



## Tantangan Geopolitik Kerja Sama Indonesia China dalam Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Riandharu Ari Pratista<sup>1</sup>, Aditya Ferdana Putra<sup>2</sup>, Wahyu Purnomo<sup>3</sup>  
<sup>1-3</sup> Universitas Negeri Surabaya, Indonesia

Jl. Ketintang, Ketintang, Kec. Gayungan, Surabaya, Jawa Timur 60231

\*Email: [riandharu.23069@mhs.unesa.ac.id](mailto:riandharu.23069@mhs.unesa.ac.id), [aditya.23095@mhs.unesa.ac.id](mailto:aditya.23095@mhs.unesa.ac.id),  
[wahyu.23097@mhs.unesa.ac.id](mailto:wahyu.23097@mhs.unesa.ac.id)

**Abstract.** *The Jakarta-Bandung High Speed Rail (KCJB) project is one of the strategic infrastructure initiatives resulting from the output of cooperation between Indonesia and China following the Belt and Road Initiative (BRI) policy. Although the project is promising in improving transportation efficiency, reducing carbon emissions, and the potential for regional economic growth, its implementation is inseparable from various challenges, one of which is geopolitics. This research aims to find out the geopolitical dynamics that arise due to China's incentives in financing and mastering KCJB technology, and also examine Indonesia's position in the midst of regional conflicts, one of which is the South China Sea dispute. The method in this research is qualitative based on literature study. This research reveals that the KCJB project is not just technical cooperation, but reflects a struggle for strategic influence. Indonesia's dependence on financing and technology from China creates potential asymmetry in bilateral relations and risks to sovereignty. The findings are expected to enrich the discourse on foreign policy and national infrastructure in the face of increasingly complex regional or global challenges.*

**Keywords:** *Jakarta-Bandung High Speed Rail, Belt , Road, Geopolitics, South China Sea*

**Abstrak.** Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) merupakan salah satu inisiatif infrastruktur yang strategis hasil dari *output* kerja sama antara Indonesia dengan China yang mengikuti kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI). Meskipun proyek tersebut menjanjikan dalam peningkatan efisiensi transportasi, pengurangan emisi karbon, dan potensi pertumbuhan ekonomi regional, namun implementasinya tidak terlepas dari berbagai tantangan salah satunya dalam geopolitik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dinamika geopolitik yang muncul akibat insentif China dalam pembiayaan dan penguasaan teknologi KCJB, serta juga menelaah posisi Indonesia di tengah konflik regional yang salah satunya sengketa Laut china Selatan. Metode dalam penelitian ini adalah kualitatif berbasis studi literatur. Penelitian ini mengungkap bahwa proyek KCJB bukan sekedar kerja sama teknis, tetapi mencerminkan perebutan pengaruh strategis. Ketergantungan Indonesia terhadap pembiayaan dan teknologi dari China menimbulkan potensi asimetri dalam hubungan bilateral dan risiko terhadap kedaulatan. Temuan ini diharapkan dapat memperkaya wacana kebijakan luar negeri dan infrastruktur nasional dalam menghadapi tantangan regional ataupun global yang semakin kompleks.

**Kata kunci:** Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Belt , Road, Geopolitik, Laut China Selatan

### 1. LATAR BELAKANG

Dengan meningkatnya urbanisasi di Jakarta, kebutuhan akan sistem transportasi yang lebih efisien menjadi semakin penting. Kemacetan lalu lintas yang parah tidak hanya memperlambat mobilitas masyarakat tetapi juga berdampak negatif pada produktivitas ekonomi serta kualitas hidup. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS, 2023), lebih dari 10 juta penduduk yang tinggal di Jakarta, dengan jutaan lainnya melakukan mobilitas harian di wilayah BODETABEK (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak seimbang dengan kapasitas infrastruktur jalan menyebabkan kemacetan kronis, penurunan produktivitas, peningkatan konsumsi bahan bakar, serta emisi karbon yang signifikan. Menurut Handoko, Kuswati, dan Imron (2024), proyek Kereta Cepat Jakarta-

