



Analysis of Symbolic Power in the Indonesia–China High-Speed Rail Development Policy (KCIC/Whoosh)

Zainul Abidin*, Michael Mamentu, Johny Peter Lengkong
Universitas Sam Ratulangi
Manado, Indonesia

Email correspondence : zainulabidin@unsrat.ac.id*

Abstract

Purpose : This study aims to analyze how China's symbolic power, manifested through the accumulation of economic modalities in the form of money or financial capital, and Jokowi's symbolic power, manifested through the accumulation of symbolic modalities such as authority and prestige as the President of Indonesia, operate within the development of the KCIC.

Design : This study employs a qualitative method in the form of library research, using a content or thematic analysis approach.

Findings : The findings of this study reveal the following. First, China, through the KCIC/Whoosh policy, constructs symbolic power in the form of efforts to dominate influence in Indonesia, driven by its ambition to advance the Belt and Road Initiative (BRI). Second, Jokowi builds symbolic power in the form of a legacy of transportation infrastructure modernization. Although both China and Jokowi are able to construct symbolic power within the KCIC project, this power tends to be fragile. The fragility arises because KCIC has not yet been fully accumulated as a new symbolic modality.

Practical Implication : These include recommendations to conduct a reassessment of the interest burden, to integrate the high-speed rail with efficient local transportation so that this symbolic power is not perceived as fragile, and for the government to exercise greater caution in granting concessions over vital infrastructure while safeguarding strategic assets.

Originality/value : This study theoretically complements Bourdieu by positioning its research findings within the framework of symbolic power.

Kata Kunci : Symbolic Power, Public Transportation, Public Policy

Jenis Penelitian : Library Research

Analisis Kekuasaan Simbolik dalam Kebijakan Pembangunan Kereta Cepat Indonesia China (KCIC/Whoosh)

Abstrak

Tujuan : Penelitian ini bertujuan menganalisis bagaimana kekuasaan simbolik Tiongkok melalui akumulasi modalitas ekonomi berupa uang atau finansial dan Jokowi dengan akumulasi modalitas simbolik berupa wibawa dan kehormatan sebagai presiden Indonesia dalam pembangunan KCIC atau Whoosh.

Desain/metodologi/pendekatan : Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian studi pustaka (*library research*) dengan pendekatan analisis konten atau tematik. Pendekatan ini dipilih karena dapat mengidentifikasi, menganalisis, dan melaporkan pola simbolik yang dipraktikan oleh aktor. Teknik pengumpulan data menggunakan *literature review* dengan analisis konten karena dapat memberikan konteks dan sintesis serta menemukan pola, teori dalam data atau dokumen.

Temuan : Hasil penelitiannya mengungkapkan. *Pertama*, Tiongkok dalam kebijakan KCIC/Whoosh membangun kekuasaan simbolik berupa usaha dominasi pengaruh di Indonesia karena memiliki ambisi membangun jalur sultra (*the belt and road initiative/BRI*). *Kedua*, Jokowi membangun kekuasaan simbolik berupa legasi modernisasi infrastruktur transportasi. Walaupun Tiongkok dan Jokowi dapat membangun kekuasaan simbolik dalam KCIC/Whoosh, namun cenderung rapuh. Kerapuhan karena KCIC/Whoosh cenderung belum dapat diakumulasi sebagai modalitas simbolik yang baru.

Implikasi Praktis : Berdasarkan temuan penelitian mengenai dinamika kekuasaan simbolik antara pemerintah Indonesia (Jokowi) dan Tiongkok, hasil studi ini memiliki implikasi praktis diantaranya adalah rekomendasi untuk melakukan audit ulang beban bunga ke China Development Bank (CDB), selanjutnya mengintegrasikan kereta cepat dengan transportasi lokal yang efisien agar kekuasaan simbolik ini tidak dianggap rapuh, dan pemerintah harus lebih berhati-hati dalam memberikan konsesi infrastruktur vital, serta melindungi aset strategis.

Originalitas/Nilai : Penelitian ini tidak hanya menjelaskan konsep Pierre Bourdieu dalam konteks kebijakan publik, tetapi juga melengkapi secara teoretis Pierre Bourdieu dengan memposisikan temuan penelitian terhadap kerangka kerja kekuasaan simbolik di antaranya.

Kata Kunci : Kekuasaan Simbolik, Transportasi Publik, Kebijakan Publik

Jenis Penelitian : Penelitian merupakan studi pustaka

PENDAHULUAN

Kereta api kini menjadi infrastruktur transportasi masa depan yang bernilai. Perkembangan dan inovasi dari moda transportasi kereta api saat ini yaitu adanya kereta cepat (*High Speed Train/HST*), karena sistem transportasi ini bertolak dari pembangunan berkelanjutan dan ramah lingkungan seperti yang disebut oleh Liu 2022; Chen, 2023; Shen, 2023. Posisi tawar kereta cepat/HST sebagai moda transportasi masa depan, diwarnai dengan pertarungan kekuatan dan kekuasaan simbolik yaitu dominasi ekonomi dan teknologi. Aktor negara yang bertarung dalam kuasa simbolik ekonomi dan teknologi dalam transportasi modern ini yaitu Jepang dan Tiongkok. Kedua negara ini mendominasi pertarungan dalam arena pembangunan kereta cepat (HST) di dunia saat ini.

Jepang merupakan negara pertama yang memperkenalkan moda transportasi kereta cepat (HST) pada 1964. Kereta cepat Jepang bernama Shinkansen atau kereta peluru sebagai proyek ambisius pertama di dunia yang menghubungkan dua kota terbesar Jepang yaitu Tokyo dan Osaka yang berjarak 515 km. Sebelum ada Shinkansen, waktu tempuh antara kedua kota tersebut yaitu enam setengah jam, sementara setelah adanya kereta cepat waktu tempuh dipangkas menjadi empat jam. Dengan kecepatan puncak 210 km/jam, Shinkansen menjadi kereta tercepat di dunia pada saat itu. Saat ini, kecepatan Shinkansen telah mencapai 285 km/jam, memungkinkan perjalanan dari Tokyo ke Osaka hanya dalam dua jam (Tempo.co, 2024). Dengan teknologi transportasi modern ini, maka negara-negara eropa mengikuti Jepang.

Jepang melalui Shinkansen mempengaruhi pengembangan kereta cepat (HST) pada negara-negara di dunia seperti Prancis dengan TGV (1981), Jerman dengan *Intercity Express* (1991). Dan Tiongkok dengan *China Railway High Speed* atau dengan istilah lain *High Speed Train* (HST) pada 2007. Walaupun awalnya dipengaruhi, kini Tiongkok merupakan negara yang menjadi pesaing utama Jepang saat ini dalam inovasi teknologi kereta cepat (HST). Persaingan ini menuntut antar aktor untuk berinovasi melalui simbolisasi pembangunan yang mensyaratkan teknologi kecepatan. Jepang sedang mentransformasikan teknologi terbaru melalui megaprojeknya membangun kereta Levitasi Magnetik dengan kecepatan hingga 500 km/jam. Teknologi kereta masa depan yang didesain oleh Jepang tersebut yaitu kereta tanpa pengemudi dan akan diperkenalkan pada pertengahan 2030-an. Bahkan pembangunan jalur baru yaitu mengintegrasikan Tokyo dan Nagoya pada tahun 2034, menegaskan usaha simbolik Jepang (Tempo.co, 2024; Jrailpass.com, 2025).

