

Dinamika Hubungan Kerja Sama Indonesia-Cina di Era Pemerintahan Joko Widodo

Sindy Yulia Putri, S.Pd., M.Si

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, sindyulia@upnvj.ac.id

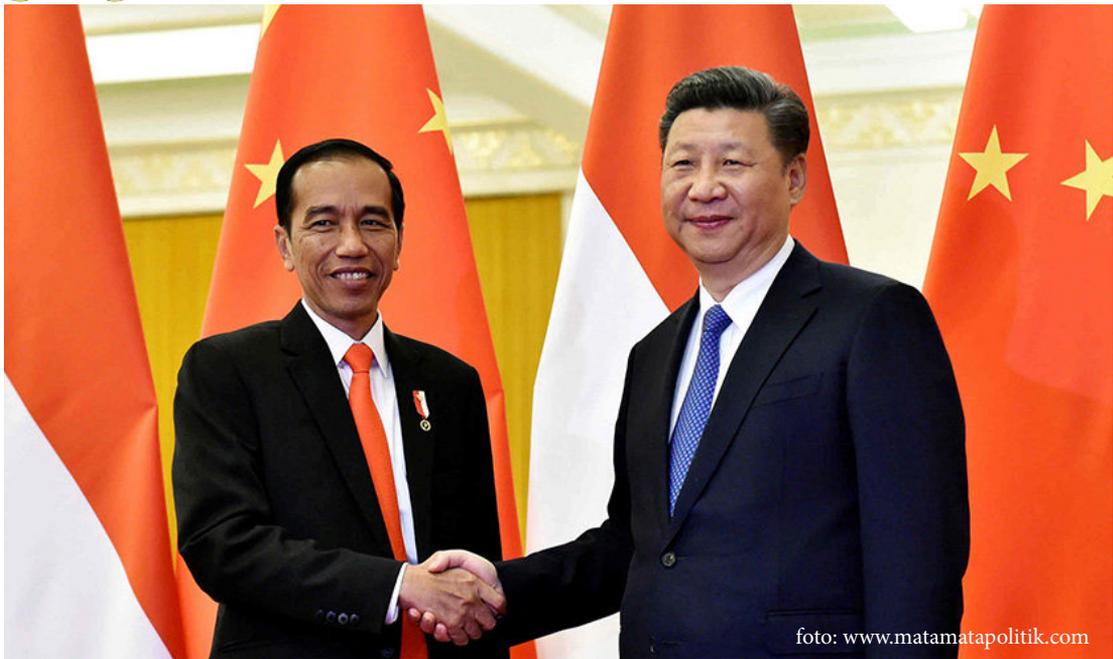
Dairatul Ma’arif, S.IP., MA

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, dairatul@upnvj.ac.id

Abstrak

Hubungan kerja sama Indonesia dan Cina semakin menunjukkan intensitasnya selama pemerintahan Presiden Joko Widodo. Terlebih dalam lawatan Presiden Joko Widodo ke Cina yang disambut oleh Presiden Xi Jinping. Kedua negara juga memperkuat kerja sama di beberapa sektor strategis seperti sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga politik dan keamanan. Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, kerja sama ekonomi antara Indonesia dan Cina juga sangat dinamis di berbagai bidang. Kunjungan Presiden Joko Widodo menghasilkan kerja sama yang komprehensif antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Cina. Selanjutnya, kedua belah pihak menandatangani delapan dokumen kerja sama, yang meliputi MoU Kerja sama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina, MoU Kerja sama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara BUMN Indonesia dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina, MoU proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Bandung atau dikenal dengan Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC), proyek jalur sutra atau One Belt One Road, dan lain sebagainya. Beragam kemitraan bersama antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Cina merepresentasikan hubungan diplomatik yang saling melengkapi.

Kata kunci: kerja sama, Cina, Indonesia, ekonomi, *belt and road initiative*



PENDAHULUAN

Hubungan bilateral Indonesia dan Cina mengalami kemajuan pesat dengan peningkatan kerja sama menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif pada tahun 2013. Peningkatan perekonomian kedua negara pada kenyataannya menjadi daya tarik yang kuat, baik untuk kepentingan perdagangan, investasi, pariwisata, pendidikan maupun budaya. Dengan semakin meningkatnya arus lalu lintas manusia dari kedua negara, diperlukan pengelolaan dan kerja sama yang baik antara kedua negara. Sementara itu, hubungan ekonomi Indonesia dengan Cina sebagai mitra dagang utama dan sumber investasi potensial diwarnai dengan upaya Pemerintah Indonesia mendorong investasi Cina pada proyek *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dan upaya kedua negara memajukan liberalisasi ekonomi untuk akses bagi produk-produk Indonesia ke Cina dan begitu juga sebaliknya.

