

Analisis Kerjasama Dalam Belt And Road Initiative Dan Dampak Ekonomi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (2016-2024)

Ayu Felawati¹, Nensy Triristina², Bambang Widiyanto Akbar³

¹Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, dan Universitas Darul Ulum

² Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, dan Universitas Darul Ulum

³ Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, dan Universitas Darul Ulum

*Corresponding author: nensytriristina@gmail.com

Abstrak

*Belt and Road Initiative (BRI) atau One Belt One Road (OBOR) merupakan kebijakan ambisius yang diinisiasi oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013 untuk meningkatkan konektivitas dan kerja sama di Asia, Eropa, dan Afrika. Dalam konteks kerja sama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok hal itu terwujud dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Namun dalam pelaksanaannya terdapat beberapa tantangan dan risiko serta dampak yang ditimbulkan dari proyek tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif dan menggunakan teknik pengumpulan data sekunder melalui studi literatur. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis bentuk kerjasama dalam proyek KCJB serta mengidentifikasi dampak yang ditimbulkan, dengan menggunakan teori Kerjasama Internasional dan Geopolitik. Hasil menunjukkan bahwa bentuk dari kerjasama Proyek KCJB adalah *business to business* (B2B) dan PT KCIC sebagai penanggung jawab proyek yang merupakan perusahaan joint venture antara Konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium BUMN Tiongkok dengan China Development Bank (CDB) sebagai penyedia dana. Dampak yang ditimbulkan juga beragam dari positif seperti peningkatan mobilitas, peningkatan PDRB Daerah, dan lainnya. Dampak negatifnya seperti pembengkakan biaya juga risiko *debt trap* dan ketergantungan ekonomi.*

Kata Kunci: Kerjasama Bilateral, BRI, Proyek KCJB, Bentuk Kerjasama, Dampak Proyek.

Abstract (12pt, bold)

*Belt and Road Initiative (BRI) or One Belt One Road (OBOR) is an ambitious policy initiated by Chinese President Xi Jinping in 2013 to enhance connectivity and cooperation in Asia, Europe, and Africa. In the context of bilateral cooperation between Indonesia and China, this is realized in the construction of the Jakarta-Bandung High-Speed Rail project. However, in its implementation, there are several challenges and risks as well as impacts arising from the project. This research uses qualitative methods with descriptive analysis and employs secondary data collection techniques through literature studies. The objective of this research is to analyze the form of cooperation in the KCJB project and to identify the resulting impacts, using the theories of International Cooperation and Geopolitics. The results show that the form of cooperation in the KCJB Project is *business to business* (B2B) and PT KCIC as the project manager, which is a joint venture company between the Indonesian SOE Consortium and the Chinese SOE Consortium, with the China Development Bank (CDB) as the funding provider. The impacts generated are also varied, ranging from positive effects such as increased mobility,*

regional GDP growth, and others. Negative impacts include cost overruns, the risk of debt traps, and economic dependency.

Keyword: *Bilateral Cooperation, BRI, KCJB Project, Forms of Cooperation, Project Impact.*

A. PENDAHULUAN

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan kebijakan luar negeri strategis Republik Rakyat Tiongkok yang dicanangkan oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. BRI bertujuan untuk memperkuat konektivitas dan kerja sama ekonomi antara Tiongkok dengan negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika melalui pembangunan infrastruktur, peningkatan perdagangan, dan integrasi finansial (Callahan, 2016). Secara konseptual, BRI terdiri dari dua jalur utama: *Silk Road Economic Belt* (jalur darat) yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa melalui Asia Tengah dan Rusia, serta *21st Century Maritime Silk Road* (jalur laut) yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Afrika Timur, Timur Tengah, hingga Eropa melalui jalur pelayaran (Yu, 2017). BRI diluncurkan secara simbolis melalui dua pidato penting Xi Jinping, pertama di Kazakhstan pada September 2013 memperkenalkan jalur darat (Belt), dan kedua di Indonesia pada Oktober 2013 memperkenalkan jalur maritim (Road). Dua lokasi ini dipilih bukan tanpa alasan, keduanya mencerminkan posisi sentral dalam peta konektivitas BRI, masing-masing sebagai jembatan ke Eurasia dan Asia Tenggara (Johnston, 2019).

Tiongkok membangun 6 (enam) koridor ekonomi yang dikenal dengan nama jalur sutra ekonomi (*silk economy road*), yaitu: (1) Koridor Ekonomi Jembatan Darat Eurasia Baru; (2) Koridor Ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia; (3) Koridor Ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat; (4) Koridor Ekonomi Semenanjung Tiongkok-Indochina; (5) Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan; dan (6) Koridor Ekonomi Bangladesh Tiongkok-India-Myanmar (Palabbi, 2023).

Gambar 1. Peta Jalur Belt and Road Initiative



Sumber: islamtoday.id (2019)

Untuk memperkuat kebijakan ini, Tiongkok mendirikan lembaga keuangan seperti *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, *Silk Road Fund*, dan *China Development Bank*. Proyek BRI ini tidak hanya tentang membangun infrastruktur, tetapi juga tentang membangun pengaruh, konektivitas ekonomi, dan menata ulang arsitektur geopolitik global yang sebelumnya didominasi oleh Barat (Agustian et al., 2021). Selama enam tahun pelaksanaan BRI, pemerintah Tiongkok melaporkan telah menandatangani 173 perjanjian kerjasama dengan 125 negara di Asia, Eropa, Afrika, dan Amerika Latin, serta dengan 29 organisasi internasional (Saraswati, 2019). Pada era kepemimpinan Presiden Joko Widodo hubungan antara Indonesia-Tiongkok semakin erat dengan banyaknya kerjasama bilateral antara kedua negara sebagai buktinya. Visi dari kebijakan ini adalah untuk mengoptimalkan potensi sektor maritim yang signifikan seperti menekankan pentingnya pembangunan infrastruktur maritim, penguatan konektivitas antarwilayah, dan meningkatkan daya saing ekonomi berbasis maritim serta menjadikan Indonesia sebagai negara kekuatan menengah yang semakin kokoh dalam aspek ekonomi, politik, dan pertahanan di kawasan Asia Pasifik (Aprilion et al., 2024). Melalui berbagai proyek strategis, inisiatif ini tidak hanya mempererat hubungan bilateral tetapi juga membuka jalur baru bagi investasi, perdagangan, dan pembangunan berkelanjutan. Ada beberapa proyek utama yang termasuk sebagai bagian dari kerjasama BRI ini, antara lain (1) proyek Kawasan Industri Morowali di Sulawesi Tengah, (2) Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara, (3) Jalan Tol Manado-Bitung di Sulawesi utara, (4) PLTU Sumsel 1 (Pembangkit Listrik Tenaga Uap) di Sumatera, (5) Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Dalam konteks penelitian ini, penulis fokus pada salah satu proyek BRI di Indonesia, yaitu Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) sebagai contoh nyata dari kerjasama ini. Proyek ini merupakan hasil kolaborasi antara PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dan *Beijing Railway HSR Co. Ltd.* dengan skema *Business to Business (B2B)*, yang dilaksanakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), didukung oleh pembiayaan dari *China Development Bank* sebesar 75%, sementara 25% ditanggung oleh ekuitas pemegang saham (KCIC.co.id). Proyek KCJB dirancang untuk menghubungkan dua kota besar di Indonesia, Jakarta dan Bandung. Kereta cepat ini membentang sepanjang $\pm 142,3$ km dari Halim (Jakarta) menuju Tegalluar (Bandung), dengan empat stasiun utama: Halim, Karawang, Padalarang, dan Tegalluar.

