

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kesuksesan pembangunan infrastruktur suatu negara ditentukan oleh berbagai faktor unggulan yang dimiliki suatu negara, antara lain modal dan sumber daya manusia. Dalam rangka mengembangkan pembangunan negara, negara maju dan negara berkembang bergabung untuk saling menguntungkan. Salah satu bentuk hubungan antara negara maju dan negara berkembang adalah kegiatan perdagangan global yang dilakukan oleh suatu negara dengan negara lain melalui kegiatan impor, ekspor dan investasi. Negara berkembang berinvestasi untuk mendukung pembangunan negaranya dengan cara menjalin hubungan dengan negara maju. Hubungan antara negara berkembang dan negara maju adalah transfer teknologi, peminjaman modal dan pengetahuan. Hal ini dapat menurunkan produktivitas dan meningkatkan produksi dalam negeri yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi.

Sebagaimana diketahui, penanaman modal asing merupakan bentuk lain dari perdagangan internasional yang tidak selalu berjalan dengan lancar dalam pelaksanaannya, karena hal ini dapat menimbulkan perbedaan kepentingan antara penanam modal (*investor*) dan Penerima Modal (*beneficiary*). Adapun penyebab perbedaan kepentingan tersebut adalah karena adanya penerapan prinsip *General Agreement Tariff on Trade / World Trade Organization* yang selanjutnya disingkat dengan GATT/WTO

meliputi, liberalisasi perdagangan bebas dari bea cukai dan kuota serta bebas dari hambatan *administratif*.¹

GATT/ WTO merupakan sebuah perjanjian multilateral yang menentukan aturan - aturan bagi pelaksanaan perdagangan internasional di dunia yang mana telah diikuti lebih kurang 164 negara yang bertujuan untuk menciptakan iklim perdagangan internasional yang aman bagi pelaku bisnis serta mewujudkan liberalisasi perdagangan. Organisasi ini dibentuk atas dasar bahwa perdagangan bebas akan membawa manfaat yang lebih besar, sehingga permintaan untuk meliberalisasi perdagangan dunia semakin banyak dilakukan oleh sejumlah negara dalam melakukan perundingan perdagangan². Dalam era WTO, terdapat Salah satu isu penting *Trade Related Investment Measures* atau TRIMs adalah perjanjian tentang aturan-aturan investasi yang menyangkut atau berkaitan dengan perdagangan.³

Tujuan utama dari perjanjian TRIMs adalah untuk menyatukan kebijakan negara-negara anggota tentang penanaman modal asing dan mencegah perlindungan perdagangan sesuai dengan prinsip-prinsip GATT/WTO. Pertimbangan tersebut menjadi dasar perundingan yang mengarahkan negara penerima modal untuk mengatur penanaman modal asing di negara tersebut. TRIMs melarang perjanjian penanaman modal

¹ Sutiarnoto, 2008, *Tantangan dan Peluang Investasi Asing di Indonesia*, Pustaka Bangsa Press, Medan, hlm. 1.

² kompas.com, 2020, *Sejarah GATT: Tujuan, Prinsip, dan Perubahannya*, 13 Desember 2020, <https://www.kompas.com/skola/read/2020/12/13/150619869/sejarah-gatt-tujuan-prinsip-dan-perubahannya>

³ hukuminvestasi.wordpress.com, 2010, *Trade Related Investment Measures (TRIMS)*, 16 September 2010, <https://hukuminvestasi.wordpress.com/2010/09/16/trade-related-investment-measures-trims/>

asing yang bertentangan dengan prinsip-prinsip GATT/WTO, sebagai suatu cara untuk membatasi penanaman modal asing, tetapi dengan beberapa pengecualian asalkan syarat-syarat tertentu dipenuhi.⁴

Sebagaimana diketahui, Tiongkok yang juga merupakan anggota dari GATT/WTO, telah menerapkan kebijakan investasinya yang dikenal dengan *Belt Road Initiative* (BRI). *Belt and Road Initiative* (BRI) ini merupakan bentuk penyempurnaan kebijakan sebelumnya di tahun 2013 dibawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping yang dikenal dengan nama *One Belt One Road* (OBOR) dimana Belt dimaknai sebagai *21st Century Silk Road Economic Belt* atau jalur sutra darat yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Eropa, Afrika, dan Asia Barat sedangkan road berarti *21st Century Maritim Silk Road* atau jalur sutra laut yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Asia Tengah dan Tenggara, jalur lainnya adalah *Ice Road* yang menghubungkan Tiongkok dengan Rusia dan benua Artik.⁵

