

## PERSPEKTIF EKOLOGI ADMINISTRASI: PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KERETA API CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Oleh

Dina<sup>1)</sup>, Imas Della Menanda<sup>2)</sup>, Irvan Anugrah Pratama<sup>3)</sup>,  
Kaela Meta Ramadhani<sup>4)</sup>, Mia Sumiati<sup>5)</sup>

<sup>1)</sup>Dosen Administrasi Negara FISIP Universitas Al-Ghifari Bandung

<sup>2),3),4),5)</sup> UIN Sunan Gunung Djati Bandung

Email: <sup>1)</sup>dina.shusein@gmail.com, <sup>2)</sup>imsdella01@gmail.com, <sup>3)</sup>irvan9806@gmail.com, <sup>4)</sup>kaelametar@gmail.com, <sup>5)</sup>miasumiatims07@gmail.com

**ABSTRAK.** Pembangunan infrastruktur merupakan bagian dari pembangunan nasional dan sebagai roda penggerak pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Salah satu wujud pembangunan infrastruktur tersebut adalah modernisasi sarana transportasi kereta dengan membuat Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Masalah penelitian ini adalah secara ekologi administrasi bahwa dinamika pembangunan infrastruktur kereta api cepat Bandung-Jakarta belum sepenuhnya diimbangi responsivitas birokrasi khususnya di tingkat lapangan. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis dan mendeskripsikan pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang lokusnya di Desa Buah Batu, Kecamatan Bojongsoang kabupaten Bandung, ditinjau dari sisi ekologi administrasi menggunakan konsep tri gatra dan panca gatra. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Hasil penelitian ditinjau dari segi ekologi administrasi, pembangunan infrastruktur KA Cepat Jakarta-Bandung telah dilaksanakan, namun antisipasi dan solusi di tingkat lapangan belum sepenuhnya dapat berjalan.

**Kata Kunci:** Ekologi Administrasi, Infrastruktur, Kereta Api Cepat,

**ABSTRACT.** Infrastructure development is part of national development and as a driving force for economic growth in Indonesia. One form of infrastructure development is the modernization of rail transportation facilities by making the Jakarta-Bandung Fast Train. The problem of this research is that in terms of administrative ecology, the dynamics of the Bandung-Jakarta fast train infrastructure development have not been fully balanced by the responsiveness of the bureaucracy, especially at the field level. The purpose of this study is to analyze and describe the development of the Jakarta-Bandung Fast Train Infrastructure, which is located in Buah Batu Village, Bojongsoang District, Bandung Regency, in terms of administrative ecology using the tri gatra and panca gatra concepts. This research method uses a descriptive qualitative approach. The research results in terms of administrative ecology, the construction of the Jakarta-Bandung Fast Train infrastructure has been implemented, but anticipation and solutions at the field level have not been fully implemented.

**Keywords:** Administrative Ecology, Infrastructure, Fast Train

## PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan salah satu aspek penggerak roda pertumbuhan ekonomi dalam suatu negara, karena sudah menjadi kebutuhan dasar bagi suatu negara dalam melayani masyarakat untuk menjamin kesejahteraan, memberi kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat, serta perkembangan wilayah menjadi lebih baik. Berkaitan dengan hal tersebut, Presiden Joko Widodo memulai percepatan pembangunan infrastruktur sejak beliau terpilih menjadi Presiden di tahun 2014. Salah satu pembangunan infrastruktur yang dibangun oleh Presiden Joko Widodo adalah infrastruktur ekonomi pada bidang transportasi.

Transportasi merupakan salah satu sektor jasa yang berperan penting dalam menunjang aktivitas. Seiring berjalannya dengan China untuk membangun Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung (Kadarisman, 2017).