Sementara Tiongkok mengintegrasikan kebijakan kereta cepat dengan rencana *Belt Road Initiative* (BRI). Secara simbolik, Tiongkok menjadikan kereta cepat sebagai instrumen diplomasi infrastruktur untuk dominasi kekuatan ekonomi

Tiongkok (Vangeli, 2018; Wijaya, 2025). Selain Tiongkok memiliki 37.900 kilometer jalur kereta api, dan menyelesaikan proyek 32.000 kilometer yang ditargetkan selesai pada 2035. Tiongkok juga telah membangun jalur sutra kalung besi di Asia Tenggara yaitu Kereta Cepat China Laos, Kereta Cepat China Thailand, dan Kereta Cepat Indonesia China (M. A. Setiawan, 2024; A. Setiawan et al., 2024). Jalur kereta cepat ini secara simbolik bahwa Tiongkok telah mendominasi pembangunan infrastruktur kereta cepat di Asia Tenggara. Selain itu, Tiongkok juga telah mengekspansi kekuatan ekonomi dan teknologi di 16 negara Eropa yang tersebar di Eropa Tengah, Timur, dan Tenggara. Megaprojek Tiongkok ini dikenal dengan istilah '16 + 1' (Vangeli, 2018).

Pertarungan simbolik antara Jepang dan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat (HST), mempengaruhi Indonesia. Pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) yang memiliki motivasi pembangunan infrastruktur, cenderung ingin Indonesia memodernisasi teknologi transportasi dengan cepat. Walaupun gagasan kereta cepat (HST) dipelopori oleh rezim pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), tapi Jokowi merupakan esekutor kebijakan kereta cepat (HST) di Indonesia. Dengan membangun kereta cepat, Jokowi menginginkan Indonesia tidak tertinggal dengan moda transportasi modern atau masa depan. Ketertarikan Indonesia tersebut, menjadi arena strategis bagi Jepang dan Tiongkok untuk meneguhkan dominasi dan kekuatan simboliknya.

Jepang yang lebih dulu mensponsori rencana pembangunan ini, bersaing dengan Tiongkok. Walaupun pada 2014, Jepang melalui *International Cooperation Agency* (JICA) telah membiayai riset kelakayakan pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung sebesar 3.5 juta dollar AS atau sekitar 55 miliar rupiah. Pemerintah Indonesia melalui Jokowi tetap membuka tender kereta cepat secara terbuka, dengan meminta proposal Jepang dan Tiongkok. Jepang telah mengirim proposal sejak 2014, kemudian direvisi pada 26 Agustus 2015, dengan tawaran investasi kereta cepat sebesar 6,2 miliar dollar AS. Jepang menawarkan kereta cepat sejenis Shinkansen yaitu kereta dengan kecepatan 300 kilometer per jam. Kemudian, Tiongkok mengirimkan proposalnya pada 11 Agustus 2015 dengan tawaran investasi sebesar 5,5 miliar dollar AS (Idris, 2023; Wijaya, 2025).

Sekitar bulan September 2015, Jokowi awalnya menolak proposal dari Jepang dan Tiongkok karena tiga prinsip. *Pertama*, proyek kereta cepat bersifat *business to business* (B to B). *Kedua*, tidak membebani APBN. *Ketiga*, tidak ada jaminan pemerintah. Kemudian menjelang memutuskan pemenang tender antara Jepang dan Tiongkok, Jokowi mengirimkan Menteri PPN/Kepala Bappenas Sofyan Djalil untuk menemui PM Jepang Shinzo Abe dan mengirim utusan khusus untuk menemui Pemerintah Tiongkok (RRT) (Setkab, 2015)

Pada 29 September 2015, pemerintah Indonesia memilih proposal Tiongkok dalam proyek kereta cepat. Keputusan tersebut langsung dikukuhkan oleh Presiden Jokowi menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No.107/2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung. Tetapi atas kesepakatan bersama, Tiongkok merevisi proposalnya. Setelah direvisi, Tiongkok menaikkan nilai investasi sebesar 8,56 miliar dollar AS. Nilai ini sangat besar dibandingkan dengan tawaran Jepang dan tawaran Tiongkok yang pertama. Kenaikan biaya proyek ini bertentangan dengan argumen pemerintah ketika memilih proposal Tiongkok dalam kebijakan kereta cepat. Untuk lebih jelas mengenai proposal Jepang dan Tiongkok perhatikan tabel di bawah ini:

Tabel 1. Proposal China dan Jepang dalam Tender Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Norma	Proposal		
	China 1	China 2	Jepang 1
Total Biaya	US\$ 5,5 miliar	US\$ 8,56 miliar	US\$ 6,2 miliar
Posisi Pemerintah Indonesia	Tidak ada jaminan negara atau anggaran negara	Suntikan modal negara, perpanjangan pinjaman CDB	Jaminan Pemerintah (50% dari nilai proyek) dan anggaran negara
Skema Pendanaan	• B-to-B (Bisnis ke Bisnis). • 25% ekuitas. 75% pinjaman dari CDB. • Jangka waktu pinjaman 40 tahun dengan masa tenggang 10 tahun.	• De-risking Kesepakatan B-to-B • Perpanjangan untuk masa pinjaman dan masa tenggang CDB. • Permintaan Indonesia: 30 tahun masa pinjaman dan lebih dari 10 tahun masa tenggang.	• G-to-G (Pemerintah ke Pemerintah). • 75% pinjaman konsesi dari JICA, 25% anggaran negara. • Jangka waktu pinjaman 40 tahun dengan masa tenggang 10 tahun.
	• 60% US\$, 2% bunga per tahun. • 40% RMB, 3,46% bunga per tahun	Sedang dalam negosiasi (Permintaan Indonesia: maksimum 3%; Permintaan CDB: 3,4%)	100% Yen, 0,1% bunga per tahun (pinjaman pemerintah)
Tingkat Bunga			
Jalur Kereta Api	105,5 km jalur Rute: Gambir - Gedebage (8 stasiun)	142,3 km jalur Rute: 4 stasiun	140,14 km jalur Rute: Dukuh Atas-Gedebage (5 stasiun)
Kecepatan	350-380 km per jam	308,3 km per jam	320 km per jam
Harga Tiket	US\$ 14,8	US\$ 12	US\$ 14,8

Jadwal Waktu	• Mulai konstruksi 2016	Tertunda. Operasional dimulai pada akhir 2023.	• Mulai konstruksi 2017
	• Selesai 2018 • Operasional 2019		• Selesai 2019 • Operasional 2021

Sumber: Idris, 2023; Wijaya, 2025

Penanda tangan kesepakatan proyek kereta cepat Jakarta Bandung tersebut, pemerintah Indonesia dan Tiongkok membentuk konsorsium atau perusahaan patungan yang bernama PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Dalam pembentukan konsorsium tersebut, pemerintah Indonesia diwakili oleh PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dan China diwakili oleh Beijing Yawan HSR Co Ltd. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (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. Sementara Beijing Yawan HSR Co Ltd merupakan perusahaan konsorsium BUMNnya Tiongkok yang terdiri dari China Railway International, China Railway Construction Corporation, China Railway Group Limited, China Railway Signal and Communication Corporation, Sinohydro Corporation. Nota perjanjian tersebut mengatur kepemilikan saham dal KCIC yaitu PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia sebesar 60 persen, sedangkan saham Beijing Yawan HSR Co Ltd yaitu 40 persen. Berdasarkan perjanjian tersebut, maka kebijakan pembangunan KCIC merupakan *business to business* (B2B). Presiden Jokowi menegaskan dalam rencana pembangunan merupakan bisnis ke bisnis karena tidak menggunakan APBN (Kementerian et al., 2015).