Strategi ini melibatkan investasi dan pembangunan infrastruktur besar-besaran di 152 negara yang tersebar di Eropa, Asia, Timur Tengah, Amerika Latin, dan Afrika. Kata *belt* atau sabuk di sini mengacu pada jalur darat berupa jalan dan rel kereta yang juga disebut sebagai Sabuk Ekonomi Jalur Sutra. Adapun *road* lebih merujuk pada jalur laut atau Jalur Sutra Maritim di Abad ke-21. Bank Dunia menyebut *Belt and Road Initiative* (BRI) sebagai upaya ambisius untuk meningkatkan kerja sama regional dan

⁴ *Ibid.*

⁵ Artha Yudilla, 2019, "Kerjasama Indonesia Tiongkok Dalam Belt And Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia", *Journal of Diplomacy and International Studies*, Volume II, hlm. 52.

konektivitas antar benua. Inisiatif ini bertujuan memperkuat infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dengan 65 negara yang berkontribusi.⁶

Pada pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) BRI yang dilaksanakan pada Mei 2017, pemerintah Indonesia berusaha mengumpulkan investor sebanyak mungkin guna mendukung pembangunan infrastruktur terkait dengan inisiasi BRI. Investasi BRI Tiongkok ke Indonesia hanya mencapai US\$5 miliar. Nilai tersebut terdiri dari investasi kereta cepat Jakarta-Bandung sebesar US\$1 dan kucuran dana dari *China Development Bank* (CDB) ke tiga Bank Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebesar US\$1 miliar untuk masing-masing Bank tersebut. Tiga bank BUMN tersebut antara lain PT Bank Mandiri Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia (BRI) Tbk, dan PT Bank Negara Indonesia (BNI) Tbk.⁷

Penanaman modal asing dalam sektor infrastruktur di Indonesia merupakan salah satu upaya Tiongkok guna merealisasikan *inisiatif* program BRI tersebut, salah satu nya adalah moda transportasi kereta api cepat Jakarta-Bandung yang sampai saat ini masih dalam proses pembangunan. Kerjasama Indonesia dan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung bermula dari upaya Tiongkok menarik perhatian Indonesia saat Presiden Jokowi hadir dalam pertemuan ke 22

⁶ Hari Widowati, 2019, *Belt and Road Initiative, Menghidupkan Kembali Kejayaan Jalur Sutra*, 29 April 2019, <https://katadata.co.id/hariwidowati/berita/5e9a5194464ab/belt-and-road-initiative-menghidupkan-kembali-kejayaan-jalur-sutra>

⁷ Jeconnyah Veronica Magdalena, 2021, *Implikasi Belt and Road Initiative Tiongkok Terhadap Neraca Perekonomian Indonesia*, 06 Januari 2021, <http://psdr.lipi.go.id/news-and-events/opinions/implikasi-belt-and-road-initiative-tiongkok-terhadap-neraca-perekonomian-indonesia.html>

Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing, China pada bulan november 2014. Dengan salah satu bahasan utama adalah memperkuat pengembangan konfrehensif di bidang infrastruktur dan konektivitas. Dalam pertemuan ini presiden Jokowi juga mencoba langsung infrastruktur kereta cepat di China dengan rute Beijing-Tiajin jarak 120km dengan waktu tempuh 33 menit. Kemudian Jokowi tertarik dengan kereta cepat buatan Tiongkok.⁸

Kerjasama Indonesia dan Tiongkok mengenai kereta cepat merupakan kerjasama yang disepakati untuk tidak menggunakan dana yang bersumber dari APBN, akan tetapi kerjasama ini menggunakan dana dengan skema *Bussines To Bussines*. Dalam keterangan resmi PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), struktur pembiayaan KCJB (kereta api cepat Jakarta-Bandung) adalah 75 persen dari nilai proyek dibiayai oleh *China Development Bank* (CBD) dan 25 persen dibiayai dari ekuitas konsorsium.⁹ Investasi yang masuk ke Indonesia memang tidak hanya didominasi oleh Tiongkok, namun modal yang masuk dari Tiongkok berpengaruh terhadap perkembangan pembangunan infrastruktur. Selanjutnya, kemajuan Infrastruktur akan meningkatkan perekonomian Indonesia. Komite Ekonomi dan Industri Nasional (KEIN), menilai proyek