Gambar 2. Peta Rute Kereta Cepat Jakarta-Bandung



Sumber: Kompas.com (2023)

Proyek ini ditandatangani pada tahun 2016 sebagai bentuk konkret kerjasama bilateral, dan ditargetkan selesai pada 2019, namun menghadapi sejumlah kendala, termasuk pembebasan lahan, koordinasi antar lembaga, dan pandemi COVID-19 yang memperlambat progres pembangunan. Proyek ini juga mengalami beberapa kali penundaan dan kenaikan biaya (*cost overrun*), Meski begitu, pada Oktober 2023, proyek KCJB secara resmi mulai beroperasi dengan nama “*Whoosh*” sebagai branding kereta cepat pertama Indonesia (A. A. Putri & Mahani, 2024).

Dengan adanya kereta cepat, diharapkan dapat mengurangi waktu perjalanan dari tiga jam menjadi hanya 40 menit. Proyek ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan efisiensi transportasi, tetapi juga untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya. Infrastruktur transportasi yang efisien dapat meningkatkan produktivitas, mempercepat mobilitas barang dan jasa, serta memperluas akses pasar (Yamin & Windymadaksa, 2017). Namun, meskipun proyek ini menjanjikan banyak manfaat, terdapat berbagai tantangan dan kritik yang muncul terkait dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi dari kerjasama ini (A. A. Putri & Mahani, 2024). Berdasarkan sumber dari Alinea.id (2023), telah terjadi beberapa kerusakan lingkungan akibat pembangunan, seperti rusaknya pemukiman warga sekitar, krisis air karena sumur-sumur warga mengering, pencemaran sungai, alih fungsi lahan, dan ancaman keanekaragaman hayati akibat perusakan lahan dan hutan untuk pembangunan rel (Hafifah, 2023). Selain itu, kekhawatiran mengenai ketergantungan ekonomi Indonesia pada Tiongkok sebagai hasil dari kerjasama ini juga muncul. Meskipun investasi asing dapat memberikan dorongan bagi pertumbuhan ekonomi, ketergantungan yang berlebihan pada satu negara dapat menimbulkan risiko yang signifikan (Yudilla, 2019). Beban utang dan pembengkakan biaya pada proyek KCJB menyebabkan pemerintah Indonesia harus menggunakan dana negara untuk menutupi kekurangan tersebut. Biaya proyek yang terus bertambah dapat meningkatkan utang negara dan menutupi keuntungan ekonomi jangka pendek.

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung juga telah dianalisis oleh beberapa studi yang menunjukkan adanya dampak positif terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Jawa Barat, peningkatan lapangan pekerjaan, dan efek berganda pada sektor-sektor terkait seperti konstruksi dan jasa. Namun, dalam implementasinya, proyek ini juga menghadapi tantangan dalam hal pembebasan lahan, perizinan lingkungan, serta ketimpangan manfaat ekonomi antara pusat dan daerah (Ramadhan et al., 2022). Studi sebelumnya mencatat bahwa proyek KCJB memiliki implikasi luas terhadap perekonomian lokal, termasuk dampak terhadap tenaga kerja, investasi asing langsung, serta pengaruh terhadap kawasan sekitarnya. Namun demikian, analisis mendalam terhadap dampak ekonomi proyek ini masih relatif terbatas dan membutuhkan pendekatan yang komprehensif baik dari sisi makro ekonomi maupun geopolitik (Yudilla, 2019). Untuk itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung serta mengidentifikasi dampak langsung dan

tidak langsung proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung terhadap sektor perekonomian Indonesia.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan teori kerjasama internasional yang dikemukakan oleh Keohane dan Nye yaitu konsep *complex interdependence* yang menekankan pada hubungan saling ketergantungan antara negara-negara melalui berbagai dimensi, termasuk ekonomi, sosial, dan politik, teori ini tidak hanya terbatas pada aspek kekuatan militer. Dalam konteks kolaborasi antara Indonesia dan Tiongkok pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, teori ini sangat relevan untuk mengeksplorasi bagaimana kedua negara terhubung oleh kepentingan bersama dalam hal investasi, teknologi, dan pembangunan infrastruktur. Hal ini melibatkan banyak aktor non-negara dan menghasilkan dampak yang luas baik secara ekonomi maupun sosial. Oleh karena itu, penelitian ini akan menerapkan perspektif interdependensi kompleks untuk menganalisis dinamika dan dampak dari kerjasama bilateral tersebut. Dalam teori interdependensi kompleks, terdapat dua indikator utama yang digunakan untuk menilai tingkat ketergantungan antarnegara, yaitu sensitivitas dan kerentanan. Sensitivitas mengacu pada seberapa cepat dan signifikan dampak dari perubahan kebijakan atau peristiwa di satu negara terhadap negara lain. Sementara itu, kerentanan menggambarkan seberapa sulit atau mahal bagi suatu negara untuk beradaptasi jika hubungan atau interaksi dengan negara mitra mengalami perubahan atau gangguan. Dengan kata lain, jika suatu hubungan terputus, negara tersebut akan menghadapi kesulitan dalam mencari alternatif atau akan menghadapi biaya dan risiko yang tinggi (Keohane & Joseph Nye, 2012).