Terpilihnya rute KA Cepat Jakarta-Bandung bukanlah tanpa alasan. Jakarta sebagai pusat kegiatan industri dan Bandung sebagai ibukota Provinsi Jawa barat dan merupakan kota tujuan wisata. Maka dibangunnya KA Cepat Jakarta-Bandung ini bertujuan untuk meningkatkan mobilitas publik agar lebih efektif dan efisien yang ramah lingkungan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan analisis

waktu, kebutuhan akan transportasi kian meningkat, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta dan Bandung. Moda transportasi yang saling bersaing satu sama lainnya untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Baik transportasi darat, laut, maupun udara. Salah satu moda transportasi yang bersaing tersebut adalah kereta api. Tidak sedikit masyarakat yang memilih kereta api sebagai moda transportasi, karena kereta api dinilai lebih hemat, murah, aman, nyaman dan lebih ramah lingkungan. Berkaitan dengan hal tersebut, maka pemerintah menilai diperlukannya modernisasi transportasi kereta api. Dalam modernisasi transportasi kereta api, sejak 29 September 2015 pemerintah memutuskan untuk bekerja sama terhadap Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung ditinjau dari sisi ekologi administrasi menggunakan konsep tri gatra dan panca gatra.

## TINJAUAN PUSTAKA

### 1. Kajian Penelitian Sejenis

Adapun penelitian yang sudah dilakukan oleh Muhammad Yamin dan Shellia Windymadaksa yang berjudul Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok. Dalam penelitian tersebut dikatakan bahwa adanya *financial*

gap dalam pembangunan infrastruktur KA Cepat Jakarta-Bandung. Berdasarkan kalkulasi yang dilakukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPKJM), Indonesia memerlukan sebesar Rp6.780 triliun untuk dapat melaksanakan proyek pembangunan yang sudah direncanakan. Namun, APBN hanya mampu membiayai sebesar Rp1.000 triliun. Dengan adanya ketimpangan tersebut, maka pemerintah Indonesia membangun kerjasama dengan China dan bersepakat tidak gunakan dana yang bersumber dari APBN melainkan menggunakan konsep *Business to Business* (B to B) (Yamin & Windymadaksa, 2017). Sedangkan dalam penelitian ini, kebaruannya (*novelty*) fenomena tersebut dianalisis berdasarkan perspektif ekologi administrasi.

## 2. Pembangunan Infrastruktur

Dalam Siagian (2001), pembangunan merupakan rangkaian upaya untuk mencapai pertumbuhan dan perubahan secara terstruktur dan sadar guna memahami langkah-langkah yang diambil oleh negara dalam rangka pembangunan nasional (Siagian, 2001). Menurut Spengler dalam Listyaningsih (2014), pembangunan yaitu suatu peningkatan kenikmatan (Listyaningsih, 2014). Kenikmatan tersebut diartikan sebagai meningkatnya berbagai fasilitas yang dapat dinikmati atau digunakan oleh publik.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015, Infrastruktur, yaitu salah satu teknologi, fisika, sistem, perangkat keras, dan perangkat lunak yang diperlukan untuk memberikan layanan kepada masyarakat dan menyediakan jaringan pendukung bagi masyarakat dan mendukung struktur jaringan, sehingga pembangunan ekonomi dan sosial masyarakat, dapat beroperasi dengan baik (Presiden RI, 2015). *The World Bank* dalam Prasetyo dan Firdaus (2009) membagi infrastruktur menjadi tiga bagian, yaitu: 1) infrastruktur ekonomi; 2) infrastruktur sosial; 3) infrastruktur administrasi (Prasetyo, 2019).

Infrastruktur ekonomi yaitu bentuk fisik infrastruktur yang dapat mendukung kegiatan ekonomi. Ada dua bentuk infrastruktur ekonomi, yaitu utilitas publik (berupa listrik, gas, air, telekomunikasi dan sanitasi) dan pekerjaan umum (berupa irigasi, jalan, drainase, bendungan, dan transportasi). Infrastruktur sosial yaitu infrastruktur yang berupa pendidikan, kesehatan, dan perumahan. Sedangkan infrastruktur administrasi yakni prasarana dalam bentuk koordinasi dan penegakan hukum.