Tetapi perkembangan pembangunan KCIC tetap melibatkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) melalui skema Penyertaan Modal Negara (PMN). Keterlibatan negara tersebut diputuskan oleh Jokowi pada 31 Desember 2022, melalui Peraturan Pemerintah (PP) No.62/2022 tentang Penambahan PMN RI ke Dalam Modal Saham KAI. Jokowi menyertakan APBN dalam kebijakan pembangunan kereta cepat sebanyak Rp 3,2 triliun. Dana tersebut disuntik untuk menanggulangi pembengkakan biaya dalam proyek kereta cepat. Penyertaan APBN dalam KCIC masih akan berlanjut pasca Whoosh resmi beroperasi pada 18 Oktober 2023. Sejak operasi komersial, kontribusi Whoosh dalam pendapatan belum mampu menutup tingginya biaya investasi dan beban operasional. Bahkan Whoosh mencatatkan kerugian Rp.2,69 triliun selama satu tahun kalender 2024. Catatan kerugian tersebut masih berlanjut yaitu sekitar Rp1 triliun pada semester I 2025 (CNN Indonesia, 2025). Sehingga APBN kemungkinan akan disertakan karena setiap tahun, KCIC akan membayar beban bunga sekitar Rp.1,2 triliun. Presiden Prabowo Subianto pun menyanggupi beban bunga dari KCIC tersebut.

Berbagai data-data di atas, sangat menarik untuk dikaitkan dengan perdebatan scholar mengenai kebijakan kereta cepat Jakarta Bandung (KCJB) atau

KCIC/Whoosh ini. Berdasarkan argumen *scholar* kebijakan KCIC/Whoosh sangat berkaitan dengan proyeksi BRI (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021; A. Setiawan et al., 2024; Wijaya, 2025). Hanya saja Puttendan dan Petkova (2021) berargumen bahwa KCIC/Whoosh masih belum cukup kuat dijadikan bagian dari proyeksi BRI di Indonesia. Karena resiko proyek masih di bebaskan ke Tiongkok. Sementara Setiawan et al., (2024) berargumen meningkatkan kegiatan ekonomi dan konektivitas regional, yang sejalan dengan tujuan Indonesia untuk mendorong pembangunan di sektor perkotaan dan industrinya (A. Setiawan et al., 2024). Sedangkan Wijaya (2025) melakukan penelitian mengenai risiko dan manajemen risiko KCIC/Whoosh. Menurutnya KCIC/Whoosh telah mengolok-olok fondasi sosial rezim infrastruktur Indonesia (Wijaya, 2025).

Berdasarkan perdebatan *scholar* dan data di atas, masih belum ada penelitian yang melihat kebijakan KCIC/Whoosh sebagai politik simbolik. Dalam kebijakan KCIC/Whoosh, antara aktor cenderung membangun kekuasaan simbolik. Tiongkok dan Jokowi memiliki motivasi dan kepentingan simbolik dalam pembangunan KCIC. Melalui pertarungan tender Jepang dan Tiongkok, motivasi pembangunan infrastruktur, catatan kerugian, serta jebakan hutang menegaskan praktik kuasa simbolik. Kendati demikian, artikel ini akan menganalisis bagaimana kekuasaan simbolik dalam mempertahankan pengaruh dan kekuatan politik pada aktor negara dan non negara (elite) dalam kebijakan KCIC/Whoosh? Melalui konsep kuasa simbolik, artikel ini bertujuan memberikan simpulan simbolik dari kebijakan pembangunan KCIC. Serta menggali praktik kekuasaan simbolik dalam pembangunan KCIC/Whoosh.

KONSEP KEKUASAAN SIMBOLIK

Kekuasaan simbolik merupakan konsep yang dicetuskan oleh sosiolog Pierre Bourdieu (1991). Kekuasaan simbolik Bourdieu, konsep yang dipengaruhi oleh pemikiran Max Weber mengenai keberadaan legitimasi dalam dominasi. Melalui legitimasi dalam struktur sosial dan dominasi, Bourdieu meletakkan konsep utamanya yaitu praktik dalam dunia sosial. Terdapat konsep berantai yaitu modal simbolik, kekuasaan simbolik, dan kekerasan simbolik menjadi bagian dari cara kerja mempertahankan struktur sosial dan dominasi dalam dunia sosial. Asumsi Bourdieu bahwa legitimasi kekuasaan tidak cukup dijalankan dengan kekerasan dan kepemilikan materi. Kekuasaan akan efektif, apabila disokong oleh pembenaran dan keyakinan (Bourdieu & Thompson, 1991). Melalui modal simbolik, Bourdieu menciptakan pembenaran dan keyakinan dalam dunia sosial. Modal simbolik adalah otoritas sosial yang memungkinkan beberapa aktor memaksakan makna dan klasifikasi simbolik sebagai sesuatu yang sah. Individu dan kelompok dapat

mengakumulasi modal simbolik melalui pengakuan publik atas kepemilikan modal material dan posisi sosial yang mereka tempati (Bourdieu & Thompson, 1991).

Dalam konteks akumulasi pengakuan publik, modal simbolik diperoleh juga dari pertukaran modal ekonomi. Sumber finansial atau meteri seperti kekayaan, uang, dan properti merupakan modal ekonomi yang dapat menjadi modal simbolik. Dapat ditukarnya modal ekonomi karena setiap nilai materi dan finansial seperti kekayaan, uang, dan properti yang dimiliki mengandung nilai simbolik seperti kehormatan dan wibawa dalam dunia sosial. Melalui modal simbolik, maka dapat menciptakan kekuasaan simbolik. Menurut Bourdieu kekuasaan simbolik merupakan kapasitas atau instrumen untuk memaksakan klasifikasi dan makna sebagai sesuatu yang sah. Cara kerja kekuasaan simbolik tersebut bertujuan untuk menormalisasi struktur dunia sosial yang tidak setara secara paksa oleh kelompok dominasi, sementara kelompok subordinat (terdominasi) menginternalisasi secara mendalam dalam kehidupan praktis (Bourdieu & Thompson, 1991). Proses disposisi ini, disebut oleh Bourdieu sebagai habitus, yaitu proses asimilasi nilai (modal simbolik) melalui sosialisasi, berfikir, dan tindakan yang termanifestasi pada arena dunia sosial.

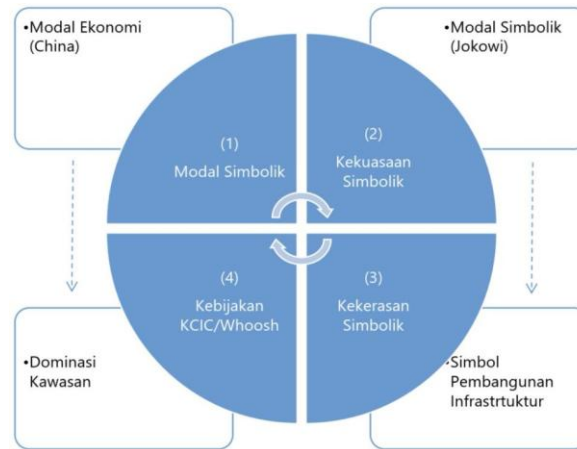
Proses habituasi melalui kekuasaan simbolik menghasilkan rasa praktis untuk mengatur persepsi dan tindakan di dunia sosial. Melalui disposisi habitus kekuasaan simbolik menciptakan suatu bentuk kekerasan simbolik yang diartikulasikan pada klasifikasi, label, makna, dan kategorisasi sehari-hari yang secara halus menerapkan logika sosial sekaligus simbolik tentang inklusi dan eksklusivitas. Kekerasan simbolik juga terekspresikan melalui bahasa tubuh, perilaku, penampilan diri, perawatan tubuh, dan perhiasan. Kekerasan ini memiliki dimensi fisiologis sekaligus mental (Bourdieu dalam Dowding, 2011). Dalam konteks kekerasan simbolik ini, maka kekuasaan simbolik sebagai instrumen dominasi kuasa bekerja secara sublimasi. Bourdieu menyebutnya sebagai eufemisme. Tetapi kekerasan simbolik juga melestarikan moral wibawa dan kehormatan yang harus dihargai keberadaannya, Bourdieu mengatakan cara kerja tersebut sebagai sensorisme. Sehingga Bourdieu menyebutkan bahwa kekuasaan simbolik dengan instrumen kekerasan simbolik sebagai kekuasaan yang tidak terlihat atau *invisible power* (Bourdieu & Thompson, 1991).