Bandung (KCJB) diharapkan dapat menjadi solusi transportasi massal yang mampu memangkas waktu tempuh Jakarta Bandung lebih dari 3 jam menjadi 40 menit, meningkatkan efisiensi energi, serta mengurangi emisi karbon yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor berbahan bakar fosil ([Handoko et al., 2024](#)). Tidak hanya memberikan solusi terhadap kemacetan, proyek ini juga memiliki dimensi ekologis yang signifikan karena dapat menekan emisi karbon yang dihasilkan oleh kendaraan berbahan bakar fosil (Rahman & Nugroho, 2023). Selain itu, pengembangan kawasan di sekitar stasiun kereta cepat berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi baru melalui efek pengganda terhadap sektor properti, perdagangan, dan jasa, serta membuka peluang investasi strategis, baik dari dalam negeri maupun luar negeri (Prasetyo & Lestari, 2022).

Meski demikian, realisasi proyek ini menghadapi berbagai tantangan yang kompleks, terutama dalam aspek pembiayaan, pembebasan lahan, serta dampak sosial bagi masyarakat yang terkena dampak langsung. Studi yang dilakukan oleh Wulandari (2024) menunjukkan bahwa meskipun KCJB diharapkan dapat meningkatkan mobilitas, masih terdapat perdebatan terkait manfaat ekonominya dalam jangka panjang. Salah satu kendala utama adalah bagaimana proyek ini dapat mempertahankan tarif yang kompetitif agar tetap menarik dibandingkan dengan moda transportasi lain, seperti bus, kendaraan pribadi, dan layanan kereta konvensional ([Wulandari, 2024](#)). Selain itu, integrasi KCJB dengan sistem transportasi publik lainnya, seperti KRL Commuter Line, MRT Jakarta, dan LRT, juga menjadi tantangan utama dalam memastikan kemudahan akses bagi masyarakat.

Selain hambatan ekonomi dan sosial, aspek teknologi serta layanan penumpang turut menjadi perhatian dalam keberlanjutan proyek ini. Berdasarkan penelitian Putro (2024), sistem pemesanan tiket digital KCJB masih memerlukan optimalisasi agar lebih efisien dan mudah diakses oleh pengguna. Selain itu, kenyamanan dalam perjalanan, baik dari segi fasilitas di dalam kereta maupun di stasiun, menjadi faktor penting dalam meningkatkan kepuasan pengguna serta mendorong masyarakat untuk beralih dari moda transportasi lain ke KCJB ([Putro, 2024](#)).

Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung (KCJB) dibangun karena adanya kerja sama negara Indonesia dengan China. Melalui kebijakan China yakni *Belt and Road* pada masa pemerintahan Xi Jinping yang terbentuk untuk meningkatkan kerja sama antarbenua. Inisiatif *Belt and Road* China dirancang sebagai upaya untuk membangun konektivitas dan melakukan transformasi. Kebijakan tersebut mengintegrasikan berbagai kepentingan yakni ekonomi, politik, keamanan internal dan eksternal, serta budaya (Mitrovic, 2018). Menurut Presiden

Tiongkok bahwa kebijakan tersebut tidak hanya fokus kerja sama antarnegara, tetapi Tiongkok ingin memberikan pengaruh terhadap budaya, ekonomi, dan politik. (Octorifadli et al., 2021)