⁸ Suhendra, 2015, *Ini Awal Jokowi Kepincut Kereta Cepat*, 29 April 2019, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3009668/ini-awal-jokowi-kepincut-kereta-cepat>

⁹ Muhammad Idris, 2021, *Siapa yang Akan Menanggung Utang Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung?*, 12 Desember 2021, <https://money.kompas.com/read/2021/12/06/080118026/siapa-yang-akan-menanggung-utang-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>

Belt and Road Initiative (BRI) dapat dimanfaatkan seluas-luasnya untuk kepentingan pertumbuhan ekonomi Indonesia.¹⁰

Namun demikian, terdapat banyak permasalahan interpretasi dalam kebijakan BRI ini. Banyak ditemukan berbagai perdebatan tentang bagaimana motif sebenarnya Tiongkok meluncurkan BRI. Perdebatan muncul karena pemerintah Tiongkok belum secara jelas mengartikulasikan visi inisiatif, tujuan dan pencapaiannya. Salah satu kekhawatiran yang muncul adalah kemampuan suatu negara dalam menangani proyek BRI dan kemungkinan terjebak dalam “*utang*” atau yang disebut dengan “*The China's Debt Trap*” atau “diplomasi utang”.¹¹

Seperti diketahui, Tiongkok merupakan negara yang mudah memberikan pinjaman atau investasi kepada negara berkembang untuk mendapatkan keuntungan strategis. Pinjaman dalam bentuk pembangunan infrastruktur di kawasan pelabuhan dan daratan itu pada awalnya dimaksudkan untuk meningkatkan perekonomian negara peminjam dan memfasilitasi akses jalur perdagangan bebas melalui kesepakatan kerja. Namun, kontrak proyek tersebut tidak menguntungkan masyarakat lokal melainkan perusahaan Tiongkok itu sendiri.¹² Tiongkok dengan mudah

¹⁰ Jeconyah Veronica Magdalena, 2021, *Implikasi Belt and Road Initiative Tiongkok Terhadap Neraca Perekonomian Indonesia*, 06 Januari 2021, <http://psdr.lipi.go.id/news-and-events/opinions/implikasi-belt-and-road-initiative-tiongkok-terhadap-neraca-perekonomian-indonesia.html>

¹¹ Ni Made Vira Saraswati, 2020, “*Menilik Perjanjian Indonesia-Cina dalam Kerangka Belt and Road Initiative (BRI) dalam Perspektif Ketahanan Nasional*”, *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, Volume 7, No 2 2019, hlm. 58.

¹² Vivi Ariesta Nurjayanti, 2020, “*Analisis Ketergantungan China-Sri Lanka dalam Proyek Pembangunan Pelabuhan Hambantota Tahun 2007-2017*”, *Journal of International Studies*, Volume 3, No 1 2020, hlm. 73.

mengisi pasar peminjam untuk mengekspor barang asli Tiongkok dengan harga murah sehingga bisa meninggalkan produk dalam negeri.

Proyek infrastruktur yang merupakan bagian kebijakan "*Belt and Road Initiative*" Tiongkok menghadapi rintangan besar karena sejumlah negara mulai mengeluh akan lilitan utang ke negara tersebut. Christine Lagarde selaku Direktur IMF mengemukakan kekhawatiran akan masalah utang dan meminta agar ada transparansi hutang yang lebih besar kedepannya.¹³ Sebagai negara investor, Tiongkok adalah sumber pembiayaan yang setiap harinya semakin meningkat melakukan investasi di berbagai negara, sehingga dapat membahayakan kestabilan perekonomian bagi negara anggota penerima investasi.¹⁴

Dalam program pendanaan oleh Tiongkok, *Belt and Road Initiative* (BRI), memang berpotensi menjerat negara-negara berkembang dengan utang 'tersembunyi', bahkan nilainya ratusan miliar dolar AS. Isu jebakan utang Tiongkok ini menjadi perbincangan hangat. Beberapa negara menjadi korban, terjebak dalam ketidakmampuan membayar utang negara Tirai Bambu dan harus menyerahkan asetnya. Adapun dampak diplomasi utang dari investasi Tiongkok telah dirasakan oleh beberapa negara seperti, Uganda yang menjadi 'korban' terbaru telah dilaporkan tersandung 'jebakan' utang Tiongkok. Bulan lalu, negara ini gagal membayar utang (default) kepada Tiongkok sebesar US\$ 200 juta. Akibatnya, salah satu negara di Afrika Timur ini terancam kehilangan Bandara Internasional Entebbe.