Terdapat dua aspek kunci dari kekuasaan simbolik adalah naturalisasi dan mis konsepsi (*misrecognition*-nya). Aspek kekuasaan simbolik Bourdieu tidak menyarankan persetujuan, tetapi menuntun adaptasi praktis terhadap hierarki yang ada. Dimana adaptasi dilakukan secara praktis dan spontan, tanpa melalui pemikiran atau refleksi secara mendalam. Bourdieu menyebutkan situasi tersebut sebagai *prereflective*. Akibatnya kelompok yang didominasi salah memahami asal-usul dan kepentingan sebenarnya dari kekuasaan simbolik ketika mengadopsi

pandangan dominan dari para dominator dan diri mereka sendiri. Kelompok yang didominasi menerima definisi realitas sosial yang tidak sesuai dengan kepentingan terbaiknya. Definisi yang salah dikenali itu tidak dipertentangkan secara kritis, karena tampak alami dan dibenarkan oleh realitas. Oleh karena itu, kelompok yang didominasi mewakili suatu bentuk kekerasan (Dowding, 2011).

Kebijakan pembangunan Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) atau Whoosh merupakan dinamika kekuasaan dan kepentingan sumber daya dalam dunia transportasi dan teknologi. Pembangunan KCIC atau Whoosh menjadi rangkaian integralistik dari modal simbolik, kekuasaan simbolik, dan kekerasan simbolik. Koalisi Tiongkok dan Jokowi dalam membentuk modalitas, memiliki motivasi kekuasaan simbolik. Kereta cepat saat ini syarat dengan makna dan klasifikasi sebagai transportasi perkotaan masa depan, karena ramah lingkungan. Tiongkok melalui dominasi teknologi, telah membiayai berbagai proyek infrastruktur kereta cepat di berbagai dunia. Sementara itu, Jokowi melalui pembangunan transportasi masa depan ini memiliki kepentingan untuk mengkristalkan persona sebagai bapak pembangunan infrastruktur. Bahkan citra kereta cepat sebagai simbol adaptasi dengan teknologi transportasi. Namun pembangunan KCIC atau Whoosh melalui pinjaman atau hutang, menegaskan adanya tindakan kekerasan simbolik. Selain itu, pemberian nama dan simbol Whoosh terintegrasi dalam kekerasan simbolik juga. Bahkan efek kebijakan KCIC atau Whoosh yang belum menghasilkan keuntungan, menyimpan pesan simbolik dalam pembangunan. Sehingga dinamika pembangunan KCIC atau Whoosh ini dapat diakumulasi kembali sebagai modalitas.

Menurut Bourdieu, proses akumulasi modal puncaknya akan membentuk doxa (Bourdieu & Thompson, 1991). Sebagai konsep akhir Bourdieu doxa merupakan pembentukan wacana dominan. Dealektika doxa dalam kekuasaan melalui dua unsur. Pertama, unsur heterodoxa yaitu kontra doxa yang berusaha untuk meruntuhkan dan menggulingkan wacana dominan dengan yang baru. Heterodoxa diwacanakan oleh lawan politik yang berkepentingan untuk berkuasa dan memanfaatkan untuk mendelegitimasi dominasi kekuasaan dengan menggunakan modalitasnya. Kedua, unsur orthodoxa, yaitu pro doxa berupa wacana yang melegitimasi dan merawat status quo atau wacana dominan. Orthodoxa diproduksi oleh kelompok yang berusaha mempertahankan kekuasaan politik. Dinamika pembangunan kereta cepat secara dealektis. Untuk lebih jelas perhatikan tabel di bawah ini:



Gambar 1. Dinamika Pembangunan KCIC/Whoosh dalam Kekuasaan Simbolik

Sumber: Diolah Penulis dari Bourdieu & Thompson, 1991; Dowding, 2011

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian studi pustaka (*library research*) dengan pendekatan analisis konten atau tematik. Jenis penelitian study literatur ialah untuk memberikan gambaran umum tentang suatu masalah atau masalah penelitian. Biasanya, jenis penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi status pengetahuan tentang topik tertentu yaitu kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh. Penelitian pustaka juga dapat bermanfaat jika tujuannya adalah untuk terlibat dalam pengembangan teori (Snyder, 2019). Sementara analisis tematik atau konten merupakan teknik yang umum digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan melaporkan pola dalam bentuk tema dalam sebuah teks (Braun & Clarke dalam Snyder, 2019). Sehingga dalam konteks analisis kekuasaan simbolik antar aktor pada kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh sangat erat kaitannya. Terutama bagaimana modalitas, membentuk kekuasaan simbolik dalam mereproduksi kebijakan kereta cepat.

Sumber data dalam penelitian ini ialah data sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan *literature review* dengan analisis konten karena dapat memberikan konteks dan sintesis serta menemukan pola, teori dalam data atau dokumen. Teknik ini merupakan usaha untuk mencari data pendukung dalam penelitian seperti buku, jurnal, artikel media, dokumen dan laporan serta regulasi mengenai kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh. Sedangkan teknik analisis data menggunakan analisis deskripsi (*descriptive analytics*). Melalui teknik ini, data yang dihimpun dan disajikan dengan cara mendalam untuk menggali praktik kekuasaan simbolik dalam kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh. Kemudian, data dan informasi dari kekuasaan simbolik akan dianalisis berdasarkan pola, relasi, dan diferensiasi. Sehingga teknik tidak hanya mendeskripsikan saja, tetapi berusaha

untuk mendalami sesuatu yang asasi dari peristiwa dan fenomena kekuasaan simbolik dari aktor kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh. Kemudian pada penelitian ini, data-data diambil dari 27 Agustus 2015- 17 Oktober 2016. Dalam pengumpulan data, penulis banyak dibantu oleh LPM FISIP Unsrat dalam akses jurnal-jurnal scopus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Temuan Penelitian

Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) atau Whoosh dibangun di atas modalitas Jokowi dan Tiongkok. Jokowi mengakumulasi modal simbolik, sementara Tiongkok mengakumulasi modal ekonomi. Modal simbolik Jokowi yaitu jabatan presiden periode 2014-2019 dan 2019-2024, memungkinkannya memiliki otoritas dan wibawa dalam menentukan jalannya pembangunan KCIC/Whoosh. Sementara modal ekonomi Tiongkok yaitu kekuatan finansial dan pendanaan proyek. Pembiayaan pembangunan KCIC/Whoosh bersumber 75 persen dari China Development Bank (CDB). Simbolisasi kekuatan keuangan atau finansial dari Tiongkok ini, apabila diakumulasi maka dapat diubah menjadi modal simbolik. Skema pinjaman memungkinkan Tiongkok memiliki relasi kuasa ke negara lain, melalui hutang.