Namun, ditengah optimisme tersebut, realisasi proyek ini menghadapi berbagai tantangan yang sangat kompleks. Tidak hanya dalam aspek teknis melainkan permasalahan yang lebih luas lagi, yakni geopolitik dan keamanan nasional. Keterlibatan Tiongkok sebagai mitra utama dalam proyek ini memunculkan kekhawatiran di kalangan pengamat dan masyarakat terkait risiko ketergantungan finansial, teknologi, serta potensi pengaruh politik luar negeri terhadap sektor infrastruktur strategis Indonesia (Mursitama & Ying, 2021). Dalam konteks geopolitik global yang semakin dinamis, keterlibatan negara besar seperti Tiongkok melalui skema *One Belt and One Road* (OBOR) telah menjadi sorotan banyak negara berkembang, termasuk Indonesia, yang harus cermat dalam menjaga keseimbangan antara kebutuhan pembangunan domestik dan risiko pengaruh eksternal (Mao, Zhu, & Mueller, 2024). Oleh karena itu, proyek KCJB menjadi arena penting untuk mengkaji dinamika kerja sama bilateral Indonesia-Tiongkok yang berimplikasi pada aspek politik, ekonomi, dan keamanan nasional.

## **2. METODE PENELITIAN**

Penelitian dalam artikel ini adalah penelitian kualitatif yang menggunakan pendekatan studi literatur. Metode ini dipilih karena sesuai dengan tujuan kajian yakni untuk menganalisis tantangan dan strategi penyelesaian proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) terhadap berbagai pemangku kepentingan dengan melakukan analisis menyeluruh terhadap data sekunder yang tersedia. Penelitian akan menggunakan berbagai sumber untuk melihat perspektif dari laporan pemerintah, data statistik resmi seperti BPS, dan hasil penelitian sebelumnya (Handoko et al., 2024; Wulandari, 2024; Rahman & Nugroho, 2023). Metode ini relevan karena proyek KCJB adalah fenomena multidimensional yang membutuhkan pemahaman mendalam tentang konteks teknologi, lingkungan, sosial, dan ekonomi. Pemahaman ini dapat dicapai dengan mengkomparasi dan menganalisis temuan dari berbagai sumber. Selain itu, metode ini memiliki kemampuan untuk memberikan gambaran menyeluruh dan menyeluruh tentang cara-cara yang digunakan untuk menjalankan proyek infrastruktur yang signifikan seperti KCJB tanpa perlu mengumpulkan data primer, yang seringkali dihalangi oleh keterbatasan akses atau waktu (Creswell, 2014). Pendekatan kualitatif berbasis studi literatur dapat menghasilkan hasil yang sah dan dapat

diandalkan untuk mendukung perumusan kebijakan dan rekomendasi implementasi yang lebih baik dengan mengandalkan sumber yang sah dan relevan.

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Keterlibatan China dan Tantangan Ketergantungan Finansial dan Teknologi**

Salah satu aspek paling krusial dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah keterlibatan Republik Rakyat Tiongkok sebagai mitra utama. Proyek ini merupakan bagian dari skema Belt and Road Initiative (BRI), sebuah strategi global yang diusung oleh Pemerintah China sejak 2013. Dalam konteks ini, Indonesia menjadi salah satu negara mitra strategis dalam kawasan Asia Tenggara yang diprioritaskan dalam pembangunan infrastruktur, termasuk dalam pengembangan transportasi berbasis kereta cepat. Keterlibatan China dalam proyek KCJB tidak hanya sekadar dalam hal pendanaan, tetapi juga mencakup penguasaan teknologi, desain, hingga pelaksanaan konstruksi dan sistem operasi. Konsorsium Indonesia yang dipimpin oleh PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) bekerja sama dengan China Railway International Co. Ltd. dalam bentuk perusahaan patungan bernama PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Struktur kerja sama ini menempatkan China sebagai pemilik teknologi utama dan pemegang sebagian besar pinjaman dana yang digunakan untuk membiayai proyek (Mursitama & Ying, 2021).