Kemudian semasa pemerintahan Presiden Joko Widodo, kerja sama ekonomi antara

Indonesia dan Cina juga sangat dinamis di berbagai bidang. Kunjungan Presiden Joko Widodo menghasilkan *statement* Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Cina. Selanjutnya, kedua belah pihak menandatangani delapan dokumen kerja sama, yang meliputi:

- a. MoU Kerja Sama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina.
- b. MoU Kerja Sama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina dengan Menteri BUMN.
- c. MoU antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Cina untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Bandung.
- d. MoU antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi Cina.
- e. Perjanjian Kerja Sama Antara Pemerintah RI dan Cina untuk pencegahan pajak berganda.

- f. MoU antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional Cina.

Kemudian, sejalan dengan kebijakan luar negeri Presiden Joko Widodo, Pemerintah Indonesia dan Cina menyepakati kerja sama bilateral demi mensinergikan gagasan Poros Maritim Dunia dan inisiatif Jalan Sutera Maritim Abad 21 atau yang dikenal dengan *21st Century Maritime Silk Road*. Gagasan poros maritim dunia disepakati guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan melalui pembangunan infrastruktur. *Preferential buyer's credit* dari Cina yang telah digunakan sebesar USD 1,8 miliar dan komitmen tambahan pinjaman sebesar USD 4 miliar. BUMN Indonesia dan Cina meresmikan rencana besar pembangunan kereta cepat (*High Speed Railway/HSR*) Jakarta-Bandung. HSR mulai dibangun awal 2016 dan selesai pada triwulan I-2019. BUMN kedua negara membentuk anak usaha patungan bernama PT Kereta Cepat Indonesia Cina. Kerja sama ini dilakukan melalui anak usaha BUMN, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Cina Railway International Co. Ltd. PSBI adalah perusahaan patungan konsorsium BUMN Indonesia yang terdiri dari PT Wijaya Karya, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasa Marga, dan PT Perkebunan Nusantara VIII. Pekerjaan konstruksi, rel hingga persinyalan akan dilakukan oleh Indonesia sedangkan pengadaan *rolling stock* atau kereta dipasok dari Cina. 75% dari total investasi sebesar USD 5,5 miliar dibiayai oleh *Cina Development Bank* (CDB) dan sisanya disokong modal sendiri dari konsorsium BUMN Cina-Indonesia yakni PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC).

Selain itu, aktivitas perdagangan juga menjadi sorotan dari kedua belah pihak. Cina telah menjadi mitra dagang utama Indonesia. Nilai perdagangan terus meningkat dalam lima tahun terakhir dengan kenaikan rata-

rata 19,58% (2011: USD 49 miliar, 2012: USD 51 miliar; 2013: USD 52 miliar). Hubungan diplomatik Indonesia dan Cina dari sisi ekonomi, politik, dan keamanan selanjutnya akan dikaji lebih komprehensif pada bagian pembahasan.

PEMBAHASAN

Hubungan diplomatik antara Indonesia dan Cina dapat dianalisis melalui teori kerja sama. Hal ini didasari oleh kemitraan bilateral kedua negara yang sudah terjalin sejak lama. Kerja sama merupakan serangkaian hubungan yang didasari dan disahkan secara hukum, seperti pada organisasi atau institusi internasional. Kerja sama terjadi karena adanya penyesuaian perilaku oleh para aktor sebagai respon dan antisipasi terhadap pilihan-pilihan yang diimplementasikan oleh aktor lain. Kerja sama dapat dijalankan dalam suatu proses perundingan. Kerja sama dapat pula timbul dari adanya komitmen individu terhadap kesejahteraan bersama atau sebagai usaha memenuhi kebutuhan pribadi. Kunci penting dari perilaku bekerja sama yaitu pada sejauh mana setiap pribadi mempercayai bahwa pihak yang lainnya akan menjadi mitra kerja sama yang menguntungkan. Jadi, isu utama dari teori kerja sama adalah pemenuhan kepentingan pribadi, di mana hasil yang menguntungkan kedua belah pihak akan diperoleh melalui kerja sama, daripada berusaha memenuhi kepentingan sendiri dengan cara berusaha sendiri atau dengan berkompetisi.