### Ekologi

Ekologi didefinisikan sebagai ilmu yang mempelajari mengenai hubungan antara lingkungan dengan faktor-faktornya (Sitanggung, 1997). Menurut Riggs (1980), ekologi menggambarkan bagaimana interaksi antara organisme

hidup dengan lingkungannya. Ekologi berasal dari bidang biologi yang kemudian berkembang guna menyelidiki ekologi manusia, dimana manusia pun memiliki hubungan timbal balik dengan lingkungannya. Ekologi administrasi pun lahir guna adanya interelasi antara pengambilan keputusan otoritatif dengan lingkungannya (Engkus, 2017).

### 3. Ekologi Administrasi

Dikatakan bahwa ekologi administrasi merupakan lingkungan yang saling memengaruhi administrasi diantaranya politik, ekonomi, budaya, keamanan, dan sumber daya alam. Pada hakikatnya, teori ekologi dapat dihubungkan dengan ilmu administrasi (Anggara, 2018). Misalnya, administrasi memiliki hubungan timbal balik dengan tempat administrasi tersebut lahir dan berkembang. Ekologi administrasi dapat dikatakan sebagai keseluruhan elemen yang ada di luar batas-batas administrasi yang memiliki pengaruh terhadap sebagian atau keseluruhan proses administrasi.

Riggs membagi faktor ekologis kedalam dua aspek, yakni aspek alamiah kehidupan nasional (tri gatra) dan aspek kemasyarakatan (panca gatra) (Anggara, 2018).

Aspek Alamiah Kehidupan Nasional (Tri Gatra), terdiri dari: a. Lokasi dan Posisi Geografi, struktur lokasi dan posisi geografi suatu bangsa memegang peranan penting dalam bagaimana negara tersebut menyelenggarakan pengaturan

kebijakannya. Begitupun dalam proses pembangunan infrastruktur, lokasi dan posisi geografi yang dimiliki suatu daerah memberi pengaruh yang signifikan terhadap bagaimana kontur infrastruktur yang cocok untuk diterapkan di daerah tersebut; b. Keadaan dan Kekayaan Alam, sifat kekayaan di muka bumi ini dalam pendistribusiannya tidak merata. Bahkan antar daerah di suatu negara pun, pendistribusian kekayaan alam ini tidak merata. Keadaan dan kekayaan alam memiliki pengaruh terhadap usaha dalam memanfaatkan sumber kekayaan alam untuk memenuhi kebutuhan manusia. Oleh karena itu, kekayaan alam yang dimiliki oleh suatu daerah perlu dikelola dengan baik, agar dapat menunjang peningkatan kesejahteraan rakyat dengan optimal; c. Keadaan dan Kemampuan Penduduk, keadaan dan kemampuan penduduk merupakan faktor penentu untuk menentukan kebijakan apa yang dapat diterapkan oleh pemerintah, untuk mencapai kesejahteraan dan keamanan suatu daerah.

Sedangkan aspek Kemasyarakatan (Panca Gatra) terdiri dari: a. Ideologi, ideologi atau dasar negara yang dipegang oleh suatu negara berperan sebagai pedoman untuk mencapai tujuan nasional. Indonesia, memegang teguh ideologi Pancasila. Dalam Pancasila sudah tersusun nilai-nilai yang sistematis untuk memberi arah dan tujuan yang akan dicapai; b. Politik, aspek politik penting dalam