¹³ CNN Indonesia, 2018, *Kebijakan Belt and Road China Sebabkan Utang Besar*, 02 September 2018, <https://money.kompas.com/read/2021/12/06/080118026/siapa-yang-akan-menanggung-utang-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>

¹⁴ *Ibid.*

Padahal itu satu-satunya bandara internasional yang menangani lebih dari 1,9 juta penumpang per tahun.¹⁵

Seperti negara yang lainnya, keputusan negara Zimbabwe untuk melegalisasi yuan sebagai mata uangnya disebabkan negara tersebut tidak mampu untuk melaksanakan kewajibannya membayar utang. Seperti yang diketahui, Zimbabwe belum mampu melakukan kemandirian pembangunan ekonomi. Diterbitkannya moneterisme yuan justru membuat Tiongkok mengucurkan banyak investasi dalam menanamkan potensi dan peluang yang ada di tanah Zimbabwe. Terkait peningkatan sumber daya manusia, pemerintah Zimbabwe berusaha menambahkan kurikulum bahasa Mandarin di sekolah dasar dan menengah. Pengajaran bahasa Mandarin bertujuan untuk mencetak modal calon tenaga kerja yang siap untuk bekerja di perusahaan-perusahaan Tiongkok. Tak hanya itu, Tiongkok turut memberikan banyak beasiswa bagi warga Zimbabwe. Tak dapat dipungkiri bila power Tiongkok akan semakin meraja di Afrika, khususnya Zimbabwe untuk tetap tergantung kepadanya.¹⁶

Dalam kunjungan Jokowi dan delegasi resmi Indonesia pada maret 2015 dan sekaligus sebagai perayaan 65 tahun hubungan diplomatik dengan Tiongkok. Secara khusus Jokowi berharap terwujudnya tiga agenda penting dalam kedatangannya, dimulai dari terwujudnya implementasi bilateral untuk currency swap agreement, hingga meningkatnya jumlah kunjungan

¹⁵ Thea Fathanah Arbar, 2021, *Ganas! Jebakan Utang China Memakan Korban, RI Terjerat Juga?*, 16 Desember 2021, <https://money.kompas.com/read/2021/12/06/080118026/siapa-yang-akan-menanggung-utang-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>

¹⁶ Reza Aulia Rakhman, 2020, "Di Balik Ketergantungan Zimbabwe terhadap Investasi Tiongkok Pasca Nasionalisasi Yuan sebagai Mata Uang Zimbabwe", *Sentris Academic Journal*, Volume 1, No 1 2020, hlm. 8.

wisatawan dari kedua belah negara."Target perdagangan US\$ 150 miliar pada tahun 2020,". Dengan terwujudnya tiga agenda di atas, Jokowi percaya kedua negara telah membuktikan kemitraan yang komprehensi dan nyata.¹⁷

Dan pada kesempatan yang sama telah dilakukan Delapan nota kesepahaman disepakati Indonesia-Tiongkok usai pertemuan bilateral Presiden Joko Widodo (Jokowi) dengan Presiden RRC Xi Jinping. Salah satu yang disepakati adalah MoU pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Penandatanganan ini dilakukan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno dengan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC yang dilakukan di depan Jokowi dan Xi Jinping di Great Hall of The People, Beijing, Tiongkok. Adapun delapan MoU itu secara keseluruhan adalah:

1. Nota kesepahaman kerjasama ekonomi antara Kemenko Perekonomian RI dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC.
2. Nota kesepahaman kerjasama Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung antara Kementerian BUMN dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC.
3. Nota Kesepahaman kerjasama maritim dan SAR antara Basarnas dan Kementerian Transportasi RRC.