Saat ini kerja sama internasional telah menjadi hal umum dalam hubungan internasional. Kerja sama internasional menjadi sebuah jalan bagi para aktor untuk melakukan hubungan pemenuhan kepentingan yang diinginkan oleh aktor tersebut. Salah satunya adalah negara sebagai aktor utama dalam hubungan internasional. Negara



melaksanakan kerja sama internasional untuk memenuhi kebutuhan rakyatnya. Menurut Mochtar Kusumaatmadja, kerja sama internasional memiliki peranan yang sangat penting. Hubungan dan kerja sama antarnegara timbul karena adanya kekayaan alam dan kemajuan industri yang tidak berimbang, sehingga memaksa negara untuk membentuk sebuah kerja sama yang bersifat internasional di berbagai sektor.

Terdapat tiga pendekatan utama mengenai kerja sama internasional. Pendekatan pertama adalah pendekatan neoliberalisme. Pendekatan ini memandang bahwa kerja sama internasional harus fokus pada peran rezim internasional. Dengan bersandar pada rezim internasional, negara bisa memahami *common interest*. Bagi kaum neoliberalis, kerja sama internasional (dalam bentuk perusahaan) bagi negara adalah sebuah investasi yang menguntungkan. Melalui kerja sama internasional, negara mampu meraup keuntungan lebih untuk menjamin eksistensi mereka di ranah internasional. Hal ini sangat sesuai dengan keberadaan kaum neoliberalis sebagai pembentuk negara-negara oportunistis yang mengejar *absol* Mochtar Kusumaatmadja *ute gains*.

Proyek Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC)

Kebutuhan perkeretaapian nasional hingga tahun 2030 tertuang dalam Ripnas yang memuat beberapa hal, seperti arah kebijakan dan peranan perkeretaapian nasional dalam keseluruhan moda transportasi, perkiraan perpindahan orang dan barang, rencana kebutuhan sarana dan prasarana, serta rencana kebutuhan SDM. Pada tahun 2030 diperkirakan perjalanan orang mencapai 929,5 juta orang per tahun meliputi perjalanan antarprovinsi dan internal provinsi. Jumlah perjalanan orang terbesar terjadi di Pulau Jawa hingga Bali yaitu sebesar 858,5 juta orang per tahun

(92%) dan sisanya tersebar di provinsi lain. Maka dari itu, layanan kereta api cepat Jakarta-Bandung yang bekerja sama dengan Pemerintah Cina, menjadi suatu kebutuhan bagi Indonesia. Perkeretaapian Indonesia saat ini masih banyak menggunakan teknologi yang disesuaikan dengan teknologi lama yang sudah terpasang, yaitu teknologi pada zaman Belanda. Dalam penyelenggaraannya, teknologi lama ini sangat mahal dan inefisiensi, sehingga Pemerintah Indonesia perlu melakukan modernisasi secara menyeluruh terhadap sarana dan prasarana yang harmonis dengan perkembangan teknologi perkeretaapian dunia.

Beberapa kebijakan Pemerintah

Kerja sama internasional memiliki peranan yang sangat penting. Hubungan dan kerja sama antarnegara timbul karena adanya kekayaan alam dan kemajuan industri yang tidak berimbang, sehingga memaksa negara untuk membentuk sebuah kerja sama yang bersifat internasional di berbagai sektor.

(Mochtar Kusumaatmadja)

Indonesia dalam merealisasikan kegiatan alih teknologi dan pengembangan industri perkeretaapian nasional, yaitu

- Pengembangan *roadmap* teknologi dan industri perkeretaapian;
- Penguasaan teknologi prasarana khususnya teknologi persinyalan, sistem

- kontrol, dan alat perawatan;
- c. Penguasaan teknologi kereta api yang berkecepatan tinggi (kereta api cepat);
- d. Penguasaan teknologi yang berstandar internasional;
- e. Standarisasi produk industri perkeretaapian dalam rangka melindungi industri dalam negeri; dan
- f. Dukungan regulasi untuk pemasaran.