Motivasi simbolik Jokowi dalam kereta cepat ialah infrastruktur transportasi berteknologi. Kepentingan simbolik tersebut, menuntun Jokowi memusatkan pengaruh dan otoritas kekuasaan dalam perencanaan sampai pembangunan KCIC/Whoosh. Jokowi tidak memberikan ruang diskursus mendalam tentang konsep dan rencana pembangunan dalam kabinet. Jokowi cenderung lebih mementingkan simbolisasi Whoosh sebagai kemajuan infrastruktur dan teknologi transportasi dari pada kelayakan ekonomi dan kebutuhan serta sasaran infrastruktur. Dengan modalitas simbolik pengaruh dan otoritas kekuasaan, Jokowi cenderung membangun stereotipe atau pelabelan *negative* dalam kabinetnya. Menteri-menteri yang tidak sejalan dengan motivasi pembangunan infrastruktur diresuffle oleh Jokowi. Sehingga labelitas dalam kabinet ini menunjukkan Jokowi mempraktikkan kekuasaan dengan kekerasan simbolik. Untuk menteri kabinet yang dipecat Jokowi karena menolak dan menghambat pembangunan KCIC/Whoosh, perhatikan tabel di bawah ini:

Tabel 2. Data Menteri Kabinet yang Resuffle Jokowi

Nama	Jabatan	Waktu
Andrinof Chaniago	Menteri Bapenas	12 Agustus 2015
Ignasius Jonan	Menteri Perhubungan	27 Juli 2016

Sumber: Satryo, 2015; Nazmudin, 2016; Stefanie, 2016

Menteri Badan Perencanaan Pembangunan (Bapenas) 2014-2015, Andrinof Chaniago diresuffle karena mempertanyakan manfaat ekonomi dari proyek KCIC/Whoosh. Sebelum dipecat atau diberhentikan oleh Jokowi, Chaniago pada pukul 10 pagi - 12 siang bertemu dengan delegasi dari BUMN-China kedua kalinya, di luar kunjungan duta besar Tiongkok tahun 2015. Setelah pertemuan tersebut, malamnya Chaniago dipecat oleh Jokowi (Satryo, 2015). Sementara Ignasius Jonan secara prinsip memiliki kesamaan dengan Chaniago melihat kebijakan KCIC/Whoosh. Tetapi Jonan dalam menolak secara halus kebijakan kereta cepat secara dengan memberikan argumen teknis fundamental seperti regulasi yang belum dipenuhi, kecepatan kereta yang tidak maksimal karena jaraknya pendek, dan proyek harus dikomersilkan atau murni *business to business* (B2B). Sehingga secara simbolik Jonan tidak secara buru-buru menerbitkan izin trase pembangunan sebelum *clear* mengenai konsesi. Jokowi pun memilih Tiongkok sebagai pemegang konsesi dengan sistem *business to business* (B2B). Walaupun rancangan Jonan diakomodasi oleh Jokowi, pada acara *groundbreaking* proyek pembangunan Whoosh Januari 2016 di Walini, Jonan tidak hadir (Idris, 2022). Sehingga tarik menarik penolakan secara simbolik tersebut berujung diresuffle Jonan pada 27 Juli 2016.

Kekuatan finansial Tiongkok secara simbolik cenderung dapat meyakinkan skema proyek B2B. Bahkan Jokowi mengalihkan proyek Whoosh dari Jepang ke Tiongkok, dimungkinkan oleh pengaruh kekuasaan simbolik kekuatan finansial Tiongkok. Sementara Jepang tidak mampu memberikan jaminan skema murni komersial atau B2B, dan hanya skema *government to government* (G2G). Walaupun sebelum memutuskan tender pada Agustus 2015, Jokowi telah bertemu empat mata dengan Presiden China Xi Jinping. Pertemuan tersebut bermuatan simbolik, karena sangat melekat dengan penyatuan dua sumber modalitas dalam kebijakan pembangunan Whoosh. Sehingga pada perkembangannya, Whoosh tidak lagi murni B2B, tetapi cenderung berubah menjadi B2G (*business to government*). Bahkan skemanya G2G, kalau merujuk isitilah Li & Wang, (2025) bahwa BUMN Tiongkok menjadi bagian dari partai kapitalisme Negara (Li & Wang, 2025). Serta pembangunan Whossh ada *cost overrun* atau pembekakan biaya, dimana ada penyertaan APBN Indonesia.

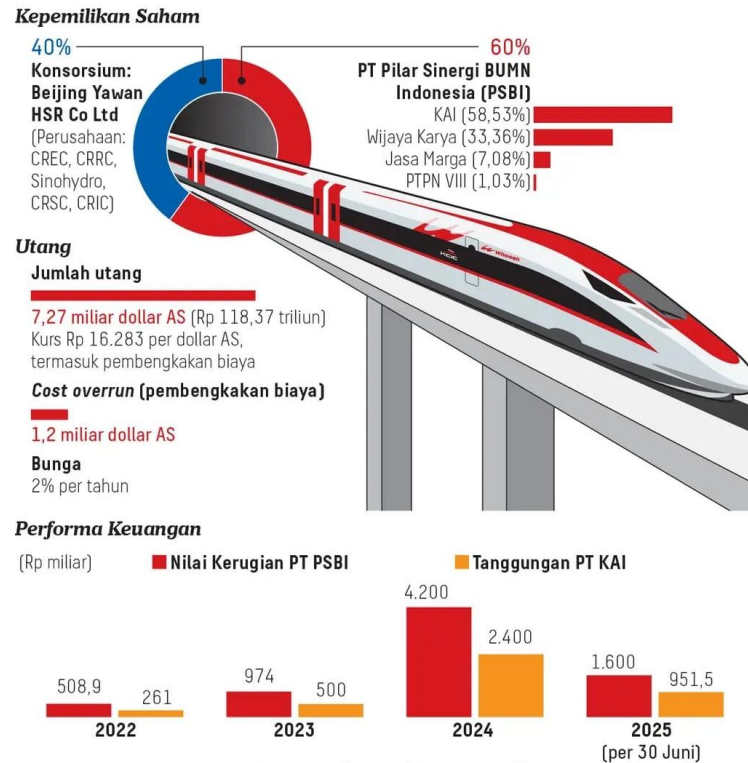
Tabel 3. Struktur Pembiayaan KCIC/Whoosh

	Besaran	Sumber Dana	Bunga
Pendanaan Awal	US\$ 6.07 miliar	• China DB 75% • PT KCIC 25%	CDB: 3.4 %
Cost Overrun	US\$ 1.2 miliar	• APBN • China DB	CDB: 2-3.2%
Total	US\$ 7.27 miliar		

Sumber: Liputan6.com, 2023; Ika, 2025; Marta, 2025

Ketika pendanaan awal, skema pembangunan Whoosh B2B, yaitu sekitar 75% dari total biaya proyek dibiayai oleh pinjaman dari China Development Bank (CDB) dengan bunga sekitar 3.4 persen. Sisanya merupakan modal dari pemegang saham gabungan BUMN Indonesia dan BUMN China sekitar 25 persen. Dari setoran modal pemegang saham, yaitu gabungan dari PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) sebesar 60 persen dan Beijing Yawan HSR Co Ltd sebesar 40 persen. Tetapi pembangunan Whoosh membengkak dari proposal awal karena perubahan desain, perizinan, dan konstruksi. Pembengkakan biaya (*cost overrun*) mencapai US\$1,2 miliar, sehingga total biaya menjadi US\$7,27 miliar. Pembekaan ini US\$1,2 ditanggung konsorsium Indonesia sebesar 75 persen dengan menambah pinjaman sebesar US\$542.7 juta dengan bunga 3.2 persen. Sisanya dipenuhi melalui penyertaan modal negara (PMN) dari APBN (Ika, 2025). Penyertaan APBN ini menjadi simbol bahwa pembangunan Whoosh tidak B2B.