kehidupan suatu negara. Karena bagaimana roda penggerak suatu kekuasaan pemerintahan lahir karena adanya politik. Politik juga berkaitan erat dengan partisipasi masyarakat, bagaimana sikap politik yang diterapkan dan menentukan seberapa besar keterbukaan dan kebebasan dalam mengemukakan pendapat; c. Ekonomi, aspek ekonomi merupakan salah satu aspek yang memegang peranan vital dalam roda penggerak suatu bangsa. Derajat ekonomi yang baik dikatakan dapat meyongsong tujuan kesejahteraan rakyat. Indonesia menganut ekonomi Pancasila, dimana dalam pelaksanaannya berlandaskan pada asas kekeluargaan; d. Sosial Budaya, aspek sosial budaya dapat dilihat dari sejauhmana tingkat pendidikan, kesehatan, keagamaan, tingkat kedisiplinan dan lain sebagainya. Aspek-aspek tersebut berpengaruh dalam proses membangun suatu negara atau daerah. Nilai budaya yang sudah melekat da nada di suatu daerah sulit untuk dilepaskan, maka dari itu pemerintah perlu membuat kebijakan yang dapat diterima oleh budaya manapun atau sifatnya *universal*; e. Militer atau Keamanan, ruang lingkup militer atau keamanan meliputi seluruh aspek kehidupan suatu negara. Bagaimana suatu negara dapat menjamin keamanan rakyatnya dari ancaman, gangguan, dan hambatan yang dapat mengganggu keutuhan wilayah.

## **METODE PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif melalui pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah melalui observasi, wawancara dan kajian studi literatur. Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan “pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”. Menurut Riyanto (2010:96) “observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan secara langsung maupun tidak langsung. Menurut Riyanto (2010:82) interview atau wawancara merupakan metode pengumpulan data yang menghendaki komunikasi langsung antara penyelidik dengan subyek atau responden. Wawancara dilakukan pada Senin, 12 April 2021 dengan Seksi Pemerintahan Bojongsoang, yakni Panpan Risvan C., S.Ip., M.Si. Studi literatur merupakan teknik pengumpulan data yang mengumpulkan berbagai sumber, baik buku, artikel, maupun berita yang relevan dengan penelitian mengenai pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung. Penentuan objek penelitian didasarkan pada jangkauan proyek pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung yang melibatkan lingkungan ekologi, baik secara aspek tri gatra maupun panca gatra.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan kereta cepat Bandung-Jakarta ditinjau dari segi ekologi administrasi dengan menggunakan konsep trigatra dan pancagatra adalah sebagai berikut.

Berdasarkan hasil observasi, wawancara dan kanjian studi literatur, pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung ditinjau dari konsep Trigatra adalah sebagai berikut: a. Lokasi dan Posisi Geografi, pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung ini memiliki panjang trase 142,3 km yang terbentang dari Jakarta hingga Bandung, Kereta Cepat Jakarta-Bandung memiliki empat stasiun pemberhentian Halim, Karawang, Walini, Tegalluar dengan satu depo yang berlokasi di Tegalluar (<https://kcic.co.id/proyek/kereta-progres-pengembangan/>).

Sayangnya, pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung tidak terlebih dahulu menjalani Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS), yang tidak sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH), dalam Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, menetapkan bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib membuat Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) untuk memastikan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi dasar dan terintegrasi dalam pembangunan suatu wilayah dan/atau

kebijakan, rencana, atau program yang menyatakan bahwa KLHS dibuat sebelum kebijakan, rencana dan program dilaksanakan. KLHS sendiri merupakan serangkaian analisis sistematis, komprehensif dan partisipatif untuk memastikan bahwa prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi landasan dan terintegrasi dalam pengembangan suatu wilayah dengan baik. Posisi KLHS ini sendiri berbeda dengan AMDAL yang merupakan persyaratan untuk menerbitkan izin lingkungan. KLHS hanya digunakan untuk memastikan bahwa kebijakan, rencana atau program berjalan sesuai dengan prinsip pembangunan (Astriani & Adharani, 2017). Menurut Panpan Risvan, jika ditinjau dari segi geografis, pembangunan Kereta cepat yang terdapat di Kecamatan Bojongsong ini mencakup dua desa, yaitu Buah Batu dan Tegal Luar. Adanya pembangunan ini berdampak pada bencana alam seperti banjir karena awal mula lokasi pembangunan jalurnya itu berada di sawah yang merupakan daerah resapan air dan area tersebut telah terhalangi oleh pembangunan jadi air yang biasanya terendap di dalam tanah selama belasan menit atau beberapa jam ketika hujan turun sekarang langsung mengalir ke sungai.; b. Keadaan dan Kekayaan Alam, menurut penelitian sebelumnya pada artikel (Astriani & Adharani, 2017) Proyek ini sebenarnya tidak ada dalam rencana tata ruang Provinsi Jawa Barat. Berdasarkan hasil identifikasi