Kondisi perkeretaapian Indonesia di atas mendorong Pemerintah Indonesia untuk bekerja sama dengan Pemerintah Cina. Cina menjanjikan alih teknologi atau transfer teknologi 100% secara terbuka. Jalannya melalui pembangunan pabrik *rolling stock* yang rencananya dibangun di Purwakarta, Jawa Barat. Menteri BUMN Rini Soemarno menegaskan, dengan alih teknologi secara terbuka, bisa meningkatkan kemandirian Indonesia dalam pembangunan transportasi modern berbasis kereta. Pembangunan kereta cepat setidaknya akan menyerap 87 ribu orang, yakni pada masa konstruksi selama tiga tahun sebanyak 39 ribu tenaga kerja, pada periode konstruksi *Transit Oriented Development* (TOD) mencapai 20 ribu tenaga kerja selama 15 tahun dan pada periode operasionalisasi TOD atau pengembangan kawasan baru akan melibatkan 28 ribu tenaga kerja. Besarnya serapan tenaga kerja terjadi karena sekitar 60% pengerjaannya dilakukan di Indonesia.

Proyek KCIC dikerjakan oleh dua konsorsium yaitu dari Cina dan Indonesia, dengan biaya 75% pinjaman dari *China Development Bank* dengan jangka waktu pengembalian 40 tahun. Sementara 15% biaya akan ditanggung oleh konsorsium Indonesia dan sisanya konsorsium Cina, sehingga murni biaya proyek tidak berasal dari APBN. Direktur Utama PT. KCIC, Hanggoro Budi Wiryawan menambahkan, proyek tersebut juga akan memberikan manfaat bagi pertumbuhan ekonomi nasional dengan terbentuknya kawasan dan pusat pertumbuhan ekonomi baru yang diantaranya

akan menciptakan lapangan kerja baru di wilayah Jakarta, Jawa Barat, dan sekitarnya. Selain itu, kehadiran infrastruktur transportasi berbasis kereta cepat ini akan menjadi sarana pengembangan sentra ekonomi baru di koridor Jakarta dan Bandung serta menjadi salah satu moda transportasi andalan dan kebanggaan Indonesia menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA).

Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR)

Selain proyek KCIC, kerjasama Indonesia dan Cina juga dimanifestasikan dalam proyek *Belt Road Initiative* atau lebih dikenal dengan BRI. Realitanya, upaya membuka jalur perdagangan antarbenua yang dikenal sebagai jalur sutra telah dilakukan sejak ribuan tahun yang lalu. Jalur sutra kuno ini merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan Cina dengan negara-negara di Eropa, Asia, dan Afrika melalui semangat perdamaian, kerjasama, keterbukaan dan inklusivitas, saling belajar dan saling menguntungkan dengan komoditas utama yaitu sutra. Dengan semangat yang sama, Presiden Xi Jinping menghidupkan kembali konsep jalur sutra modern dengan Program BRI dalam kunjungannya ke Khazakhstan pada tahun 2013. Awalnya, inisiasi BRI dipahami oleh Kementerian Perdagangan Cina semata sebagai solusi ekspor bagi sektor manufaktur baja ke wilayah barat Cina, namun kemudian berhasil menjadi kebijakan luar negeri Cina untuk menciptakan suatu koridor ekonomi dengan memadukan kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara *middle power* di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan Cina sebagai pusatnya. Untuk mendukung infrastruktur jalur tersebut, Cina menyediakan dana sebesar USD 124 miliar (\pm Rp1.649 triliun), antara lain untuk pembangunan kereta api cepat pada jalur darat dan pengembangan pelabuhan laut pada jalur laut.