Namun, keterlibatan intensif Tiongkok dalam proyek ini memunculkan tantangan yang tidak sederhana. Salah satu isu utama yang menjadi perhatian para pengamat adalah potensi ketergantungan Indonesia terhadap pembiayaan luar negeri, khususnya utang dari China Development Bank (CDB). Total nilai proyek KCJB diperkirakan mencapai US\$ 7,3 miliar atau sekitar Rp 114 triliun, di mana sekitar 75 persen pembiayaan berasal dari pinjaman CDB (Katadata, 2023). Ketergantungan yang terlalu besar terhadap satu sumber pendanaan dari luar negeri berisiko terhadap stabilitas fiskal negara, terutama bila proyek tidak mampu menghasilkan keuntungan sesuai proyeksi awal.

Di sisi lain, ketergantungan pada teknologi China dalam proyek ini juga menjadi persoalan tersendiri. Teknologi kereta cepat yang digunakan dalam KCJB sepenuhnya diadopsi dari sistem China Railway High-speed (CRH), yang sebelumnya telah diimplementasikan secara masif di daratan Tiongkok. Ketika sebuah negara mengandalkan teknologi dari luar negeri tanpa adanya proses alih teknologi yang terstruktur dan sistematis, maka akan muncul risiko jangka panjang berupa ketergantungan pada teknisi asing, suku cadang impor, serta

keterbatasan kapasitas lokal dalam melakukan perawatan, perbaikan, dan pengembangan lebih lanjut (Rahman & Nugroho, 2023).

Alih teknologi sebenarnya menjadi salah satu komponen penting dalam kerja sama pembangunan infrastruktur strategis. Sayangnya, dalam implementasi KCJB, proses transfer pengetahuan dan pelatihan teknis kepada tenaga kerja lokal masih menghadapi berbagai hambatan. Beberapa laporan menunjukkan bahwa keterlibatan tenaga ahli Indonesia dalam fase-fase teknis utama masih terbatas, dan sebagian besar keputusan teknis masih didominasi oleh mitra dari Tiongkok. Hal ini tentu berpotensi melemahkan daya saing nasional dalam penguasaan teknologi transportasi modern (Putro, 2024). Lebih jauh lagi, keterlibatan intensif Tiongkok juga memunculkan kekhawatiran akan adanya pengaruh politik dan diplomatik yang melekat pada kerja sama ekonomi semacam ini. Dalam banyak kasus di negara-negara berkembang lainnya, proyek infrastruktur di bawah skema BRI sering kali dikaitkan dengan fenomena “debt trap diplomacy” — suatu strategi di mana negara peminjam terjebak dalam utang besar yang akhirnya dimanfaatkan oleh pihak pemberi pinjaman untuk memperoleh pengaruh strategis terhadap kebijakan negara tersebut. Meskipun Indonesia menegaskan bahwa proyek KCJB adalah hasil kerja sama komersial dan bukan pinjaman negara, tetap saja ketergantungan terhadap satu aktor besar menimbulkan risiko asimetri dalam relasi bilateral (Mao, Zhu, & Mueller, 2024).

Untuk menjawab tantangan ini, pemerintah Indonesia perlu mengembangkan strategi jangka panjang yang menekankan pentingnya diversifikasi mitra strategis, penguatan kapasitas nasional, serta negosiasi ulang aspek-aspek kerja sama yang memungkinkan peningkatan porsi tenaga kerja dan ahli lokal dalam pengelolaan teknologi. Selain itu, penting juga untuk mendorong transparansi dalam proses alih teknologi serta melakukan audit independen terhadap efektivitas transfer pengetahuan yang telah dilakukan selama ini.

Pada akhirnya, keterlibatan China dalam proyek KCJB adalah peluang besar yang dapat mempercepat transformasi infrastruktur Indonesia. Namun, peluang tersebut tidak terlepas dari risiko. Oleh karena itu, upaya mitigasi risiko ketergantungan, baik dari sisi finansial maupun teknologi, harus menjadi bagian integral dari kebijakan infrastruktur nasional, demi menjaga kemandirian dan kedaulatan negara dalam jangka panjang.