pola spasial RT/RW Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Karawang dan Kabupaten Bandung, dengan perkiraan lokasi *Transit oriented development* (TOD) yang direncanakan, beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam proses pengadaan lahannya. Terdapat kawasan yang berfungsi sebagai kawasan tanaman pangan di Kabupaten Karawang dan kawasan pertanian lahan basah di Kabupaten Bandung yang berpotensi untuk ditetapkan sebagai bagian dari Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan (LP2B) oleh Pemerintah Pusat atau Kementerian Pertanian, kemudian terdapat pula kawasan peruntukan pertanian (tanaman pangan) di Kabupaten Bandung Barat. Terdapat kawasan lindung yang berfungsi sebagai resapan air yang juga merupakan kawasan rawan bencana geologi (gerakan tanah) di Kabupaten Bandung Barat perlu dipertimbangkan, mengingat kebutuhan lahan di TOD Walini cukup besar (1270 Ha). Menurut Panpan Risvan, pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang berada di bekas petak sawah akan menimbulkan kerugian serta berkurangnya jumlah pemasukan yang diterima oleh petani di kedua daerah tersebut.; c. Keadaan dan Kemampuan Penduduk, dilihat dari keadaan dan kemampuan penduduk, pembangunan kereta cepat ini tentunya sangat berpengaruh. diperkirakan sekitar 3.500 Kepala Keluarga terkena dampak langsung pengusuran pemukiman dan lahan pertanian untuk pelaksanaan proyek

ini, selain itu karena lintasan jalur merupakan wilayah pertemuan tiga sesar, yaitu Cimandiri, Lembang dan Baribis yang berpotensi menimbulkan gerakan tanah dan longsor, maka terdapat resiko bencana (Astriani & Adharani, 2017). Menurut Panpan Risvan, terdapat satu gudang pabrik di Buah Batu dan 29-48 bangunan di daerah Tegal Luar yang mengalami pengusuran yang ditimbulkan oleh proyek ini namun sudah selesai atas perijinannya”

Sedangkan hasil observasi, wawancara dan kajian studi literatur, pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung ditinjau dari konsep Pancagatra adalah sebagai berikut: a. Ideologi, Dinilai dari segi ideologi, pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung dinilai dapat memenuhi nilai-nilai dari ideologi Pancasila. Dengan tujuan dan visi Presiden Joko Widodo yang menyatakan bahwa negara melihat potensi yang besar dari pembangunan proyek ini di masa depan. Selain itu, pembangunan proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung, dapat meningkatkan konektivitas antar kota dan meningkatkan mobilitas masyarakat (PT.KCIC, 2016). Panpan Risvan mengatakan bahwa, banyaknya orang asing yang berdatangan ke daerah yang sudah menjadi *central industry* ini, dikhawatirkan dilakukannya hal-hal di luar ideologi. Namun kemungkinannya kecil karena keamanannya sudah di persiapkan.; b. Politik, ditinjau dari segi politik, proyek ini dapat dikatakan kental akan “kapitalisme”, karena sebagian besar kepemilikan proyek

ini dimiliki oleh perusahaan dan investor yang berasal dari China dan Jepang. Sehingga, berdasarkan sudut pandang para peneliti Hubungan Internasional Lingkungan percaya bahwa kapitalisme merupakan sumber dari perusakan lingkungan. Mereka juga percaya bahwa penggunaan sumber daya yang berlebihan akan mengancam kemampuan bumi dalam mendukung kehidupan selanjutnya. Garret Hardin menjelaskan melalui teorinya *Tragedy of The Commons* yang menjelaskan bahwa manusia saling berlomba-lomba untuk mengambil sumber daya alam untuk memenuhi kepentingan pribadi. Transportasi kereta cepat ini juga dipandang sebagai kategori *private goods* bukan *public goods* (Puspitasari, 2020).; c. Ekonomi, berdasarkan kalkulasi yang dilakukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPKJM), Indonesia memerlukan sebesar Rp 6.780 triliun untuk dapat melaksanakan proyek pembangunan yang sudah direncanakan. Namun, APBN hanya sanggup membiayai sebesar Rp1.000 triliun. Adanya keterbatasan kemampuan APBN Indonesia dalam mendukung pembangunan infrastruktur, membuat pemerintah harus membangun kerjasama antar negara, salah satunya dengan China. Dalam pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung ini, pemerintah bersepakat untuk tidak menggunakan dana yang bersumber dari APBN. Sehingga,