Jalur sutra BRI Cina memiliki dua jalur,

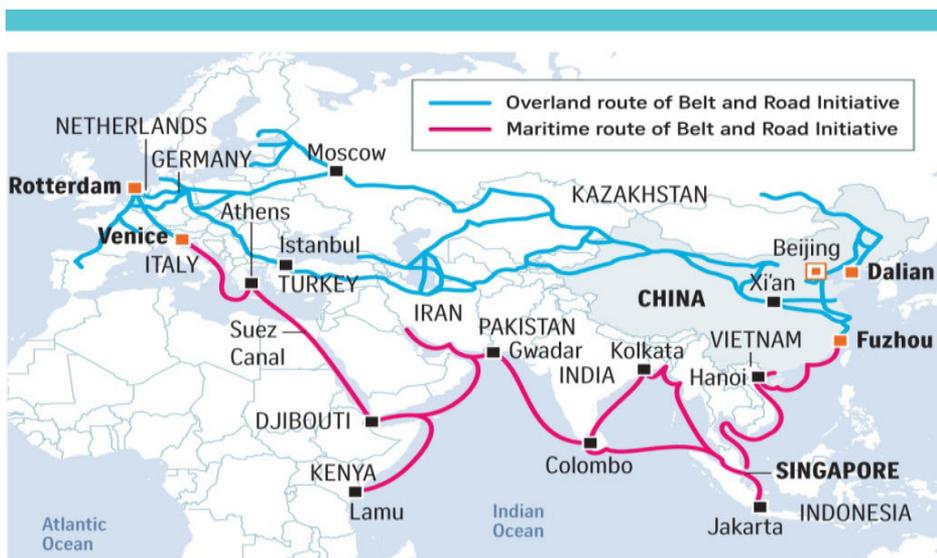
yaitu jalur perdagangan darat (*Silk Road Economic Belt*) dan jalur perdagangan laut (*Maritime Silk Road* atau MSR) yang membentang dari Eropa ke Asia Tengah dan Timur. Lima poin utama untuk membangun jalur ini adalah dengan memperkuat:

- komunikasi kebijakan yang mendukung kerjasama ekonomi;
- koneksi jalan/infrastruktur dengan koridor transportasi yang besar;
- fasilitas perdagangan yang menekankan pada penghapusan hambatan perdagangan (*trade barriers*) dan pengurangan biaya perdagangan dan investasi;
- kerjasama keuangan yang berfokus pada penyelesaian mata uang untuk mengurangi biaya transaksi dan resiko finansial; serta
- konektivitas *people-to-people*.

Maritime Silk Road (MSR) berperan sebagai salah satu instrumen yang menghubungkan Cina dengan negara-negara Asia hingga Eropa. Titik jalur transregional MSR akan menghubungkan rute darat dan laut

dan mengembangkan jaringan infrastruktur di kawasan Eurasia. Perencanaan kerjasama strategis ini juga mencakup beberapa negara kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, Afrika, dan Eropa. Jakarta termasuk sebagai salah satu titik penting dalam menghubungkan perdagangan Cina di kawasan Asia Tenggara. Inisiasi MSR bersifat inklusif, yang berarti bahwa setiap pihak terlibat dapat membentuk MSR sehingga sesuai dengan kepentingan ekonomi mereka. Bagi Indonesia, MSR akan berpotensi besar untuk meningkatkan tren perdagangan dan sejalan dengan agenda Indonesia yaitu Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo. Rute transportasi MSR didukung oleh infrastruktur jalur laut dengan pelabuhan yang memadai di setiap titiknya. Kualitas infrastruktur sangat berdampak pada biaya transportasi, sehingga Cina gencar merealisasikan pembangunan infrastruktur yang memadai. Singkatnya, kualitas infrastruktur yang baik akan memudahkan transportasi barang, menurunkan biaya transportasi, dan pereduksian biaya barang.

Gambar 1. Rute *Belt Road Initiative*



Sumber: *Belt Road Initiative*

STRAITS TIMES GRAPHICS

Dapat dilihat pada peta diatas bahwa proyek yang dicanangkan untuk masing-masing negara berbeda-beda. Indonesia termasuk dalam jalur MSR yang terbaru (*21st Century Maritime Silk Road*), sedangkan negara lainnya seperti Kazakhstan dan Uzbekistan termasuk dalam proyek pembangunan jalur pipa yang menyalurkan minyak dan gas alam, yang merupakan jalur Sabuk Jalur Sutra Ekonomi. Hampir seluruh proyek-proyek tersebut sepenuhnya didanai oleh *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan *The Silk Road Fund*, yang berinvestasi pada proyek di setiap negara terkait. *The Silk Road Fund* telah menyiapkan USD 40 miliar khusus untuk mendanai proyek tersebut. Ketersediaan dana dan tekad Cina menjadi pendorong kuat dalam merealisasikan MSR.

