CDB dan CREC**

Pada *economic statecraft*, Norris (2016) menekankan bahwa negara harus memiliki kontrol langsung atau tidak langsung atas aktor atau instrumen ekonomi yang digunakan untuk mencapai tujuan politik luar negeri. Dalam pendanaan proyek KCJB, beberapa instrumen utama pendanaan adalah *China Development Bank* (CDB), yaitu bank BUMN China yang berada langsung di bawah pengawasan *State Council China*, *China Railway International Co., Ltd.*, yang merupakan anak perusahaan dari *China Railway Engineering Corporation* (CREC) serta konsorsium PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC). CDB merupakan bank BUMN China yang menjalankan misi negara dalam bentuk pinjaman luar negeri strategis, dan beberapa studi menyebut CDB sebagai “*a politically motivated financial instrument*” (Liu & Lim, 2022).

Dalam proyek KCJB, CDB menyuntikkan dana sebesar 75% dari total nilai proyek, tanpa meminta jaminan fiskal dari negara Indonesia. Hal ini mengindikasikan adanya kendali politik, bukan semata-mata pendanaan di pasar bebas, dimana CDB mengambil risiko demi kepentingan geopolitik China. Kondisi ini menunjukkan karakteristik khas dari *economic statecraft*, di mana negara tidak hanya mempengaruhi tetapi juga menentukan arah pembiayaan lintas batas. CDB juga memiliki hubungan langsung dengan *National Development and Reform Commission* (NDRC), yang merupakan Badan Perencana Ekonomi Nasional penyusun prioritas proyek BRI. Pada tahun 2015, NDRC, *Ministry of Foreign Affairs* (MoFA) dan MOFCOM menerbitkan dokumen resmi “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*”, yang kemudian ditindaklanjuti oleh CDB dengan menyediakan lebih dari 100 miliar USD pinjaman untuk proyek-proyek yang masuk dalam visi ini, termasuk proyek di Indonesia.

Dengan demikian bisa dinyatakan bahwa keputusan pendanaan CDB pada proyek KCJB bukan sekadar berdasarkan kelayakan ekonomi semata, tetapi pada nilai strategis proyek dalam kerangka politik luar negeri China. Penilaian ini didukung oleh studi yang dilakukan Chen (2020) yang menyebutkan bahwa CDB telah digunakan di dalam lebih dari 600 proyek luar negeri sejak 2008 dengan logika serupa, yaitu menekankan “*strategic returns over financial returns*”. Oleh karena itu, penggunaan CDB sebagai pendana utama KCJB adalah bukti kuat bahwa China menggunakan instrumen yang sepenuhnya berada dalam kendali negara.

Selain CDB yang bergerak di bawah proyek yang telah disetujui NDRC, CREC juga merupakan BUMN strategis China yang 100% dimiliki oleh *State Council* dan dikendalikan oleh *State-owned Assets Supervision and Administration Commission* (SASAC). Sebagai BUMN di bawah SASAC, segala kebijakan strategis, termasuk ekspansi luar negeri, dikendalikan oleh pemerintah pusat. Hal ini didukung oleh studi Zhang & Alon (2020), yang menyatakan bahwa BUMN China termasuk CREC diklasifikasikan sebagai “*state-coordinated transnational actors*”, di mana strategi ekspansi luar negeri ditentukan oleh pemerintah pusat. Hasil asesmen dari IISS Strategic Dossier menyatakan bahwa: “*The BRI has transposed China’s state capitalism onto the international arena, mobilising Chinese companies and public and private capital overseas in the service of Beijing’s geo-economic objectives*”.