Dengan menggunakan pendekatan geopolitik Mackinder, pengaruh Tiongkok dalam pembangunan KCJB dapat dipahami sebagai langkah untuk memperkuat kontrol atas jalur-jalur vital yang menghubungkan pusat industri dan populasi utama di Indonesia, dimana Mackinder menekankan pentingnya penguasaan titik-titik kunci daratan dan jalur transportasi untuk menguasai kekuatan dunia (Mackinder, 2011). Meskipun KCJB secara geografis jauh dari *Heartland* (wilayah tengah Eurasia) yang disebutkan oleh Mackinder, proyek ini tetap relevan karena menghubungkan wilayah penting dalam skema *rimland* (wilayah pinggiran) Asia Tenggara, wilayah yang menjadi arena utama kontestasi pengaruh kekuatan besar dalam tatanan dunia multipolar (Sumadinata, 2023). Hal ini memperkuat pandangan bahwa BRI, meskipun dikemas sebagai kerjasama saling menguntungkan, pada dasarnya adalah instrumen *soft power* Tiongkok untuk mengamankan pengaruh strategis jangka panjang.

B. Metode Penelitian

Metode yang digunakan penulis pada penelitian ini adalah kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas atau natural setting yang holistik, kompleks, dan rinci. Penelitian yang menggunakan pendekatan induksi yang mempunyai tujuan penyusunan konstruksi teori atau hipotesis melalui

pengungkapan fakta merupakan penelitian yang menggunakan paradigma kualitatif (Anggito & Setiawan, 2018). Penulis menggunakan pendekatan deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan secara rinci fenomena yang diteliti, termasuk konteks, karakteristik, dan dinamika yang terjadi. Dalam hal ini, penelitian akan mendeskripsikan dampak kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam BRI dan bagaimana proyek KCJB beroperasi dalam konteks tersebut. Pengumpulan data yang digunakan yaitu melalui studi literatur, adapun sumber-sumber tertulis yang dimanfaatkan seperti laporan pemerintah, dokumen proyek, artikel berita, serta publikasi ilmiah atau jurnal akademik. Dalam penelitian ini proses analisis data melalui tiga langkah utama, yaitu reduksi (menganalisis data yang terkumpul), menyajikan data, dan terakhir verifikasi atau langkah pengambilan kesimpulan. (12pt)

C. Hasil dan Pembahasan (12pt, bold)

KCJB Sebagai Wujud Interdependensi Dalam Kerjasama Internasional

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung KCJB secara nyata merepresentasikan *kompleks interdependence* yang dikemukakan oleh Keohane dan Nye. Keohane dan Nye mendefinisikan interdependensi sebagai situasi di mana terdapat efek timbal balik antara negara-negara atau aktor lintas negara, yang sering kali muncul dari transaksi internasional seperti aliran uang, barang, orang, dan informasi. Dalam konteks ini, mereka membedakan antara sensitivitas dan kerentanan sebagai dua dimensi penting dari interdependensi. Sensitivitas merujuk pada seberapa cepat dan seberapa besar perubahan biaya di suatu negara dapat mempengaruhi negara lain, sedangkan kerentanan mengukur biaya penyesuaian terhadap perubahan meskipun kebijakan eksternal telah diubah (Keohane & Joseph Nye, 2012). Proyek KCJB secara jelas mencerminkan dinamika ini, di mana kepentingan kedua negara saling terkait erat. Hal ini terlihat dari anggaran infrastruktur Indonesia yang terbatas, yang memaksa pemerintah untuk mencari sumber pembiayaan eksternal. Namun, Indonesia juga menghadapi kerentanan terhadap pembengkakan biaya proyek dan potensi penundaan, yang pada akhirnya dapat memuat APBN, seperti yang terjadi pada proyek KCJB itu sendiri (Ibrahim, 2025).

Disisi lain, Tiongkok juga memiliki sensitivitas terhadap keberhasilan BRI sebagai inisiatif ekonomi dan politik global, yang sangat bergantung pada kelancaran proyek-proyek di negara mitra seperti Indonesia. Kerentanan Tiongkok terletak pada risiko reputasi atau potensi kerugian finansial jika proyek-proyek tersebut gagal. Proyek ini diharapkan tidak hanya mempercepat mobilitas, tetapi juga menciptakan lapangan kerja baru dan memicu pertumbuhan ekonomi di wilayah yang dilaluinya. Meskipun terdapat pro dan kontra dari partai politik serta opini publik mengenai proyek ini, pemerintah Indonesia tetap mengambil keputusan dengan mempertimbangkan manfaat ekonomi jangka panjang dan peningkatan citra negara sebagai negara yang ramah investasi. Kerja sama ini merupakan manifestasi dari upaya Indonesia untuk memanfaatkan interdependensi sebagai alat untuk

mempercepat pembangunan nasional, mengubah tantangan finansial dan teknologi menjadi peluang strategi dalam konteks geopolitik Asia (Ali, 2022).

BRI Sebagai Instrumen Geopolitik Tiongkok

Kerja sama antara Indonesia dan Tiongkok dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tidak dapat dipisahkan dari konteks yang lebih luas, yaitu *Belt and Road Initiative*. Inisiatif ini bukan hanya sekadar program ekonomi, tetapi juga berfungsi sebagai alat geopolitik bagi Tiongkok untuk memperluas pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara dan di seluruh dunia. Dengan menggunakan pendekatan geopolitik, khususnya teori *Heartland* yang dikemukakan oleh Halford Mackinder bahwa kekuatan dunia ditentukan oleh siapa yang dapat menguasai kawasan titik pusat dunia, yaitu Eropa, Asia Tengah, dan sekitarnya, kita dapat melihat bagaimana motif dominasi wilayah dan kontrol konektivitas menjadi bagian integral dari strategi besar Tiongkok dalam mengembangkan proyek-proyek infrastruktur lintas negara. Dengan investasi yang signifikan dan transfer teknologi, Tiongkok tidak hanya membangun posisi tawar, tetapi juga memproyeksikan kekuatan lunak dan kerasnya di kawasan Asia Tenggara (Sugiharto et al., 2025). Berdasarkan informasi dari situs resmi KCIC, Tiongkok melalui konsorsium *China Railway* dan *China Development Bank*, menyuplai hingga 75% dari total pembiayaan proyek, dengan bunga pinjaman sekitar 2% per tahun (KCIC.co.id, n.d.). Dengan mekanisme ini, Indonesia secara struktural berada dalam posisi subordinat, mencerminkan gejala ketergantungan jangka panjang terhadap modal dan teknologi asing.