pemerintah menggunakan konsep *B to B (Business to Business)* antara BUMN Indonesia dan *China Railway International Co.Ltd.* Adanya konsep ini juga menyepakati untuk membentuk konsorsium bernama PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) adalah pelaksana proyek pembangunan dan konstruksi KA cepat Jakarta-Bandung (Yamin & Windymadaksa, 2017). Adanya kerjasama tersebut, melahirkan kewajiban pemerintah Indonesia dalam kerjasama bilateral dengan China yang memiliki beberapa ketentuan yang tercantum dalam *MOU* kerjasama antara Indonesia-China. Selain itu, proyek ini tidak dimiliki oleh negara sepenuhnya, melainkan proyek ini milik privat sehingga segala keuntungan yang dihasilkan dari KA Cepat Jakarta-Bandung ini dimiliki oleh pemilik perusahaan, bukan Negara. Menurut Panpan Risvan, pembangunan ini sangat berdampak pada perekonomian warga setempat. Dampak ekonominya sangat jelas pada peralihan profesi. profesi awal jadi petani setelah tanahnya dibeli mungkin jadi satpam atau asisten rumah tangga. Target ekonomi pembangunan ini lebih menguntungkan bagi orang orang menengah keatas, bukan untuk warga setempat yang menengah ke bawah.; d. Sosial Budaya, adanya kerjasama antarnegara, tentu perlu menyatukan sosial dan budaya yang dimiliki. Bahkan proyek KA Cepat Jakarta-Bandung ini dinilai hanya memberi manfaat pada golongan masyarakat menengah ke atas



(Kadarisman, 2017). Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung membuat masyarakat perlu beradaptasi dengan sikap dan cara berpikir yang berbeda. Namun sayangnya, saat ini pemerintah belum memberikan sosialisasi kepada masyarakat luas mengenai proyek KA Cepat Jakarta-Bandung ini. Proyek ini justru dikampanyekan saja namun tidak diberi tahu secara mendalam apa saja keuntungan dan kerugian dari menggunakan transportasi kereta api cepat Jakarta-Bandung ini. Panpan Risvan mengatakan, “kekhawatiran campur tangan asing pasti ada, namun faktor pengawasan tetap ditingkatkan. Mahasiswa dapat ambil peran sebagai pengawal ideologi bangsa. Selain itu untuk mempertahankan keutuhan sosial dan budaya yang sudah ada, itu sudah menjadi tugas kita semua.” e. Militer atau Keamanan, mengingat adanya kerjasama bilateral antara Indonesia dengan China. Eratnya hubungan diplomatik antara Indonesia dan China melalui kerjasama bilateral dikhawatirkan akan mengancam keutuhan wilayah Indonesia. KM Panikkar mengatakan bahwa hubungan diplomatik ini merupakan seni dalam mengedepankan kepentingan suatu negara dalam hubungannya dengan negara lain, karena diplomasi cenderung menekankan negosiasi-negosiasi perjanjian atau tawar-menawar dengan negara lain (Sundari, 2019). Menurut Panpan Risvan “Semua stakeholder yang ada harus mengawal dan peka, saling merangkul dan

kerja sama. Pemerintah juga pasti membentuk suatu sinergitas antara TNI dan Polri dalam pelaksanaan militer dan keamanan dalam proyek ini dan membentuk Forkompinda (Forum Komunikasi Pimpinan Daerah)” tentunya di tingkat kecamatan.