Hasil asesmen ini menggambarkan bahwa BRI dalam konteks akademis bisa dianalisis sebagai instrumen ekonomi-politik yang dirancang untuk memperluas pengaruh China secara geopolitik. Hal

ini bisa dilihat pada ekspansi CREC keluar negeri, sebagai aktor besar proyek luar negeri dalam membuat proyek jalur kereta api, termasuk KCJB. Penilaian ini juga didukung oleh pernyataan di laman resmi CREC yang menyatakan bahwa CREC merupakan bagian dari bisnis global yang menyediakan layanan dan proyek-proyek besar dari Prakarsa “*Belt and Road*” China (CREC, 2018). Penelitian Fitriani (2021) menambahkan bahwa keputusan teknis dan manajerial yang diambil oleh CREC dalam proyek KCJB bukanlah keputusan korporat otonom, melainkan bagian dari mandat kebijakan luar negeri China seperti BRI. Sementara Liu & Lim (2022) dalam penelitiannya menyebut CREC bertindak sebagai “*diplomatic agent embedded in commercial form*”, yang berarti tidak dapat memisahkan fungsi geopolitik dan teknokratik. Termasuk dalam hal pemilihan teknologi kereta, standar operasional, dan transfer teknologi dalam proyek KCJB, semuanya ditentukan dalam diskusi antar pemerintah, bukan negosiasi antar perusahaan.

Pada kuartal empat tahun 2022 saat terjadi *overrun cost* yang dilaporkan oleh auditor negara Indonesia BPKP, Wakil Menteri BUMN Indonesia, Kartiko Wirjoatmodjo, saat itu mengumumkan bahwa “sedang dalam negosiasi akhir dengan CDB untuk pinjaman tambahan untuk *overrun cost*” (AidData, 2023). Hal ini didukung oleh *Investor Daily* yang diterbitkan oleh PwC Indonesia, yang mengatakan bahwa pemerintah Indonesia masih berunding dengan pemerintah China mengenai suku bunga pinjaman sebesar US\$560 juta untuk menutupi sebagian kelebihan biaya proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) yang mencapai US\$1,2 miliar atau sekitar Rp18,2 triliun. Pinjaman tersebut akan diberikan oleh *China Development Bank* (CDB). Ini menandakan bahwa CDB maupun CREC, merupakan bagian dari jaringan kelembagaan negara yang digunakan untuk mencapai tujuan *non-market objectives*, serta adanya kendali negara atas aktor bersifat struktural dan bersumber dari arsitektur internal pemerintahan China yang menjadikannya instrumen utama dari strategi *economic statecraft*.

- **Dampak Strategis Politik Luar Negeri China**

Proyek KCJB memiliki tujuan strategis lintas batas yang selaras dengan arah politik luar negeri China. Dalam teori *economic statecraft*, proyek lintas negara seperti KCJB digunakan untuk menghasilkan hasil politik luar negeri, termasuk memperluas pengaruh diplomatik dan menciptakan ketergantungan struktural (Norris, 2016). Dalam konteks KCJB, China bertujuan menanamkan kepercayaan elite politik Indonesia terhadap kapabilitas teknologi dan pembiayaan Beijing, yang pada akhirnya memperkuat hubungan bilateral dalam jangka panjang (Fitriani, 2021). Dengan memosisikan diri sebagai mitra utama pembangunan infrastruktur strategis Indonesia, China menciptakan jejak pengaruh yang berkelanjutan pada agenda domestik dan regional negara mitra seperti pengaruhnya di ASEAN.

Liu dan Lim (2022) mencatat bahwa KCJB memberi China peran dominan dalam pengaturan teknis, operasional, dan bahkan kebijakan pengelolaan proyek, sebuah bentuk kontrol yang tidak hanya bersifat teknokratik, tetapi juga politik. Selain itu, KCJB memperlihatkan bagaimana strategi pembangunan China dapat diterapkan di luar negeri, sehingga menjadi model alternatif dibanding pendekatan Barat yang lebih liberal dan berbasis swasta (Zhang & Alon, 2020). Di mata China, keberhasilan KCJB mencerminkan demonstrasi superioritas sistem kapitalisme negara dan memperluas pengaruh normatif China di kawasan ASEAN. KCJB juga meningkatkan keterlibatan politik tingkat tinggi, terbukti dari partisipasi langsung Presiden Xi Jinping dalam peluncuran dan pengawasan proyek melalui BRI Forum. Ini menegaskan bahwa proyek tersebut bukan hanya pembangunan infrastruktur biasa, melainkan bagian dari platform diplomasi strategis China (Ye, 2020).