Dalam perspektif Mackinder, negara yang menguasai wilayah strategis dan mampu membangun jaringan transportasi darat akan memiliki keunggulan strategis. Dalam konteks ini, kerja sama dengan Indonesia menjadi sangat penting, tidak hanya karena potensi pasar dan kebutuhan infrastruktur, tetapi juga karena posisi Indonesia sebagai kekuatan maritim utama di kawasan Indo-Pasifik yang merupakan jalur kritis bagi perdagangan global (Sugiharto et al., 2025). Mengacu pada pemikiran Mackinder, kita dapat memahami bahwa Tiongkok tidak perlu menguasai *Heartland* atau wilayah tengah Eurasia secara fisik untuk menjadi kekuatan dominan; cukup dengan mengontrol jalur penghubung atau *rimland* yang menjadi rute utama distribusi logistik, energi, dan komunikasi global.

Bentuk Kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam Proyek KCJB

Pada tahun 2015, saat proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung (KCJB) diumumkan, pemerintah Indonesia dengan tegas menyatakan bahwa proyek ini akan dilaksanakan dengan skema business-to-business (B2B) tanpa melibatkan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Kerja sama ini melibatkan konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia yang tergabung dalam PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan mitra dari Tiongkok, *Beijing Yawan HSR Co. Ltd.* Pemerintah juga menyatakan bahwa proyek ini tidak memerlukan jaminan privasi, sehingga tidak akan menambah beban fiskal negara (Setiawan et al., 2024).

Struktur pendanaan untuk proyek KCJB dirancang sedemikian rupa, dimana 75% berasal dari pinjaman China Development Bank (CDB) dan 25% dari ekuitas para pemegang saham PT KCIC (KCIC.co.id, n.d.). Dengan komposisi kepemilikan yang terdiri dari 60% saham dipegang oleh konsorsium Indonesia dan 40% oleh pihak Tiongkok.

Tabel 1. Komposisi pemegang saham PSBI

BUMN	Persentase
PT Kereta Api Indonesia (Persero)	51,37%
PT Wijaya Karya (Persero) Tbk	39,12%
PT Perkebunan Nusantara VIII	1,21%
PT Jasa Marga (Persero) Tbk	8,30%

Sumber : kcic.co.id

Tabel 2. Komposisi pemegang saham Beijing Yawan HSR Co. Ltd

BUMN	Persentase
China Railway Engineering Corporation (CREC)	42,88%
Sinohydro	30%
China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC)	12%
China Railway Signal & Communication (CRSC)	10,12%
China Railway International Group (CRIC)	5%

Sumber : kcic.co.id

Proyek ini sepenuhnya dikelola oleh PT KCIC, yang bertanggung jawab atas pinjaman dan pengelolaan proyek. Kerja sama ini dianggap inovatif karena memungkinkan pembangunan infrastruktur besar tanpa ketergantungan langsung pada APBN. Namun, dalam pelaksanaannya, proyek KCJB menghadapi berbagai tantangan, terutama terkait dengan *cost overrun* (pembengkakan biaya) yang signifikan. Biaya awal yang diperkirakan sebesar USD 6,07 miliar melonjak menjadi sekitar USD 7,5 miliar atau sekitar Rp 112,5 triliun akibat berbagai faktor, termasuk keterlambatan dalam pembebasan lahan, penyesuaian desain, dan dampak pandemi COVID-19 yang mengganggu logistik konstruksi (CNN Indonesia, 2023). Hal ini menyebabkan kesulitan keuangan bagi konsorsium BUMN dalam memenuhi kewajiban penambahan modal, yang pada akhirnya memicu keterlibatan pemerintah. Menanggapi situasi tersebut, Pemerintah Indonesia menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 93 Tahun 2021 yang merevisi Perpres No. 107/2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung, yang menyatakan bahwa pendanaan KCJB tidak akan melibatkan APBN karena ini dirancang dengan skema business to business (B2B). Regulasi ini membuka peluang bagi penggunaan dana APBN untuk menutupi kekurangan

pembiayaan proyek KCJB. Dengan adanya Perpres ini, pemerintah memberikan dasar hukum untuk berpartisipasi dalam pembiayaan, sambil tetap mempertimbangkan prinsip kehati-hatian fiskal (Peraturan Presiden Republik Indonesia, 2021).

Pada tahun 2022, Kementerian Keuangan menyetujui alokasi Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar Rp 4,3 triliun kepada PT KAI, yang merupakan pemegang saham mayoritas di PT KCIC. Alokasi ini bertujuan untuk menutupi sebagian kebutuhan dana akibat *cost overrun* (pembengkakan biaya), dengan tetap menempatkan PT KAI sebagai entitas bisnis yang bertanggung jawab secara korporatif. Menteri Keuangan Sri Mulyani menegaskan bahwa penggunaan dana APBN bersifat terbatas dan bukan merupakan jaminan utang negara, melainkan investasi pemerintah dalam proyek strategis nasional (C. A. Putri, 2021). Penggunaan dana APBN ini membawa implikasi penting terhadap pengawasan proyek. Kementerian Keuangan mewajibkan adanya audit kinerja, efisiensi penggunaan dana, dan pelaporan yang transparan kepada publik. Mekanisme ini bertujuan agar intervensi fiskal negara tetap terjaga dan tidak menciptakan acuan negatif bagi proyek infrastruktur di masa depan. Bentuk pengawasan ini juga mencerminkan perlunya desain ulang regulasi dan kesiapan lembaga pengelola proyek berskala besar (Kompas.id, 2023).

Perubahan struktur pembiayaan KCJB dari model B2B murni menjadi hybrid, yaitu B2B sebagai bentuk kerjasama antara BUMN Indonesia dan BUMN Tiongkok, G2G yang merujuk pada kesepakatan politik antara Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping dan masuk dalam inisiatif BRI, serta menetapkan proyek KCJB sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN) melalui Peraturan Presiden No. 107 tahun 2015, yang menandakan dukungan regulatif dan politik langsung dari negara, B2G/G2B yang merujuk pada bentuk dukungan keuangan dari Pemerintah Indonesia melalui APBN dengan memberikan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada PT KAI, ini menunjukkan fleksibilitas dalam kerja sama Indonesia-Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative (BRI). Ketika tantangan muncul, kedua negara menunjukkan kesediaan untuk menyesuaikan pendekatan demi menjaga kelangsungan proyek. Indonesia tetap mempertahankan kontrol manajerial melalui kepemilikan mayoritas, sementara Tiongkok berperan sebagai mitra teknis dan finansial utama. Perubahan ini menunjukkan bahwa proyek BRI bersifat adaptif dan tidak selalu terikat pada skema awal (Setiawan et al., 2024).