Sebagian ekspertis menganggap proyek BRI berkontribusi positif terhadap perekonomian nasional Indonesia. Selama periode 2014-2016, nilai perdagangan ekspor-impor Cina bersama negara lain pada jalur BRI mencapai USD 3 triliun. Pada tahun 2016, nilai ekspor non-migas Indonesia ke Cina juga menunjukkan kenaikan sebesar 13,97%, dari USD 13,3 miliar menjadi USD 15,1 miliar. Namun demikian, sebagian ekspertis pesimis terhadap posisi Indonesia di jalur BRI. Sebagian besar negara yang masuk dalam jalur BRI merupakan negara tujuan ekspor yang memiliki kontribusi relatif kecil terhadap ekspor Indonesia, yaitu di bawah 5% pada tahun 2016. Hanya sebagian kecil yang memberikan kontribusi ekspor Indonesia lebih dari 5%, yaitu Cina (11,5%), India (7,55%), dan Singapura (6,64%). Untuk meningkatkan nilai ekspor, Indonesia harus mengambil bagian dalam menyediakan produk yang dapat dijual di sepanjang jalur BRI melalui komoditas unggulan dan potensial yang berdaya saing produk global. Menurut Kementerian Perdagangan, komoditas ekspor non-migas

unggulan Indonesia antara lain udang, kopi, sawit, kakao, *handicraft*, ikan dan turunan produk ikan, *medical herbs*, dan produk kulit.

Di sepanjang jalur BRI, perdagangan komoditas kakao termasuk salah satu aktivitas perdagangan dengan intensitas tinggi. Berdasarkan data dari Kementerian Pertanian, sentra produksi kakao di Indonesia terdapat di enam provinsi, yaitu Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Barat, Sumatera Barat, Lampung, dan Sumatera Utara. Keenam provinsi tersebut memberikan kontribusi kumulatif sebesar 80,19%. Sulawesi Tengah menempati urutan pertama dengan kontribusi sebesar 21,69%. Peringkat kedua ditempati oleh Sulawesi Selatan dengan kontribusi sebesar 16,59%, diikuti oleh Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Barat dengan kontribusi masing-masing sebesar 16,45% dan 10,01%. Dari segi kualitas, kakao Indonesia tidak kalah dengan kakao dunia. Kakao Indonesia yang difermentasi dengan baik dapat mencapai cita rasa setara dengan kakao yang berasal dari Ghana. Kemudian, kakao Indonesia juga mempunyai keunggulan lain yaitu tidak mudah meleleh. Sejalan dengan keunggulan tersebut, peluang pasar kakao Indonesia cukup terbuka untuk ekspor dan memenuhi kebutuhan dalam negeri. Dengan kata lain, potensi untuk menggunakan industri kakao sebagai salah satu pendorong pertumbuhan dan distribusi pendapatan cukup terbuka. Beberapa negara pengimpor biji kakao Indonesia yaitu Amerika Serikat, Malaysia, Singapura, Thailand, Cina, Jerman, Belanda, dan sebagainya. Cina merupakan importir keempat terbesar untuk komoditas kakao Indonesia. Tercatat pada tahun 2015, Cina mengimpor hingga USD 80,6 juta kakao Indonesia.

Selain komoditas kakao, komoditas migas juga masih mendominasi ekspor Indonesia. Cina menjadi negara dengan



peranan terbesar terhadap total ekspor non-migas Indonesia sepanjang Januari hingga Juli 2018. Negeri Tirai Bambu tersebut menguasai 15,38% pasar ekspor Indonesia dengan nilai perdagangan hingga USD 14,48 miliar. Nilai tersebut mengalami peningkatan sebesar 34,7% dibanding dengan periode Januari sampai Juli 2017 yang mencapai USD 10,75 miliar. Kemudian, ekspor terbesar produk Indonesia ke Cina pada Januari 2018 antara lain bahan bakar mineral, minyak mineral, lemak dan minyak nabati/hewani, besi/baja, serta pulp dari kayu atau bahan selulosa. Selain itu, Indonesia juga mengekspor karet, bijih, abu logam, serta berbagai produk kimia lainnya.