### **Posisi Indonesia di Tengah Sengketa Laut China Selatan (LCS)**

Kerja sama Indonesia dengan China dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) tidak hanya berfokus pada aspek ekonomi, tetapi juga implikasi pada tantangan geopolitik yang sangat mendalam. Kerja sama ini tidak dapat dilepaskan dari dinamika

geopolitik regional. Pada konflik Laut China Selatan (LCS) merupakan salah satu permasalahan geopolitik antara Indonesia dengan China. Indonesia bukan pihak utama dalam permasalahan LCS, tetapi China melakukan klaim sepihak melalui *Nine-Dash Line* yang mana sudah memasuki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di wilayah Natuna. Hal tersebut yang memunculkan ketegangan diplomatik dan pelanggaran terhadap kedaulatan nasional (Pedrason, 2021).

Kerja sama pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) melalui kebijakan *China Belt and Road Initiative* (BRI) memicu perbincangan panas yang bersangkutan dengan ketergantungan Indonesia terhadap China dalam pembiayaan ataupun pengaruh politik. Permasalahan geopolitik Laut China Selatan (LCS) menjadi permasalahan krusial dan berulang kali. Sementara itu, Indonesia sedang menjalankan mega proyek dengan China. Hal tersebut dapat menimbulkan kekhawatiran bahwa Indonesia akan lebih waspada memperlakukan China secara terbuka karena takut mengganggu hubungan strategis. (Ramadhan & Wuryandri, 2024).

Menurut pedrason (2021), proyek besar dalam skema *Belt and Road Initiative* akan berpotensi menciptakan “jebakan diplomatik”, yang mana negara dapat mendapatkan mitra sulit dalam mengambil posisi independensi pada isu geopolitik karena adanya ketergantungan struktural terhadap investasi dan bantuan Tiongkok.

Dalam hal tersebut untuk menghindari keterjebakan dalam dominasi salah satunya adalah Indonesia dengan menggunakan strategi *soft balancing*. Memperluas kerja sama Indonesia dalam aspek ekonomi dan pertahanan dengan berbagai negara sebagai bentuk penyeimbang (Wiranata, 2024). Indonesia tetap memperkuat kerja sama dengan Amerika Serikat dan Australia dalam aspek pertahanan serta bidang transportasi dan teknologi dengan Jepang untuk proyek MRT.

### **Geopolitik Infrastruktur dan Diplomasi Jalur Sutra Baru**

Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) merupakan proyek unggulan dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) yang dicanangkan oleh Tiongkok sejak 2013. Proyek ini menjadi aksi nyata dari ekspansi *geo-economic* Tiongkok di Asia Tenggara, terutama melalui pembangunan infrastruktur berskala besar yang didanai dan dikelola secara signifikan oleh perusahaan dan institusi keuangan Tiongkok. KCJB menjadi model percontohan untuk bentuk baru diplomasi infrastruktur yang menggabungkan unsur ekonomi, teknologi, dan strategi geopolitik regional (Noor & Yiming, 2024).

Dalam BRI, Tiongkok mengejar kekuatan ekonomi dengan membangun jalur logistik baru dan membangun jaringan dependensi strategis dengan negara-negara yang bekerjasamanya. Penguasaan atas teknologi, sistem operasional, dan keuangan dalam proyek KCJB menunjukkan bagaimana infrastruktur berfungsi sebagai alat untuk memproyeksikan kekuatan nasional Tiongkok (Sayer et al., 2021). Strategi ini sejalan dengan konsep *state capitalism with global ambition* yang dianut Beijing.

Dengan mengalahkan proposal Jepang untuk proyek kereta cepat, keputusan Indonesia untuk memilih Tiongkok menunjukkan pergeseran posisi strategis Indonesia dalam persaingan regional antara Tiongkok, Jepang, dan AS. Selama bertahun-tahun, Jepang telah dikenal sebagai partner setia dalam pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara, salah satunya adalah proyek MRT Jakarta. Namun, Indonesia menunjukkan keterbukaan terhadap partisipasi Tiongkok dalam proyek strategis yang sebelumnya di dominasi oleh Jepang atau AS melalui KCJB (Fitriani, 2024).