Oleh karena itu, KCJB dapat dipahami sebagai instrumen lintas negara yang memperkuat pengaruh luar negeri China secara sistematis. Salah satu hasil konkret dari KCJB adalah terciptanya ketergantungan ekonomi dan teknis dari Indonesia terhadap sistem infrastruktur dan teknologi China. Dengan menggunakan standar rel, sinyal, dan *rolling stock* yang khusus dari China, proyek KCJB membuat Indonesia harus bergantung pada pasokan, suku cadang, dan pelatihan teknisi dari pihak China dalam jangka panjang (Fitriani, 2021). Ini menciptakan *path dependency* yang memperkuat posisi negosiasi China di masa depan, misalnya dalam proyek transportasi lanjutan untuk perpanjangan kereta cepat atau kerja sama teknologi lainnya. Selain itu, KCJB berfungsi sebagai

saluran *soft power*, di mana citra China sebagai mitra pembangunan cepat dan andal ditampilkan kepada masyarakat Indonesia dan negara-negara ASEAN lain.

Seperti dikemukakan oleh Rolland (2017), proyek semacam KCJB ini menjadi bagian dari diplomasi pencitraan yang menggambarkan China sebagai pemimpin *Global South* yang responsif dan tidak mementingkan ideologi. Di forum multilateral, KCJB juga digunakan sebagai *flagship project* yang ditampilkan oleh China dalam setiap pertemuan *Belt and Road Forum* sebagai contoh keberhasilan kerjasama Selatan–Selatan (Zeng, 2020). Lebih dari itu, proyek ini memperluas ruang pengaruh politik China di Indonesia, terutama melalui komunikasi antar pemerintah dan negosiasi tingkat tinggi yang intensif dalam tahap pembangunan, *cost overrun*, hingga penjadwalan ulang pembayaran utang (Liu & Lim, 2022). Meskipun proyek ini menimbulkan perdebatan di dalam negeri, kontrol China atas komponen vital KCJB tetap memberikan *leverage* strategis. Dengan demikian, proyek KCJB merupakan manifestasi nyata dari strategi *economic statecraft* Beijing dalam membangun pengaruh jangka panjang lintas batas, memperkuat kontrol terhadap jaringan infrastruktur Asia Tenggara, dan mendefinisikan kembali peran China dalam tatanan regional pasca-Amerika (Norris, 2016; Ye, 2020).

## SIMPULAN

Penelitian ini menemukan bahwa proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) bukan semata-mata proyek ekonomi atau kerja sama infrastruktur biasa, melainkan instrumen strategis dalam kebijakan luar negeri China. Melalui pendekatan *economic statecraft*, proyek ini memenuhi tiga elemen utama: Pertama, adanya intensi politik dalam penggunaan pembiayaan dan teknologi sebagai alat ekspansi pengaruh; Kedua, keterlibatan langsung institusi negara seperti *China Development Bank* dan *China Railway Engineering Corporation* yang berada di bawah kendali negara, menunjukkan bahwa proyek ini dikontrol secara terpusat dan politis; dan Ketiga, adanya hasil lintas batas yang strategis, berupa meningkatnya ketergantungan teknis dan diplomatik Indonesia terhadap China serta penguatan posisinya di regional Asia Tenggara.

Dengan demikian, proyek KCJB merupakan perwujudan diplomasi ekonomi yang disengaja dan terorganisir untuk memperluas pengaruh China. Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan luar negeri kontemporer tidak lagi hanya dimediasi melalui saluran diplomatik konvensional, melainkan juga melalui instrumen ekonomi yang mengikat negara mitra secara jangka panjang. Hal ini memberikan kontribusi penting dalam memahami pola baru interaksi internasional di era pasca-hegemonik, dan membuka ruang untuk pengembangan konsep diplomasi pembiayaan dan infrastruktur sebagai turunan dari *economic statecraft*. Penelitian ini juga menyarankan pentingnya kehati-hatian negara mitra dalam menimbang implikasi jangka panjang dari proyek-proyek investasi asing yang berbasis pada strategi geopolitik.