## **KESIMPULAN**

Kota terbesar pertama dan ketiga di Indonesia yaitu kota Jakarta dan Bandung kota ini menjadi pusat perekonomian saat ini. Mengingat Indonesia memiliki potensi ekonomi yang tinggi, maka kebijakan Pemerintah adalah memutuskan untuk membangun infrastruktur KA Cepat Jakarta-Bandung yang dipandang sudah tepat dan juga layak, untuk lebih meningkatkan gerak pembangunan perekonomian, pengembangan pariwisata, yang terjadi di Jakarta, Bandung, dan kota-kota yang dilewati jalur kereta cepat tersebut. Setiap pembangunan pasti memiliki dampak negatif dan positif yang saling berdampingan. Meskipun demikian, semua orang atau bahkan para *stakeholders*/mitra pun berharap dengan adanya pembangunan infrastruktur ini memiliki dampak positif yang dapat diterima dan dirasakan oleh masyarakat Bojongsoang kabupaten Bandung.

Proyek dari pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung merupakan sebuah terobosan ke arah yang lebih maju. Akan tetapi proyek ini mengalami segelintir permasalahan yang cukup serius sehingga diharuskannya menunda pembuatan proyek

ini hingga beberapa tahun dari tahun yang telah dijanjikan sebelumnya.

Pemerintah sebagai penyedia proyek ini diharapkan untuk mampu menyelesaikan proyek ini sebelum masa kepresidenan Joko Widodo selesai, sebab itu merupakan salah satu janji dan visi yang ia sampaikan ketika menjadi presiden Republik Indonesia.

Serta diharapkan adanya transparansi terhadap seluruh agenda yang direncanakan dalam proyek tersebut sehingga masyarakat dapat beradaptasi serta mengerti mengenai usaha yang dilakukan oleh pemerintah saat ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- JISPO Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, (4), 1-16.
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Dalam Mewujudkan Jakarta-Bandung for Environment Friendly.
- Listyaningsih. (2014). Administrasi Pembangunan, Pendekatan Konsep dan Implementasi. Yogyakarta: Graha ilmu *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*.
- Prasetyo, R. & F. (2019). Pertumbuhan Infrastruktur pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*.
- Presiden RI, (2015). Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Presiden RI, 20 Maret.
- PT.KCIC. (2016). Kereta Cepat Jakarta Bandung.
- Anggara, S. (2018). *Ekologi Administrasi*. Bandung: Pustaka setia.
- Astriani, N., & Adharani, Y. (2017). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang (Jakarta-Bandung Rapid Train Construction From Spatial Planning Law Enforcement Point of View).
- Engkus, E, Sakti, F. T., & Afyah, S. (2020). The Pollution of the Citarum River Watershed (DAS): Analysis of Control Policy Implementation in Indonesia. *Italienisch*, 10(2), 24-33.
- Engkus, E. (2017). Administrasi Publik dalam Perspektif Ekologi. *JISPO Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 7(1), 91-101.
- Engkus, E. (2013). Desentralisasi (Teori yang Baik dengan Praktek yang buruk).
- PT. KCIC (2019). Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Progres Pengembangan. Diakses di <https://kcic.co.id/proyek/kereta-progres-pengembangan/> pada 2 April 2021.
- Puspitasari, F. S. and V. (2020). Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme. *Padjadjaran Journal of International Relations*.
- Siagian, Sondang P. (2003). *Administrasi Pembangunan : Konsep, Dimensi dan Strategi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sitanggang, H. (1997). *Ekologi Pemerintahan*. Pustaka Sinar Harapan.
- Sundari, R. P. and R. (2019). Diplomasi Dan Power: Sebuah Kajian Analisis. *Journal of Diplomacy and International Studies*

Yamin, M., & Windymadaksa, S. (2017).  
*Pembangunan Kereta Cepat  
Jakarta-Bandung Sebagai  
Mercusuar Hubungan Indonesia-  
Tiongkok*. JPP