Keputusan ini menghasilkan ekspektasi yang meningkatkan dan tekanan diplomatik dari berbagai kekuatan besar. Sementara Jepang melihat pertumbuhan BRI sebagai ancaman terhadap upayanya di bidang seperti kerjasama infrastruktur, Amerika Serikat melihatnya sebagai ancaman terhadap tatanan internasional berbasis aturan. Oleh karena itu, Indonesia harus berhati-hati dalam mempertahankan kemandirian strategisnya karena berada di persimpangan kekuatan besar.

Penelitian terdahulu oleh Mursitama & Ying (2021) menunjukkan bahwa Indonesia menggunakan strategi *hedging diplomacy* saat menghadapi ekspansi OBOR/BRI. Hedging berarti bahwa Indonesia tidak secara eksplisit berpihak pada satu kekuatan besar, tetapi berusaha memaksimalkan keuntungan ekonomi dari berbagai aktor sambil mengurangi risiko politik atau keamanan. Ini ditunjukkan oleh kerja sama Indonesia dengan China (KCJB), Jepang (MRT), dan Amerika Serikat dalam hal investasi digital dan pertahanan.

Strategi hedging ini menekankan keseimbangan kepentingan, fleksibilitas kebijakan luar negeri, dan penolakan keterikatan jangka panjang yang dapat mengurangi kedaulatan negara. Namun, metode ini juga berbahaya jika tidak disertai dengan sistem pengawasan domestik yang jelas dan kemampuan negosiasi yang kuat. Meskipun Indonesia adalah pemilik proyek KCJB, sebagai besar kontrol teknis dan keuangan masih berada di tangan mitra Tiongkok, yang menimbulkan pertanyaan tentang efektivitas hedging dalam jangka panjang.

KCJB adalah bagian dari konflik geopolitik yang lebih besar daripada hanya transportasi. Strategi hedging Indonesia bertujuan untuk mengoptimalkan keterlibatan

Tiongkok sekaligus mempertahankan hubungan baik dengan Jepang dan AS. Namun, keberhasilan pendekatan ini sangat bergantung pada konsistensi kebijakan luar negeri, penguatan organisasi nasional, dan kesadaran geopolitik dalam perencanaan pembangunan.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah lebih dari sekedar pembangunan infrastruktur transportasi. Ini adalah contoh nyata dari dinamika geopolitik dan diplomasi ekonomi Tiongkok saat ini melalui inisiatif Belt and Road (BRI). Meskipun proyek ini menawarkan peluang besar untuk mengubah sistem transportasi Indonesia dan mendorong pertumbuhan ekonomi baru, ketergantungan Tiongkok terhadap pembiayaan dan teknologi menimbulkan tantangan besar bagi kedaulatan fiskal dan kemampuan teknologi negeri. Indonesia berusaha mengimbangi posisinya di tengah persaingan global yang meningkat antara Tiongkok, Jepang, dan AS. Mereka berusaha melalui strategi diplomasi hedging, yang berarti bekerja sama dengan berbagai kekuatan besar tanpa sepenuhnya berpihak. Namun, pendekatan ini hanya dapat berhasil jika dikombinasikan dengan penguatan kelembagaan, diversifikasi mitra strategis, dan peningkatan transparansi dan pengawasan kebijakan internasional yang berorientasi pada kepentingan nasional. Oleh karena itu, KCJB menjadi contoh penting yang menunjukkan bahwa kerja sama strategis lintas negara harus dilakukan dengan hati-hati dan tegas agar pembangunan tidak menjadi alat tekanan politik asing, melainkan benar-benar menopang kemandirian dan masa depan Indonesia.