Dampak ekonomi proyek KCJB (2016-2024)

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah tonggak penting bagi Indonesia, bukan hanya sebagai upaya memodernisasi transportasi, tapi juga sebagai cerminan kerjasama strategis dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* (BRI). Proyek ini bukan sekadar membangun moda transportasi berkecepatan tinggi pertama di Asia Tenggara, melainkan juga pendorong ekonomi dengan dampak luas,

baik di tingkat makro ekonomi maupun sektoral. Adapun aktivitas dalam proyek KCJB dari tahun ke tahun.

Tabel 3. Aktivitas proyek KCJB (2016-2024)

Tahun	Aktivitas
2016	Perencanaan dan Studi Kelayakan
2017	Penetapan Lokasi dan Pengadaan Lahan
2018	Pembangunan Infrastruktur Awal
2019	Penciptaan Lapangan Kerja
2020	Penyelesaian Konstruksi dan Uji Coba
2021	Meningkatnya Aksesibilitas
2022	Operasional Terbatas dan Evaluasi Dampak
2023	Peningkatan Jumlah Penumpang
2024	Peningkatan Jumlah Penumpang

Dalam pelaksanaannya proyek ini menimbulkan beberapa dampak langsung dan dampak tidak langsung. Dampak langsung yang disebabkan meliputi:

(1) Penyerapan tenaga kerja yang hingga pertengahan tahun 2020 mencapai 10.537 pekerja, jumlah ini disebut lima kali lipat lebih banyak dibandingkan dengan tenaga kerja asing (TKA) yang terlibat dalam pembangunan (Bahfein & Alexander, 2020). Menurut Direktur Utama KCIC, Chandra Dwiputra, berpikir secara aktif mengoptimalkan peran energi kerja domestik untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, sekaligus sebagai bentuk transfer teknologi dari para ahli asing yang memiliki pengalaman di berbagai proyek kereta cepat di negara lain (KCIC, 2020).

(2) Transfer teknologi dan peningkatan kapasitas SDM dimana pekerja lokal diberikan pelatihan dalam pengoperasian dan pemeliharaan sistem kereta cepat oleh tenaga kerja asing. Proses transfer teknologi dalam proyek KCJB mencakup berbagai aspek, mulai dari teknik konstruksi hingga pengoperasian kereta cepat. Artikel dari Antara News menyebutkan bahwa proses pelatihan ini melibatkan intensifikasi bagi tenaga kerja lokal, yang bertujuan untuk memastikan mereka dapat menguasai teknologi baru yang diperkenalkan (Xinhua, 2023). Pernyataan Direktur Utama KCIC, Chandra Dwiputra, juga menekankan pentingnya pengembangan kapasitas SDM Indonesia agar dapat bersaing di tingkat global. Ia menyatakan bahwa proyek ini bukan hanya sekadar pembangunan fisik, tetapi juga merupakan investasi dalam pengembangan SDM yang berkelanjutan (KCIC, 2023b).

(3) Kontribusi fiskal, proyek KCJB telah memberikan kontribusi finansial kepada negara mencapai 5,83 triliun hingga Maret 2022 dari pajak, ganti rugi Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), serta sewa Barang Milik Negara (BMN) dan trase tol (KCIC, 2022). Sebelumnya, dalam rapat dengan Komisi V DPR RI, Presiden Direktur KCIC Dwiyan Slamet Riyadi menyampaikan bahwa hingga akhir 2021, kontribusi fiskal dari proyek ini telah mencapai Rp.5,34 triliun. Sebagian besar berasal dari pajak seperti PPN, PPh, BPHTB, dan PBB, sedangkan sisanya berasal dari PNBP, seperti pembayaran sewa lahan untuk stasiun dan trase tol (Asmara, 2022).

(4) Peningkatan mobilitas, KCJB telah secara signifikan meningkatkan mobilitas antara Jakarta dan Bandung, mengurangi waktu tempuh menjadi 45 menit, hingga Juli 2024 whoosh telah melayani 9 juta penumpang (KCIC, 2024). Ini menunjukkan bahwa masyarakat merespons positif kehadiran moda transportasi cepat dan modern yang dapat diandalkan. Bahkan pada semester I 2024 saja, pendapatan KCIC dari layanan tiket mencapai puncak tertinggi dengan tingkat okupansi di atas 80% di akhir pekan (Mahardhika, 2024). Ini bukan hanya menunjukkan keberhasilan operasional, tetapi juga efektivitas KCJB dalam menjawab kebutuhan mobilitas harian maupun wisata.

(5) Pengaruh terhadap kinerja keuangan BUMN, Dalam laporan keuangan semester I tahun 2024, WIKA mencatatkan kerugian jumbo senilai Rp.9,5 triliun. Proyek KCJB disebut menjadi salah satu penyebab utama kerugian tersebut karena tingginya beban pembiayaan dan minimnya pendapatan proyek dalam waktu dekat (Idris, 2024). Tak hanya WIKA, tekanan finansial juga dirasakan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) selaku operator utama. Laporan investigatif menyebutkan bahwa proyek KCJB mengalami pembengkakan biaya atau cost overrun hingga US\$ 1,45 miliar, yang membuat KAI harus menambah penyertaan modalnya. Akibat kondisi ini, pemerintah akhirnya memberikan suntikan dana melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar Rp.7,5 triliun kepada KAI guna menjaga kelangsungan proyek (Alfarizi, 2024).

Dampak tidak langsung yang disebabkan meliputi:

(1) Kenaikan PDRB Daerah, proyek KCJB telah meningkatkan pertumbuhan PDRB Jakarta dan Jawa Barat sekitar Rp86,5 triliun pada periode 2019-2023 (Pernando, 2023). KCJB memberikan pengaruh positif langsung terhadap pertumbuhan ekonomi Jawa Barat, terutama di wilayah-wilayah yang dilintasi trase kereta cepat, seperti Kabupaten Karawang, Bandung Barat, dan Kota Bandung. Proyeksi pertumbuhan PDRB tahunan dari wilayah-wilayah tersebut mengalami peningkatan rerata sebesar 1,29% per tahun dalam skenario dengan KCJB, dibandingkan hanya 0,89% tanpa proyek tersebut. Efek positif ini tidak hanya berasal dari aktivitas operasional dan konstruksi, tetapi juga dari munculnya kawasan transit-oriented development (TOD)

yang mendorong investasi lokal dan peningkatan konsumsi rumah tangga (Ramadhan et al., 2022).