## DAFTAR PUSTAKA

- AidData. (2021). *Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects*. <https://www.aiddata.org> diakses pada 05/06/2025.
- AidData. (2023). *Tracking Chinese Development Finance*. <https://china.aiddata.org> diakses pada 05/06/2025.
- Baldwin, D. A. (1985). *Economic statecraft*. Princeton University Press.
- Bräutigam, D. (2020). *A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme*. *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14. <https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828>
- Chen, M. (2020). Beyond donation: China's policy banks and the reshaping of development finance. *Studies in Comparative International Development*, 55(4), 436–459. <https://doi.org/10.1007/s12116-020-09315-w>
- Chen, X., & Jimenez, E. (2023). Strategic infrastructure and the geopolitics of Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 32(139), 156–174.
- CREC. (2018). *Annual Report 2018*. China Railway Engineering Corporation. <http://www.crecg.com>
- FDI Intelligence. (2024). *Global FDI Report 2024*. Financial Times Ltd.
- Fitriani, E. (2021). Power contestation between Japan and China over Indonesia's high-speed rail. *The Pacific Review*, 34(5), 747–779. <https://doi.org/10.1080/09512748.2020.1728077>
- Gallagher, K. P., & Myers, M. (2020). *China's global energy finance 2020*. Boston University Global Development Policy Center.
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development Policy Paper 121.
- Khurram, S., Yousaf, M., & Zhang, Z. (2024). China's economic statecraft and development finance: Empirical assessment of the BRI. *International Political Economy Review*, 29(2), 101–123.
- Le Corre, P. (2018). *China's rise as a geoeconomic influencer: Four European case studies*. Carnegie Endowment for International Peace.
- Liu, H., & Lim, G. (2022). When the state goes transnational: The political economy of China's engagement with Indonesia. *Competition & Change*, 26(6), 613–634. <https://doi.org/10.1177/10245294221086003>
- MOFCOM. (2023). *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment 2022*. Ministry of Commerce, PRC. <http://english.mofcom.gov.cn>
- Norris, W. J. (2016). *Chinese economic statecraft: Commercial actors, grand strategy, and state control*. Cornell University Press.
- Nurcholis, M. A. (2022, November 30). Why does the Indonesian government opt for China but ignore Japan in the Jakarta–Bandung high-speed rail project? *Modern Diplomacy*. <https://moderndiplomacy.eu/2022/11/30/why-does-the-indonesian-government-opt-for-china-but-ignore-japan-in-the-jakarta-bandung-high-speed-rail-project/> diakses pada 25/06/2025
- Ohlberg, M. (2020). United Front work and influence operations: A Chinese Communist Party toolkit. *Journal of Democracy*, 31(4), 123–137.
- Ray, R., Gallagher, K., Kring, W. N., & Sanborn, C. A. (2019). *China and Latin America: Lessons for South–South cooperation and sustainable development*. Boston University GDP Center.
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and strategic implications of the Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research.
- SBCODI. (2023). *Southeast Asia Belt and Road Connectivity Index 2023*. Southeast Asia Studies Institute.
- State Council Information Office. (2023). *A Global Community of Shared Future: China's Proposals and Actions*. <http://english.scio.gov.cn> diakses pada 25/06/2025
- UNCTAD. (2023). *World Investment Report 2023: Investing in sustainable energy for all*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org> diakses pada 05/06/2025
- Wang, H., & Sampson, T. (2021). State control and BRI: The changing nature of China's economic diplomacy. *Asia Policy*, 16(3), 15–31.
- Yan, K. (2021). The railroad economic belt: Grand strategy, economic statecraft, and a new type of international relations. *The British Journal of Politics and International Relations*, 23(2), 262–279. <https://doi.org/10.1177/1369148120906940>

- Ye, M. (2020). *The Belt Road and beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998–2018*. Cambridge University Press.
- Zhang, X., & Alon, I. (2020). Chinese state-owned enterprises go global: A political economy perspective. *International Journal of Emerging Markets*, 15(4), 721–738. <https://doi.org/10.1108/IJOEM-12-2018-0702>