¹⁷ Detikfinance, 2015, *Menteri Rini Teken MoU Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan China*, 27 Maret 2015, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2871053/menteri-rini-teken-mou-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-dengan-china>

4. Protokol Persetujuan antara Pemerintah RRC dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara.
5. Kerangka Kerja Sama Antariksa 2015-2020 antara LAPAN dan Lembaga Antariksa RRT.
6. Nota kesepahaman kerjasama saling dukung antara Kementerian BUMN dan Bank Pembangunan China Pembangunan.¹⁸
7. Nota kesepahaman antara pemerintah RRC dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara.
8. Nota kesepahaman kerja sama bidang industri dan infrastruktur antara Kementerian BUMN dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional RRC.¹⁹

Adapun dalam proses pelaksanaan kebijakan *belt road initiative* (BRI) di Indonesia, telah mengalami beberapa dampak dari penerapan kebijakan tersebut seperti dipermudahnya tenaga kerja asing (TKA) yang berasal dari Tiongkok masuk ke Indonesia, salah satunya di kawasan industri smelter nikel yang dioperasikan PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) di Morowali, Sulawesi Tengah. Perusahaan mengaku, kebanyakan dari pekerja Tiongkok di IMIP merupakan pekerja kontraktor. Sebab untuk membangun pabrik pemurnian (smelter) nikel di wilayah ini memang menggunakan teknologi dan investor dari Tiongkok.²⁰ PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) memiliki 66,25 persen

¹⁸ Detikfinance, *Ibid*

¹⁹ Detikfinance, *Ibid*

²⁰ Danang Sugianto, 2018, *Kisah Li Qiang, TKA China yang Sudah Kerja 7 Tahun di Morowali*, 07 Agustus 2018, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4154416/kisah-li-qiang-tka-china-yang-sudah-kerja-7-tahun-di-morowali>

saham yang dimiliki oleh Tiongkok, sementara perusahaan pertambangan Indonesia Bintang delapan Grup memiliki 33,75 persen saham. Kehadiran sejumlah besar pekerja Cina di sana telah menarik perhatian media di Indonesia.²¹

Mengenai prinsip-prinsip dalam GATT/WTO atau TRIMs *Agreement*, terutama pada prinsip sentral, yaitu prinsip perlakuan yang sama atau tidak diskriminatif (*National Treatment*). Ada dua dugaan pelanggaran dalam prinsip *National Treatment* yaitu: *Local Content Requirement* yaitu permintaan untuk membeli atau mewajibkan perusahaan untuk menggunakan produk lokal oleh perusahaan dan Ketentuan mengenai *Trade Balancing Policy* yang diatur dalam *agreement on TRIMs*. Yang dimaksud dengan *Trade Balancing Policy* adalah persyaratan pembatasan pembelian atau penggunaan produk impor sampai jumlah tertentu yang dikaitkan dengan volume atau nilai produk lokal yang diekspor oleh perusahaan penanaman modal asing.

Selain itu, penerapan prinsip transparansi yang mensyaratkan adanya transparansi dan kejelasan aturan main bagi investor dari perspektif pra-investasi hingga pasca-investasi. Oleh karena itu, ini dapat digunakan sebagai bantuan prediksi dan akan mendukung pembangunan ekonomi karena kepercayaan investor akan meningkatkan aliran modal yang menguntungkan ke negara penerima investasi. Prinsip ini sesuai dengan tujuan utama kebijakan *belt road initiative* (BRI), yaitu perdagangan bebas

²¹ Artha Yudilla, *Ibid*

hambatan (perdagangan bebas), yang menjelaskan bahwa perjanjian fasilitas WTO berlaku dan sudah di terapkan.

Dalam kasus di atas menggambarkan bahwa jebakan diplomasi utang Tiongkok diduga melanggar prinsip *National Treatment* yaitu *Local Content Requirement*, karena memaksa negara-negara peminjam menggunakan produk Tiongkok untuk membangun infrastruktur dan tenaga kerjanya. Tiongkok juga diduga melanggar prinsip transparansi karena kurangnya keterbukaan dan kejelasan aturan investasi yang ditetapkan untuk negara penerima investasi.

Pembangunan infrastruktur kereta api cepat Jakarta-Bandung yang dilaksanakan berdasarkan kerja sama *Belt Road Initiative* diduga telah melanggar prinsip transparansi dalam *Agreement on TRIMs*. Transparansi sendiri di atur dalam *Article 6 TRIMs* yang memuat ketentuan – ketentuan mengenai transparansi antara kedua belah pihak yang melakukan perjanjian dan sementara Pemerintah Indonesia juga sudah mempunyai UU No. 25 Tahun 2007 tentang penanaman modal asing sebagai implementasi dari keberadaan TRIMs.