(2) Pertumbuhan UMKM dan sektor pariwisata, KCJB telah menstimulasi pertumbuhan UMKM dan sektor pariwisata di sepanjang jalur proyek, dengan peningkatan omzet UMKM rata-rata 15-20% dan lonjakan kunjungan wisatawan domestik ke Bandung sekitar 17% pada kuartal pertama 2024 (Putra, 2023). Menurut Prof. Sony Sulaksono dari ITB dalam wawancaranya dengan Sembiring (2023), pembangunan KCJB perlu diiringi dengan optimalisasi kawasan Transit-Oriented Development (TOD) yang ramah bagi pelaku usaha lokal. Dengan perencanaan yang matang, kawasan sekitar stasiun dapat difungsikan sebagai pusat kuliner, pusat kerajinan, hingga sentra pelatihan UMKM berbasis digital. Hal ini selaras dengan harapan pemerintah untuk menciptakan multiplier effect yang berkelanjutan di luar aktivitas transportasi semata.

(3) Pengembangan kawasan dan kenaikan nilai properti, pengembangan TOD KCJB berdampak langsung terhadap kenaikan permintaan hunian dan properti di 14 kecamatan yang berada di sekitar empat stasiun utama pada Semester I 2023. Misalnya, permintaan hunian di kawasan Tegalluar meningkat hingga 34,4% dibandingkan semester sebelumnya, sementara di Padalarang dan Halim masing-masing naik 26,3% dan 26,2%. Rencana pengembangan kawasan TOD pun meliputi proyek besar seperti Halim *Superblock* (19,2 ha), Kotawana di Karawang (250 ha), dan Talaga Luar di Tegalluar (340 ha), yang dirancang sebagai kawasan residensial dan komersial terpadu (Fitri & Handoyo, 2023). Harga properti pun menunjukkan tren kenaikan sejak 2019. Di Karawang, misalnya, harga hunian meningkat hingga 20,3% antara Semester II 2022 dan Semester I 2023. Di Padalarang, kenaikan mencapai 11,9% sementara Halim mengalami pemulihan setelah sempat stagnan di masa pandemi (Zalhanif, 2023).

(4) Efisiensi transportasi dan pengurangan emisi, KCJB yang beroperasi dengan tenaga listrik tanpa emisi gas buang secara langsung berpotensi mengurangi emisi karbon sektor transportasi hingga 29% pada tahun 2030 (KCIC, 2023a). Dalam keterangan resmi Sekretariat Kabinet (2023), disebutkan bahwa proyek ini menjadi simbol kemajuan teknologi Indonesia di Asia Tenggara sekaligus memperkuat daya saing ekonomi kawasan urban. Pembangunan infrastruktur berbasis rel ini juga mendorong integrasi dengan moda transportasi lain seperti LRT Jabodetabek, TransJakarta, dan bus pengumpan lokal. Dengan konektivitas yang semakin baik, potensi pemborosan energi akibat kemacetan dan perjalanan yang tidak efisien dapat ditekan secara signifikan.

(5) Risiko debt trap dan ketergantungan ekonomi, meskipun banyak manfaat proyek ini menimbulkan kekhawatiran mengenai potensi jebakan utang (*debt trap*) dari Tiongkok, pinjaman besar, risiko fluktuasi nilai tukar, dan bunga pinjaman yang tinggi

dapat membebani keuangan negara, berpotensi mengurangi independensi kebijakan luar negeri Indonesia, dan bahkan mengancam pengalihan kepemilikan aset strategis jika gagal bayar (Afifah & Badaruddin, 2024). Menurut laporan dari Idris (2023), bunga utang yang harus dibayarkan kepada Tiongkok berkisar antara 3,4% hingga 4%, yang tergolong tinggi jika dibandingkan dengan pinjaman dari lembaga multilateral lainnya seperti Bank Dunia atau ADB, yang umumnya di bawah 2%. Besarnya bunga ini menambah beban fiskal yang berat, terutama karena pendapatan dari KCJB belum menunjukkan hasil yang signifikan dalam jangka pendek.

Secara keseluruhan, proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) memiliki potensi yang signifikan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Proyek ini berperan tidak hanya sebagai infrastruktur transportasi, tetapi juga sebagai penggerak bagi berbagai sektor ekonomi, termasuk penciptaan lapangan kerja, pengembangan kapasitas sumber daya manusia, dan revitalisasi kawasan. Namun, tantangan yang dihadapi, terutama terkait dengan manajemen keuangan dan risiko utang, perlu ditangani dengan cermat. Ketergantungan pada pinjaman luar negeri dan kemungkinan terjebak dalam utang menjadi isu serius yang harus dikelola dengan baik. Keberhasilan proyek ini tidak hanya tergantung pada aspek teknis dan finansial, tetapi juga pada komitmen semua pihak, termasuk pemerintah, perusahaan, dan masyarakat, untuk memastikan bahwa manfaat yang dihasilkan dapat dirasakan secara luas oleh masyarakat. Oleh karena itu, sangat penting bagi pemerintah dan pemangku kepentingan untuk terus melakukan evaluasi dan perbaikan dalam pengelolaan proyek ini. Keterbukaan dalam pengelolaan anggaran, mitigasi risiko, dan pengembangan model bisnis yang berkelanjutan akan menjadi faktor kunci untuk memastikan bahwa proyek KCJB dapat memberikan dampak positif yang berkelanjutan bagi perekonomian Indonesia.

Secara sederhana, perubahan sebelum dan sesudah pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Perbandingan Sebelum Dan Sesudah Adanya KCJB

Sebelum	Sesudah
Jarak tempuh darat yang memakan waktu 35 jam	Waktu tempuh yang menjadi singkat (30-45 menit) yang meningkatkan efisiensi mobilitas penduduk
Kemacetan lalu lintas yang terjadi terutama saat akhir pekan atau hari libur	Pengurangan kemacetan lalu lintas di jalanan antara Jakarta-Bandung
Investasi yang belum optimal di beberapa daerah/titik tertentu antara Jakarta-Bandung	Adanya investasi baru dan pertumbuhan ekonomi terutama di daerah sekitar pembangunan proyek Kereta Cepat

Emisi gas rumah kaca dari kendaraan pribadi yang banyak dipakai oleh penduduk kedua daerah tersebut saat melakukan mobilisasi	Pengurangan emisi gas karbon dikarenakan semakin banyaknya transportasi umum
---	--

Sumber: *klc2.kemenkeu.go.id (2024)*

D. Kesimpulan dan Saran

Kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam proyek KCJB merupakan bentuk kolaborasi bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam kerangka BRI. Kerja sama ini pada awalnya dirancang dalam format *business-to-business* (B2B) melalui PT KCIC yang merupakan perusahaan joint venture antara PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan *Beijing Yawan HSR Co. Ltd.*, dengan sumber pendanaan utama berasal dari China Development Bank (CDB) yang mencakup 75% dari total biaya proyek, sementara 25% sisanya berasal dari ekuitas pemegang saham PT KCIC. Namun, seiring berjalannya waktu, proyek ini mengalami masalah signifikan berupa pembengkakan biaya (*cost overrun*), yang mendorong pemerintah Indonesia untuk melakukan intervensi melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada PT KAI. Perubahan ini mengalihkan skema kerja sama menjadi model hibrida (B2B, G2G, & B2G) yang melibatkan dukungan pemerintah, mencerminkan kemampuan kedua negara untuk beradaptasi demi kelangsungan proyek.