Kemungkinan penyertaan APBN tidak berhenti sampai *cost overrun*. Karena Jokowi menerbitkan Perpres No. 93/2021 yang menggantikan Perpres No. 107/2015 yang sebelumnya mengatur tidak dilibatkan APBN dalam kebijakan Whoosh. Sedangkan perubahan ini mengizinkan penggunaan APBN guna menutupi modal dasar konsorsium serta kelebihan biaya proyek (Wijaya, 2025). Hal tersebut didukung oleh fakta bahwa sejak Whoosh beroperasi komersial pada Oktober 2023, pendapatan belum mampu menutup tingginya biaya investasi dan beban operasional. Selama kalender 2024, kerugian Whoosh mencapai Rp2,69 triliun. Kemudian semester 1-2025, Whoosh kembali mencatatkan kerugian tercatat Rp1,6 triliun. Catatan kerugian ini, maka memungkinkan APBN akan menanggung bunga ke China Development Bank (CDB) setiap tahun sekitar Rp1.2 triliun (Marta, 2025). Untuk lebih jelas mengenai catatan kerugian Whoosh perhatikan gambar di bawah ini:



Gambar 1. Hutang dan Performa Keuangan Whoosh

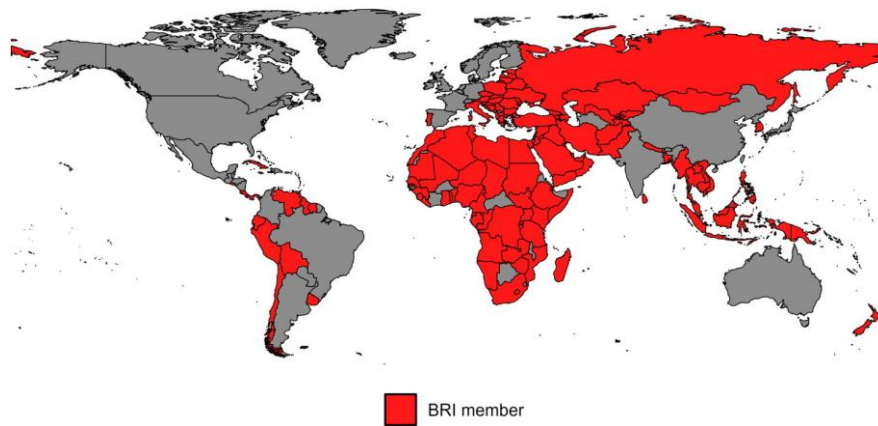
Sumber: Stefanie, 2016

KCIC/Whoosh dan Pengaruh Tiongkok

Menurut Kurlantzick Tiongkok sebarikan pengaruh politik secara global melalui dua instrumen. *Pertama*, diplomasi dan budaya. Tiongkok menggunakan instrumen diplomasi dan budaya melalui seni, bahasa dan etnisitas untuk meluaskan pengaruh politik. *Kedua*, skema bisnis dan investasi. Melalui skema ini, memungkinkan Tiongkok dapat meluaskan pengaruh dan kekuatan politiknya di suatu wilayah (Kurlantzick dalam Munir, 2021). Tiongkok cenderung mengintegrasikan dua instrumen tersebut untuk membangun pengaruh dominasi pada percaturan politik global. Integrasi dua instrumen tersebut dikenal dengan diplomasi infrastruktur yaitu mengintegrasikan instrumen diplomasi sekaligus investasi. Cara ini mendorong Tiongkok mereduksi dominasi Amerika di beberapa kawasan (Ketchley et al., 2025).

Strategi Tiongkok dalam membangun dominasi pengaruh di dunia melalui konsep dan gagasan satu sabuk dan satu jalan (*the belt and road initiative/BRI*) yang dicetuskan sejak 2013 oleh Xi Jinping. BRI mendorong Tiongkok untuk melakukan liberalisasi perdagangan, bantuan keuangan, dan bantuan teknologi yang cenderung

mengarah pada perdagangan dan kesejahteraan semua di jalur sultra (Wang et al., 2022). Dibalik kucuran investasi dan bantuan keuangan dan teknologi, Tiongkok memiliki ambisi geopolitik dan geoekonomi. Tiongkok cenderung membuka diplomasi infrastruktur atau investasi di berbagai negara jalur sultra untuk mengakumulasi persepsi negara-negara dunia tentang kekuatan simbolik *power*. Tiongkok membangun infratraktur menghubungkan Asia, Afrika, Eropa, dan Amerika Latin, tidak hanya sebagai simbol kekuatan ekonomi tetapi dominasi terhadap kawasan (Esteban & Otero-Iglesias, 2015)H. Liu & Lim, 2019; Li & Wang, 2025; Stevens, 2025; Ketchley et al., 2025)



Gambar 2. Peta Negara-Negara Anggota BRI Per-2023

Sumber: Ketchley et al., 2025

Strategi dominasi wilayah atau kawasan melalui BRI, Tiongkok membangun dua konsentrasi jalur yaitu konektivitas pembangunan darat dan konektivitas pembangunan laut atau maritim. Untuk mengkonektivitaskan darat, Tiongkok membangun sabuk ekonomi jalur sutra (*silk road economic belt*), sementara untuk membangun konektivitas jalur laut atau maritim menggagas jalur sutra maritim Abad ke-21 (*21st century maritime silk road*) (Esteban & Otero-Iglesias, 2015). Ambisi Tiongkok dalam BRI tersebut mengintegrasikan pembangunan kedua jalur tersebut. Tiongkok mengartikulasikan melalui diplomasi infrastruktur atau investasi seperti jalan tol, kereta cepat, pipa gas, pelabuhan dan lain-lain. Untuk investasi kereta cepat, Tiongkok membangun kereta cepat di Afrika dan Timur Tengah terutama di Etiopia, Zambia, dan Tanzania, serta Arab Saudi (Weng et al., 2021) Ketchley et al., 2025; Li & Wang, 2025). Sementara di Eropa pembangunan kereta cepat melalui megaprojek '16+1'. Sasaran proyek kereta cepat di Eropa yaitu negara-negara bekas negara sosialis seperti Serbia (Mitrović, 2023). Sedangkan investasi kereta cepat

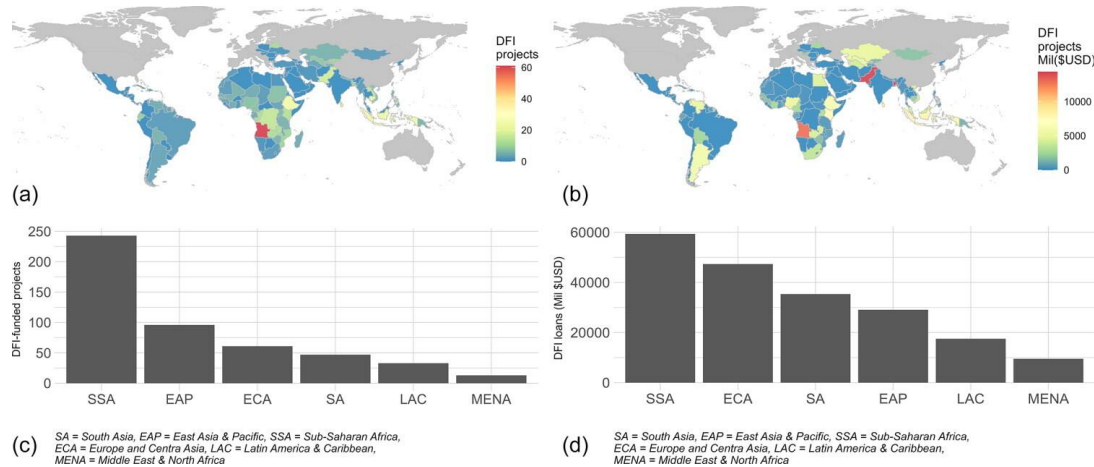
Tiongkok di Indochina mulai dari Laos, Vietnam, Thailand, Malaysia, dan Indonesia (Weng et al., 2021; (H. Liu & Lim, 2019) Bunnak et al., 2024; Wijaya, 2025).

Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) atau Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) atau Whoosh sangat berkaitan dengan proyeksi BRI (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021; A. Setiawan et al., 2024; Wijaya, 2025). Melalui KCIC/Whoosh Tiongkok berusaha membangun pengaruh dan kekuatannya di negara besar kawasan Indochina. Selain KCIC/Whoosh, Tiongkok membangun Pembangkit Listrik Tenaga Batubara (Jawa) dan Bendungan PLTA Batang Toru (Sumatera) dengan total investasi US\$3,5 miliar, secara simbolik menanamkan pengaruh di kawasan tersebut. Walaupun Puttendan dan Petkova (2021) mengatakan investasi Tiongkok di Indonesia tersebut masih sangat terbatas. Mengingat kehati-hatian Indonesia untuk tidak membiarkan terlalu banyak pengaruh Tiongkok pada aset-aset strategis, terutama di pelabuhan. Indonesia masih menjaga aset vital (pelabuhan) dari campur tangan asing. Investasi Tiongkok di Indonesia belum menyentuh arena strategis untuk membangun jalur sutra maritim. Karena Indonesia cenderung masih menjaga kepentingan kedaulatan nasional dibandingkan keuntungan ekonomi (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021).

Sedangkan A. Setiawan et al., (2024) menyebutkan bahwa investasi KCIC/Whoosh sebagai ambisi modernisasi dan pertumbuhan ekonomi Joko Widodo. Tujuan KCIC/Whoosh meningkatkan kegiatan ekonomi dan konektivitas regional, yang sejalan dengan tujuan Indonesia untuk mendorong pembangunan di sektor perkotaan dan industrinya. Bahkan melalui KCIC/Whoosh sebagai simbol keseimbangan geopolitik Indonesia untuk memanfaatkan berbagai tawaran yang disebut oleh Wang et al., (2022) liberalisasi perdagangan, bantuan keuangan, dan bantuan teknologi. Sementara Wijaya, (2025) melihatnya berbeda dengan Puttendan dan Petkova dan A. Setiawan et al., (2024) melihat investasi Tiongkok pada KCIC/Whoosh. Menurut Wijaya (2025) berdasarkan risiko dan manajemen risiko KCIC/Whoosh telah mengolok-olok fondasi sosial rezim infrastruktur Indonesia (Wijaya, 2025). Kemungkinan Wijaya melihat bahwa perlembagaan risiko yang telah dibebankan ke pemerintah Indonesia, yang membantah temuan Puttendan dan Petkova yang menyebutkan Tiongkok yang menanggung resiko. Sehingga temuan Wijaya ini secara simbolik melihat investasi KCIC/Whoosh sebagai tanda pengaruh Tiongkok dalam kawasan.

Kalau meminjam istilah Bourdieu, investasi Tiongkok melalui KCIC/Whoosh dan proyeksi BRI sebagai upaya membangun kekuasaan simbolik. Tiongkok mengakumulasi modal ekonomi saat ini berupa modal capital, teknologi, dan kecerdasan buatan untuk membangun kekuasaan simbolik/simbolik *power* dalam percaturan global. Ada banyak negara mengakui kekuasaan simbolik Tiongkok,

sebagai tandanya ialah terjalannya kerja sama Tiongkok dalam ikatan investasi atau diplomasi infrastruktur. Sehingga ambisi Tiongkok melalui BRI bukan sekedar kerja sama yang menguntungkan melalui pembangunan infrastruktur dan investasi, tetapi lebih jauh dari pada itu. Tiongkok berusaha membangun kekuasaan simbolik yaitu reputasi sebagai kekuatan dunia yang baru. KCIC/Whoosh merupakan bagian kecil dari usaha dominasi pengaruh dan kekuasaan simbolik Tiongkok berupa reputasi sebagai kekuatan dunia terutama di Asia Tenggara.



Gambar 3. Peta Investasi Tiongkok di Dunia

Sumber: Ketchley et al., 2025

Simbolik Power Jokowi Pada KCIC/Whoosh

Pembangunan KCIC/Whoosh merupakan kebijakan pembangunan infrastruktur yang kompleks (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021; Wijaya, 2025). Kebijakan KCIC/Whoosh didasarkan oleh penyatuan kepentingan Tiongkok dengan BRInya dan Indonesia dengan kepentingan regional dan domestiknya. Bahkan kebijakan KCIC/Whoosh ini memiliki relevansi dengan percaturan dua kekuatan dunia yaitu Tiongkok dan Amerika (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021). Pertimbangan geopolitik tersebut, mendorong Indonesia untuk menjadikan investasi Tiongkok sebagai tonggak dalam membangun keseimbangan. Menurut A. Setiawan et al (2024) KCIC/Whoosh mencerminkan keseimbangan geopolitik Indonesia yang memanfaatkan kemitraan internasional untuk mengakses teknologi canggih dan pendanaan (A. Setiawan et al., 2024). Kendati demikian, Jokowi memanfaatkan peluang investasi KCIC/Whoosh dari Tiongkok tersebut dengan modalitas yang dimilikinya.

Sebagai orang Jawa, Jokowi sangat menggandrungi simbol. Sistem simbol Jawa sangat mendalam karena dibalut oleh unsur metafisika dan etika. Selain itu, orang Jawa memiliki sisi kecenderungan nilai relativisme yang mendorong adanya

perasaan superioritas sebagai etnis dan *person* (Anderson, 1970; Kariem & Ginting, 2025). Maka KCIC/Whoosh dapat menampung nilai-nilai simbolik Jokowi sebagai pesona orang Jawa. Berdasarkan istilah Bourdieu, Jokowi memiliki wibawa dan kehormatan karena modalitas simbolik sebagai Presiden, tetapi sebagai orang Jawa ada yang mengharuskannya membangun sesuatu yang lebih sublimasi. Oleh sebab itu, sejak awal berkuasa Jokowi memiliki agenda utama yaitu pembangunan infrastruktur. Selama berkuasa, Jokowi telah banyak menggelar acara *groundbreaking* dan peresmian berbagai proyek infrastruktur seperti jalan, pelabuhan, bandara, dan lain-lain. Agenda simbolik tersebut, mengakumulasi pesona Jokowi sebagai bapak infrastruktur Indonesia. Sedangkan kebijakan KCIC/Whoosh, tidak terlepas dari ambisi untuk mengunci simbolik *power* Jokowi.

Melalui KCIC, Jokowi memiliki ambisi untuk melakukan modernisasi infrastruktur transportasi dan pertumbuhan ekonomi (A. Setiawan et al., 2024). Karena di Asia Tenggara belum memiliki moda transportasi kereta cepat, Jokowi ingin mengambil momentum sebagai pembangun transportasi modern tersebut, dan berharap akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi baru. Bahkan untuk menegaskan simbolisasi *powernya* dalam infrastruktur transportasi modern, Jokowi mengarahkan sendiri nama KCIC tersebut dengan Whoosh. Akronim dari Whoosh ialah 'waktu hemat, operasi optimal, dan sistem handal'. Bahkan secara filosofis, Whoosh merupakan suara lesatan kereta cepat, dan logonya simbolisasi dari angin yang berbentuk huruf 'w' (BPMI Setpres, 2023). Makna dan simbolisasi Whoosh, cenderung diakumulasi untuk membentuk kekuasaan simbolik Jokowi tidak hanya sebagai bapak pembangun infrastruktur, tetapi juga bapak pembangun infrastruktur transportasi modern di Indonesia dan Asia Tenggara. Simbolik *power* Jokowi disebut sebagai legasi atau warisan dalam pembangunan nasional.