Melihat apa yang terjadi di berbagai negara yang telah berinvestasi atau yang telah melakukan penanaman modal dengan di Tiongkok, dapat dilihat, bahwa kebijakan *belt road initiative* (BRI) yang dibuat oleh Tiongkok menjadi pertimbangan penting oleh negara-negara berkembang yang ingin bekerja sama dengan Tiongkok. Terlebih kebutuhan akan pembangunan infrastruktur dan pengembangan kerjasama perdagangan internasional, yang salah satunya mengenai pembangunan proyek kereta

api cepat Jakarta-Bandung yang sampai saat ini telah berjalan 79 persen. Proses pembangunannya dengan target beroperasi pada akhir tahun 2022 membuat negara-negara berkembang optimis dalam menjalin hubungan kerjasama antar negara.

Berdasarkan faktor-faktor yang diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai penanaman modal asing tersebut agar dapat menganalisis masalah yang berkaitan dengan: **“Kajian Yuridis Kerja Sama *Belt Road Initiative* Terhadap Pembangunan Infrastruktur Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Berdasarkan *Trade Related Investment Measures* (Trims) Dan Pelaksanaanya Di Indonesia”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian diatas maka dapat dikemukakan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah ketentuan yang termuat dalam TRIMs terkait kerja sama *Belt Road Initiative* (BRI)?
2. Bagaimana kajian yuridis pelaksanaan *Belt Road Initiative* terhadap pembangunan infrastruktur kereta api cepat Jakarta-Bandung menurut TRIMs?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas, maka tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui aturan tentang TRIMs terkait kerja sama *Belt Road Initiative* (BRI).
2. Untuk menganalisa kebijakan *Belt Road Initiative* terhadap pembangunan infrastruktur kereta api cepat Jakarta-Bandung menurut TRIMs.

D. Metode Penelitian

Sebuah penelitian tidak terlepas dari metode yang dipergunakan dalam rangka mencari dan memperoleh data yang akurat dimana metode tersebut yang nantinya akan menentukan keakuratan dalam menganalisis data. Adapun metode yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif yang merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka untuk mendapatkan data sekunder”.

2. Sumber Data

Jenis data yang digunakan yaitu data sekunder.²² Data sekunder diperoleh dari sumber-sumber terdahulu berupa jurnal, buku, laporan tertulis, dan dokumen-dokumen berkaitan dengan objek yang diteliti, terutama yang menyangkut pembangunan

²² Zainuddin Ali, 2016, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 105

infrastruktur dan proyek-proyek Belt and Road Initiative (BRI) yang berada Di Indonesia. Data ini kemudian akan digunakan peneliti untuk menjawab permasalahan dalam penelitian.

Sumber data sekunder terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1. Sumber data primer

Sumber data primer adalah bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang memiliki kekuatan hukum yang mengikat yang terdiri dari:

- a. *Trade Related Investment Measures (TRIMs)*
- b. *Belt Road Initiative Policy (BRI Policy)*
- c. *General Agreement Tariff on Trade / World Trade Organization (GATT/WTO)*
- d. UU No. 25 Tahun 2007

2. Sumber data sekunder

Sumber data sekunder adalah bahan hukum yang berupa tulisan– tulisan ilmiah di bidang hukum yang bersumber dari kepustakaan dan memberikan penjelasan berkaitan dengan bahan hukum primer berupa suatu dokumen resmi yang terdiri dari buku-buku hukum termasuk skripsi, tesis, disertasi hukum, dan jurnal-jurnal hukum.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang di gunakan dalam penelitian adalah studi dokumen atau dapat dikatakan sebagai data yang tidak

langsung diambil dari subjek yang bersangkutan, yaitu data yang diambil dari pustakaan maupun data-data dari berbagai media cetak maupun internet yang telah diakui kebenarannya. Bentuk maupun system penyusunan peneliti menggunakan metode "*libelary Research*", yaitu studi dokumentasi atau studi menggunakan metode kepustakaan, yaitu melalui buku, surat kabar, majalah, jurnal, internet dan lain-lain.

4. Analisis Data

Untuk memperoleh data atau informasi dalam penulisan ini, penulis memilih metode penelitian dengan pendekatan penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang dapat diartikan sebagai penelitian yang tidak mengadakan pengitungan. Tujuan dari penelitian kualitatif ini adalah untuk memperoleh pemahaman, mengembangkan teori dan menggambarkan secara kompleks.