Kerja sama ini merupakan elemen dari strategi diplomasi ekonomi Tiongkok dalam konteks *Belt and Road Initiative* (BRI), yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas, transfer teknologi, dan pengaruh geopolitik di kawasan Asia Tenggara. Di pihak Indonesia, proyek ini sejalan dengan visi Poros Maritim Global yang diusung oleh Presiden Joko Widodo, sebagai langkah untuk mempercepat pembangunan infrastruktur dan konektivitas di dalam negeri. Dengan demikian, proyek KCJB tidak hanya berfungsi sebagai proyek transportasi, tetapi juga menjadi simbol hubungan strategis antara kedua negara, yang mencerminkan konsep interdependensi yang kompleks dalam teori hubungan internasional.

Dalam pelaksanaannya, proyek ini juga mengalami berbagai tantangan juga risiko serta dampak yang ditimbulkannya secara signifikan mempengaruhi sektor perekonomian Indonesia yang mencakup dampak langsung seperti, (1) Penyerapan tenaga kerja, (2) Transfer teknologi dan peningkatan kapasitas SDM, (3) Kontribusi fiskal, (4) Peningkatan mobilitas, (5) Pengaruh terhadap kinerja keuangan BUMN. Dan tidak langsung seperti, (1) Kenaikan PDRB Daerah, (2) Pertumbuhan UMKM dan sektor pariwisata, (3) Pengembangan kawasan dan kenaikan nilai properti, (4) Efisiensi transportasi dan pengurangan emisi, (5) Risiko *debt trap* dan ketergantungan ekonomi.

Daftar Pustaka

- Afifah, N. R. N., & Badaruddin, M. (2024). Potential Chinese Debt Trap in Infrastructure Development (Case Study of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway Project). *Indonesian Journal of International Relations*, 8(1), 198–222. <https://doi.org/10.32787/ijir.v8i1.517>
- Agustian, M. R., Nizmi, Y. E., & Waluyo, T. J. (2021). Analisis Masuknya Belt and Road Initiative Tiongkok ke Asean dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5(3), 9213–9221.
- Alfarizi, M. K. (2024). Rentetan Berat Beban KAI hingga APBN akibat Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung. *Tempo.Co*. <https://www.tempo.co/arsip/rentetan-berat-beban-kai-hingga-apbn-akibat-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung--172082>
- Ali, L. (2022). *ANALISIS KERJA SAMA PEMERINTAH NEGARA INDONESIA DENGAN NEGARA TIONGKOK PADA PROYEK NASIONAL KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG TAHUN 2015 - 2018*. UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA.
- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif*. CV Jejak (Jejak Publisher).
- Aprilion, A., Wijayati, H., & Widhiyoga, G. (2024). Analisis Dampak Implementasi Belt And Road Initiative Terhadap Sektor Perekonomian Vietnam Tahun. *Jurnal Kajian Hubungan Internasional*, 3(2), 32–45.
- Asmara, C. G. (2022). Proyek Kereta Cepat Sudah Setor Duit ke Negara Rp 5,34 T. *Cnbcindonesia.Com*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220211140433-4-314736/proyek-kereta-cepat-sudah-setor-duit-ke-negara-rp-534-t>
- Bahfein, S., & Alexander, H. B. (2020). KCIC klaim proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung serap 10.537 pekerja lokal. *Kompas.Com*. <https://properti.kompas.com/read/2020/08/06/104144821/kcic-klaim-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-serap-10537-pekerja-lokal>
- Callahan, W. A. (2016). China's Belt and Road Initiative and the New Eurasian Order. *Norwegian Institute of International Affairs*. <http://en.ndrc.gov.cn/newsre->
- CNN Indonesia. (2023). Kilas Balik Proyek Kereta Cepat yang Biayanya Bengkak Jadi Rp110 T. *Cnn Indonesia.Com*. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230214142414-92-912895/kilas-balik-proyek-kereta-cepat-yang-biayanya-bengkak-jadi-rp110-t>
- Fitri, A. N., & Handoyo. (2023). Operasional KCJB & Pengembangan TOD Tingkatkan Permintaan Hunian Hingga 30%. *Kontan.Co.Id*. <https://industri.kontan.co.id/news/operasional-kcjb-pengembangan-tod->