#### DAFTAR REFERENSI

- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Fitriani, E. (2024). Crafting ‘dynamic interdependence’: Geopolitical implications of China’s high-speed railway projects in ASEAN member countries. *Asian Journal of Political Science*. <https://doi.org/10.1080/02185377.2024>.
- Handoko, A., Kuswati, D., & Imron, M. (2024). Transformasi transportasi perkotaan: Studi kasus Kereta Cepat Jakarta–Bandung. *Jurnal Infrastruktur Nasional*, 9(1), 45–59.
- Handoko, A., Kuswati, R., & Imron, M. (2024). Evaluasi dampak proyek KCJB terhadap efisiensi energi dan emisi karbon. *Jurnal Infrastruktur dan Transportasi*, 12(1), 22–35.
- Handoko, H., Kuswati, A. S., & Imron, N. A. (2024). The influence of EMU driver education and training on train driver competency Indonesian high-speed rail “Whoosh”. *Journal of Railway Transportation*. <https://doi.org/10.1016/j.jrt.2024>.

- Katadata. (2023, September 29). Menelisik kontroversi pendanaan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. <https://katadata.co.id/berita/2023/09/29/menelisik-kontroversi-pendanaan-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- Mao, Y., Zhu, C., & Mueller, M. (2024). China's Belt and Road Initiative: Implications for emerging economies. *Global Strategy Journal*, 14(2), 121–137.
- Mursitama, T. N., & Ying, Y. (2021). Indonesia's perception and strategy toward China's OBOR expansion: Hedging with balancing. *The Chinese Economy*, 54(6), 472–484.
- Noor, E. M., & Yiming, S. (2024). China's economic diplomacy towards Indonesia's development: A case study of Jakarta-Bandung high speed railway. *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities*, 14(1). <https://doi.org/10.14203/jissh.v14i1>.
- Pedrason, R. P. R. (2021). *Belt and Road Initiative: Peluang dan tantangan*. Pustaka Kompas.
- Prasetyo, A., & Lestari, F. (2022). Peluang ekonomi baru di kawasan transit-oriented development. *Jurnal Ekonomi Wilayah*, 15(3), 112–127.
- Putro, R. D. (2024). Optimalisasi layanan kereta cepat berbasis digital: Studi kasus KCJB. *Jurnal Teknologi Transportasi*, 8(1), 78–91.
- Putro, U. S. (2024). Passenger service satisfaction evaluation of Jakarta-Bandung high-speed railway. *European Journal of Business and Management*. <https://doi.org/10.7176/EJBM.2024>.
- Rahman, T., & Nugroho, S. (2023). Analisis lingkungan dan transportasi berkelanjutan di Indonesia. *Jurnal Ekologi Pembangunan*, 10(2), 55–68.
- Ramadhan, M. S., & Wuryandari, G. (2024). *Persepsi elite Indonesia terhadap Belt and Road Initiative: Refleksi hasil survei*. Buku Obor.
- Sayer, J., Riggs, R. A., Langston, J. D., Weng, L., & Xue, L. (2021). Challenges faced by Chinese firms implementing the 'Belt and Road Initiative': Evidence from three railway projects. *Research in Globalization*, 3, 100047. <https://doi.org/10.1016/j.resglo.2021.100047>
- Wiranata, S. (2024). Kerjasama Indonesia–China di bidang ekonomi digital tahun 2020–2023. *Diplomacy and Global Security Journal: Jurnal Mahasiswa Magister Hubungan Internasional*, 1(1).
- Wulandari, M. (2024). *Analisis framing pemberitaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dalam Detik.com dan Tribunnews.com (Periode Oktober 2023–Februari 2024)* [Undergraduate thesis, Mercu Buana University]. Mercu Buana University Repository. <https://repository.mercubuana.ac.id/id/eprint/>
- Wulandari, N. (2024). Evaluasi keberlanjutan ekonomi KCJB dalam konteks urbanisasi Jakarta-Bandung. *Jurnal Transportasi dan Kebijakan Publik*, 9(1), 45–60.