PENUTUP

Kesimpulan

Kerja sama Indonesia dan Cina memberikan warna tersendiri dalam hubungan diplomatik kedua negara. Pasca normalisasi hubungan, Indonesia dan Cina menjalin berbagai kemitraan di berbagai sektor strategis, mulai dari ekonomi, politik, hingga keamanan. Kehadiran Indonesia sebagai mitra dagang krusial bagi Cina seperti pada komoditas kakao, karet, besi/baja, dan migas. Aktivitas ekonomi antara kedua negara juga tercermin dalam proyek *One Belt One Road* (OBOR) atau lazim dikenal dengan jalur sutra modern. Melalui proyek tersebut, Indonesia dapat memaksimalkan ekspor ke Cina dan melakukan ekspansi berbagai produk unggulan ke pasar Cina seperti migas, kakao, dan produk kimia. Tidak hanya itu, Indonesia juga memiliki kesempatan yang besar untuk bermitra dan mengoptimalkan aktivitas perdagangan dengan berbagai negara yang dilewati jalur sutra, mulai dari negara-negara ASEAN hingga Eropa Barat.

Saran

Kedekatan Indonesia dan Cina memang sudah sangat terlihat di berbagai bidang. Namun demikian ada tiga saran yang dapat diungkapkan yaitu

1. Pemerintah Indonesia seyogyanya tetap memiliki independensi dalam membuat berbagai kebijakan, baik di dalam negeri maupun luar negeri.
2. Hubungan bilateral yang dijalin juga sebaiknya tidak membuat Pemerintah Indonesia selalu berpihak pada Cina, terlebih lagi jika karena alasan politis semata.
3. Indonesia sebaiknya memanfaatkan kemitraandenganCinauntukkemaslahatan masyarakat Indonesia, terutama untuk kesejahteraan masyarakat, pembukaan lapangan pekerjaan baru, dan berbagai perbaikan infrastruktur untuk menunjang pertumbuhan ekonomi nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Diplomasi Indonesia. 2014. Direktorat Jenderal Informasi dan Diplomasi Publik, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, diakses dari <https://www.kemlu.go.id/Buku/Buku%20Diplomasi%20Indonesia%202014.pdf> (31/01/2018, 10:35 WIB).
- Duta, Diemas Kresna. 2015. "Jokowi Kuatkan Kerja sama Ekonomi Indonesia-Tiongkok", CNN Indonesia, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerja-sama-ekonomi-indonesia-tiongkok> (31/01/2018, 10:35 WIB).
- Hasenclever, Andreas, Peter Mayer, dan Volker Rittberger. 2000. "Integrating Theories of International Regimes", dalam *Review of International Studies*, Vol. 26, No. 1. Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. 2016. *Laporan Akhir Maritime Silk Road*.

- Jakarta.
- Kereta Cepat Indonesia China, 2017. “Alih Teknologi Tercipta, Lapangan Kerja Terbuka”, diakses dari <http://kcic.co.id/alih-teknologi-tercipta-lapangan-kerjaterbuka/> (14/09/2018, 07:49 WIB).
- Kusumaatmadja, Mochtar dan ETTY R. Agoes. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta.
- “Outlook Kakao Komoditas Pertanian Subsektor Perkebunan”. Pusat Data dan Sistem Informasi Pertanian. Sekretaris Jenderal - Kementerian Pertanian, 2016.
- Qamara, Grienda. 2015. “Kebangkitan Cina dan Relevansinya terhadap Indonesia”. Chinese Foreign Policy. Indonesian Student Association For International Studies (ISAFIS) Journal.
- “Rencana Induk Perkeretaapian Nasional”. Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian. 2017, diakses dari <http://ppid.dephub.go.id/files/dataka/RIPNAS-2030.pdf> (14/09/2018, 07:45 WIB).
- Sari, Rafika. “PROSPEK JALAN SUTRA MODERN BAGI PEREKONOMIAN INDONESIA”. Majalah INFO: Ekonomi dan Kebijakan Publik, Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017, diakses dari http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf (14/09/2018, 13:11 WIB).
- Sinaga, Lidya Christin. 2013. “Hubungan Indonesia-Cina dalam Dinamika Politik, Pertahanan-Keamanan, dan Ekonomi di Asia Tenggara: Perspektif Indonesia”. Jakarta: LIPI Press.
- Setiawan, Sakina Rakhma Diah. “China Masih Jadi Mitra Dagang Utama Indonesia”, diakses dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/02/15/150506126/china-masih-jadi-mitra-dagang-utama-indonesia> (18/09/2018, 12:27 WIB).
- Sriyanto, Nanto. 2013. “Hubungan Indonesia-Cina dari Perspektif Politik-Keamanan”. Jakarta: LIPI Press.
- Waluyo, Andy lala. 2015. “BUMN Indonesia, Cina Resmikan Kerja sama Pembangunan Kereta Cepat”, VOA Indonesia, diakses dari <https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerja-sama-dengan-cina-bangun-kereta-cepat/3009880.html> (31/01/2018, 10:44 WIB).
- Wardah, Fathiyah. “Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan Tumbuhkan Ekonomi Nasional”, diakses dari <https://www.voaindonesia.com/a/ka-cepat-jakarta-bandung-akan-tumbuhkan-ekonomi-/3177970.html> (14/09/2018, 13:32 WIB).