tingkatkan-permintaan-hunian-properti-kawasan

- Hafifah, U. (2023). Sengsara mereka yang “terempas” kencangnya kereta cepat Jakarta-Bandung. *Alinea.Id*. <https://www.alinea.id/politik/sengsara-yang-terempas-kereta-cepat-jakarta-bandung-b2hYU9OJk>
- Holsti, K. J. (1996). The State, War, and the State of War. *The State, War, and the State of War*. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511628306>
- Ibrahim, R. (2025). Belt and Road Initiative Tiongkok di Indonesia: Studi Kasus Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Ranah Research*, 7(3), 1660–1665. <https://doi.org/10.38035/rrj.v7i3>
- Idris, M. (2023). Sekian bunga utang yang harus dibayar ke China demi kereta cepat. *Kompas.Com*. <https://money.kompas.com/read/2023/10/03/163110126>
- Idris, M. (2024). Ada Proyek Kereta Cepat Whoosh di Balik Rugi Jumbo BUMN Wijaya Karya. *Kompas.Com*. <https://money.kompas.com/read/2024/07/12/204616726/ada-proyek-kereta-cepat-whoosh-di-balik-rugi-jumbo-bumn-wijaya-karya?page=all>
- Johnston, L. A. (2019). The Belt and Road Initiative: What is in it for China? *Asia and the Pacific Policy Studies*, 6(1), 40–58. <https://doi.org/10.1002/app5.265>
- KCIC.co.id. (n.d.). *Profil KCIC*. Kcic.Co.Id.
- KCIC. (2020). *Kereta Cepat Jakarta–Bandung optimalkan tenaga kerja lokal dalam proses konstruksi*. Kcic.Co.Id. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/kereta-cepat-jakarta-bandung-optimalkan-tenaga-kerja-lokal-dalam-proses-konstruksi>
- KCIC. (2022). *Kereta Cepat Jakarta–Bandung Setor Rp5,83 Triliun ke Penerimaan Negara*. Kcic.Co.Id. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/kereta-cepat-jakarta-bandung-setor-rp583-triliun-ke-penerimaan-negara>
- KCIC. (2023a). *Gunakan Tenaga Listrik, KCJB Menjadi Transportasi yang Bebas Emisi*. Kcic.Co.Id. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/gunakan-tenaga-listrik-kereta-api-cepat-jakarta-bandung-menjadi-transportasi-yang-bebas-emisi>
- KCIC. (2023b). *Keren! Proyek KCJB bawa teknologi baru untuk Indonesia*. Kcic.Co.Id. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/keren-proyek-kcjb-bawa-teknologi-baru-untuk-indonesia>
- KCIC. (2024). *Capai 7,8 Juta Penumpang, Whoosh Kini Jadi Kereta Komuter Super Cepat*. Kcic.Co.Id. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/capai-78-juta-penumpang-whoosh-kini-jadi-kereta-komuter-super-cepat>
- KCJB Upaya Meningkatkan Kinerja Transportasi Massal (2023).

<https://setkab.go.id/kereta-cepat-jakarta-bandung-upaya-meningkatkan-kinerja-transportasi-massal-di-indonesia>

- Keohane, R. J., & Joseph Nye. (2012). Power and Interdependence. In *Grupo Editor Latinoamericano*.
- Kompas.id. (2023). Akhirnya Gunakan APBN: Fakta Proyek Kereta Cepat. *Kompas.Id*.
<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/10/16/proyek-kereta-cepat-akhirnya-gunakan-apbn>
- Mackinder, H. J. (2011). The Geographical Pivot of History. In *The Geographical Journal* (Vol. 23, Issue 4).
- Mahardhika, L. A. (2024). Tiket Kereta Cepat Whoosh Laris, Ini Cuan KCIC di Semester I/2024. *Finansial.Bisnis.Com*.
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20240705/98/1779778/tiket-kereta-cepat-whoosh-laris-ini-cuan-kcic-di-semester-i2024>
- Palabbi, S. D. (2023). Ideologi Dan Kepentingan Nasional Tiongkok Di Balik Inisiatif One Belt And One Road (OBOR). *Jurnal Governance*, 3(2), 2023.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Perpres No. 107/2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung. (2021).
<https://jdih.maritim.go.id/id/peraturan-presiden-no-93-tahun-2021>
- Pernando, A. (2023). Efek Berganda Proyek Kereta Cepat hingga LRT Versi Bank Mandiri Dorong PDB Rp690 T. *Finansial.Bisnis.Com*.
<https://finansial.bisnis.com/read/20230919/90/1696334>
- Putra, D. A. (2023). Menelaah Efek Kereta Cepat bagi Wisata dan Ekonomi Kota Bandung. *Tirto.Id*. <https://tirto.id/menelaah-efek-kereta-cepat-bagi-wisata-ekonomi-kota-bandung-gQ2W>
- Putri, A. A., & Mahani, I. (2024). Dampak Finansial Akibat Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *JCEBT (Journal of Civil Engineering, Building and Transportation)*, 8(2), 301-309.
<http://ojs.uma.ac.id/index.php/jcebt>
- Putri, C. A. (2021). Izin ke DPR, Sri Mulyani Suntik Proyek Kereta Cepat Rp43 T. *Cnbcindonesia.Com*.
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20211108134150-17-289814/izin-ke-dpr-sri-mulyani-suntik-proyek-kereta-cepat-rp43-t>
- Ramadhan, F. T. A., Pratiwi, A., Erwindi, D., February, T., Muhammad, R., Rega, R., & Rian, W. (2022). *Analisis Dampak Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB)*

Terhadap Perekonomian Provinsi Jawa Barat.

- Saraswati, N. M. V. (2019). menilik perjanjian indonesia-cina dalam kerangka BRI dalam perspektif ketahanan nasional. *Jurnal Lemhannas RI*, 7(2), 55–72.
- Sembiring, M. J. (2023). KCJB Dukung Pertumbuhan Ekonomi Lokal dan Inklusif. *Indonesian.Cri.Cn*.
<https://indonesian.cri.cn/2023/09/07/ARTI1v6yCNzKZUccdqm9s4K4230907.shtml>
- Setiawan, A., Meidiana, D., Syakban, M., & Studi Magister, P. (2024). Analisis Kerja Sama Internasional dalam Membangun IKN: Bentuk, Fokus, dan Kepentingan. *Global Political Studies Journal*, 8(1), 1–14.
<https://doi.org/10.34010/gpsjournal.v8i1>
- Sugiharto, Putra, M., Anas Kautsar, M., Muftih, A., & Khairunnisa. (2025). Dinamika Kebijakan Geopolitik dan Geostrategis China dalam Era Multipolar: Implikasi bagi Keamanan Maritim Indonesia. *JiIC: Jurnal Intele Insan Cendikia*, 2(4), 6308–6314. <https://jicnusanantara.com/index.php/jiic>
- Sumadinata, W. S. (2023). China'S Economic Diplomacy Through the Belt Road Initiative (Bri) To Increase China'S Hegemony in the Southeast Asian Region. *Jurnal Ekonomi*, 12(01), 2023.
<http://ejournal.seaninstitute.or.id/index.php/Ekonomi>
- Xinhua. (2023). Kolaborasi RI–China hadirkan transfer teknologi dan peningkatan SDM. *Antaranews.Com*.
<https://www.antaranews.com/berita/4926249/kolaborasi-ri-china-hadirkan-transfer-teknologi-dan-peningkatan-sdm>
- Yamin, M., & Windymadaksa, S. (2017). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok. *Jurnal Politik Profetik*, 5(2), 200–218.
- Yudilla, A. (2019). Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt And Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(1), 52–65. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/index>
- Zalhanif. (2023). Beroperasinya LRT Jabodebek dan KCJB Diyakini Bakal Dongkrak Industri Properti. *Indonesianhousing.Id*.
<https://indonesiahousing.id/beroperasinya-lrt-jabodebek-dan-kcjb-diyakini-bakal-dongkrak-industri-properti>