Endnotes

1. “Diplomasi Indonesia”. Direktorat Jenderal Informasi dan Diplomasi Publik, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2014, diakses dari <https://www.kemlu.go.id/Buku/Buku%20Diplomasi%20Indonesia%202014.pdf> (31/01/2018, 10:35 WIB).
2. Diemas Kresna Duta. “Jokowi Kuatkan Kerjasama Ekonomi Indonesia-Tiongkok”, CNN Indonesia. 2015, diakses dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok> (31/01/2018, 10:35 WIB).
3. Fathiyah Wardah. “Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan Tumbuhkan Ekonomi Nasional”, diakses dari <https://www.voaindonesia.com/a/ka-cepat-jakarta-bandung-akan-tumbuhkan-ekonomi-/3177970.html> (14/09/2018, 13:32 WIB).
4. Ibid., “Diplomasi Indonesia”.
5. Dougherty, James E. & Robert L.



- Pfaltzgraff, Jr. *Contending Theories of International Relations: A Comprehensive Survey*. 5th Edition. 2001, hlm. 418.
6. Ibid., hlm. 419.
 7. Mochtar Kusumaatmadja & ETTY R. AGOES. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta, 2003.
 8. Andreas Hasenclever, Peter Mayer, & Volker Rittberger. "Integrating Theories of International Regimes", dalam *Review of International Studies*, Vol. 26, No. 1. 2000, hlm. 7.
 9. Ibid., hlm. 8.
 10. "Rencana Induk Perkeretaapian Nasional". Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian. 2017, hlm. 12-13, diakses dari <http://ppid.dephub.go.id/files/dataka/RIPNAS-2030.pdf> (14/09/2018, 07:45 WIB).
 11. Ibid., hlm. 10.
 12. Ibid., hlm. 46-47.
 13. "Alih Teknologi Tercipta, Lapangan Kerja Terbuka". Kereta Cepat Indonesia China. 2017, diakses dari <http://kcic.co.id/alih-teknologi-tercipta-lapangan-kerjaterbuka/> (14/09/2018, 07:49 WIB).
 14. Andylala Waluyo. "BUMN Indonesia, Cina Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat", VOA Indonesia. 2015, diakses dari <https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-cina-bangun-kereta-cepat/3009880.html> (31/01/2018, 10:44 WIB).
 15. Rafika Sari. "PROSPEK JALAN SUTRA MODERN BAGI PEREKONOMIAN INDONESIA". *Majalah INFO: Ekonomi dan Kebijakan Publik*, Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017, hlm. 14, diakses dari http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf (14/09/2018, 13:11 WIB).
 16. Ibid.
 17. Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. *Laporan Akhir Maritime Silk Road*. Jakarta. 2016, hlm. 13.
 18. Ibid., hlm. 11.
 19. Ibid., "PROSPEK JALAN SUTRA MODERN BAGI PEREKONOMIAN INDONESIA", hlm. 15.
 20. "Outlook Kakao Komoditas Pertanian Subsektor Perkebunan". Pusat Data dan Sistem Informasi Pertanian. Sekretaris Jenderal - Kementerian Pertanian, 2016, hlm. 12.
 21. Departemen Perindustrian di dalam Kementerian Pertanian, 2016.
 22. Ibid., hlm. 20.
 23. Sakina Rakhma Diah Setiawan. "China Masih Jadi Mitra Dagang Utama Indonesia", diakses dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/02/15/150506126/china-masih-jadi-mitra-dagang-utama-indonesia> (18/09/2018, 12:27 WIB).