Melalui simbolik *power*, Jokowi mengatur tindakan di dunia sosial, yang disebut oleh Bourdieu sebagai habitus. Jokowi mensosialisasikan pentingnya keputusan yang diambil olehnya dalam membangun infrastruktur transportasi modern. Bahkan Jokowi menyebutkan keputusannya tersebut sebagai komitmen negara dalam modernisasi transportasi massal. Argumen kategoris tersebut, cenderung disebut dalam konsep Bourdieu sebagai tindakan kekerasan simbolik. Walaupun saat proses pembangunan KCIC/Whoosh A. Chaniago dan Ignasius Jonan merupakan dampak dari kategoris kekuasaan simbolik Jokowi. Pesan simbolik yang sama disosialisasikan Jokowi kepada jajaran kabinetnya untuk mengikuti pesonanya yang berani dan tidak takut dalam memodernisasi infrastruktur transportasi. Proses habituasi ini dilakukan oleh Jokowi saat meresmikan KCIC/Whoosh pada 2 Oktober 2023 (BPMI Setpres, 2023). Secara simbolik acara peresmian KCIC/Whoosh juga, dapat diakumulasi kembali sebagai modalitas dan kekuasaan simbolik berupa legasi dan reputasi Jokowi.

KCIC/Whoosh Simbolik Power yang Rapuh

Berdasarkan kekuasaan simbolik dari Bourdieu, kebijakan KCIC/Whoosh merupakan instrumen untuk membangun praktik kekuasaan simbolik dari Tiongkok dan Jokowi. *Power* simbolik dari Tiongkok ialah membangun pengaruh dan reputasi pada kawasan jalur sultra atau BRI di Indochina. Sedangkan simbolik *power* Jokowi yaitu legasi sebagai bapak pembangun infrastruktur transportasi modern Indonesia. Walaupun Tiongkok dan Jokowi sama-sama berhasil membangun simbolik *power* dalam kebijakan KCIC/Whoosh, namun cenderung rapuh. Simbolik *power* yang rapuh karena tidak mampu membentuk wacana yang dominan atau doxa (orthodoxa) yang melegitimasi bahwa Tiongkok yang memiliki reputasi dan pengaruh dominan dalam membangun jalur sultra maritim di kawasan Indonesia, dan Jokowi yang memiliki legasi dan reputasi sebagai bapak pembangunan infrastruktur transportasi modern.

Kerapuhan kekuasaan simbolik karena beberapa hal mendasar. *Pertama*, Tiongkok tidak mengakumulasi modalitasnya secara holistik. Tiongkok dalam melakukan diplomasi infrastruktur atau investasi belum mendukung konektivitas jalur sutra laut atau maritim. Puttendan dan Petkova (2021) mengatakan pengaruh Tiongkok terhadap kawasan Indonesia masih rentan karena sejauh ini belum ada program kerja sama mengenai pembangunan pelabuhan sebagai entitas dari jalur sultra maritim (Puttendan dan Petkova dalam Schneider, 2021). Sehingga KCIC/Whoosh belum mampu mengakumulasi pengaruh pada kawasan secara dominan di Indonesia. Walaupun investasi berbasis hutang, Tiongkok belum ada bukti yang kuat negara yang berhutang di Tiongkok menukarkan aset strategisnya untuk mengurangi beban utangnya (tukar utang dengan ekuitas). Menurut Himmer & Rod (2022) Tiongkok dengan jebakan hutangnya memungkinkan meminta pembayaran utangnya dengan melepaskan aset strategis (pelabuhan, bandara, hak penambangan, dan lain-lain), tetapi sebaliknya. Bahkan Tiongkok tidak memiliki aset non-material atau meningkatnya pengaruh Tiongkok dalam urusan internal negara peminjam (Himmer & Rod, 2022).

Kedua, kerapuhan simbolik *power* Jokowi yaitu karena lemahnya perlembagaan resiko dan dampak. Jokowi cenderung tidak matang dalam menyusun kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh, karena rekomendasi pakar dan praktisi kereta tidak didengarkannya. Seperti rekomendasi Agus Pambagio dan Ignasius Jonan yang menyebutkan KCIC/Whoosh tidak *feasible* dan merugikan negara (Malau, 2025). Bahkan saat ini pengendalian resiko dan dampak kebijakan KCIC/Whoosh yang bergeser dari Tiongkok ke Indonesia. Walaupun pergeseran ini cerminan dari kompromi yang dinegosiasikan antara aktor (Wijaya, 2025). Situasi ini memungkinkan akan menggerus kekuasaan simbolik Jokowi. Apalagi laporan

kerugian, hutang, dan bunga Rp.1.2 triliun yang harus dibayar setiap tahun pada China Development Bank (CDB) (Marta, 2025), cenderung akan menjadi heterodoxa yaitu kontra doxa yang berusaha meruntuhkan dan menggulingkan legasi dan reputasi Jokowi sebagai bapak infrastruktur transportasi modern. Bahkan memungkinkan Jokowi juga dapat menjadi preseden buruk investasi pada infrastruktur transportasi modern.

KESIMPULAN

Artikel ini telah mengkonfirmasi teori kekuasaan simbolik atau simbolik power dari Pierre Bourdieu dalam kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh. Tiongkok dengan modalitas finansial yang tidak terbatas, memiliki ambisi membangun jalur sutra dengan konsep BRI. Ambisi tersebut menuntut Tiongkok untuk mengakumulasi modalitas finansial untuk membangun kekuasaan simbolik di berbagai kawasan termasuk di Indonesia melalui investasi dan diplomasi infrastruktur. Sementara Presiden Jokowi cenderung memanfaatkan ambisi geopolitik dan geoekonomi Tiongkok, dengan kepentingan domestik dengan memodernisasi transportasi publik dan perkotaan. Ambisi Jokowi dengan mengakumulasi modal simbolik tersebut yaitu ingin menciptakan kekuasaan simbolik yaitu legasi dan reputasi pembangunan infrastruktur transportasi modern Indonesia.

Melalui kebijakan KCIC/Whoosh, Tiongkok dan Jokowi melakukan kekerasan simbolik. KCIC/Whoosh di Indonesia, Tiongkok dapat melabelisasi negara-negara di Asia Tenggara yang modern transportasi publiknya. Malaysia merasa tertinggal dengan Indonesia pasca diresmikan KCIC/Whoosh 2023, dan menggandeng Tiongkok untuk melanjutkan uji kelayakan proyek kereta cepat Malaysia – Singapura (Wijaya, 2025). Dengan adanya KCIC/Whoosh, Tiongkok berusaha membangun pengaruh di kawasan Asia Tenggara. Sedangkan praktik kekerasan Jokowi mensosialisasi keputusan-keputusan yang berbasis resiko yang telah diambilnya. Bahkan keputusan dan kebijakan yang diambil sebagai legasi pemerintahnya dalam pembangunan nasional.

Berbagai diskursus *scholar* mengemukakan bahwa kekuasaan simbolik dari Tiongkok dan Jokowi cenderung rapuh. Pertama, kekuasaan simbolik Tiongkok rapuh karena pengaruh investasi atau diplomasi infrastruktur di Indonesia masih kurang berkaitan dengan agenda BRI. Cenderung KCIC/Whoosh tidak mengkonktivitas jalur sutra laut atau maritim (Schneider, 2021). Hal ini menyebabkan pengaruh Tiongkok masih kecil di kawasan Asia Tenggara atau Asia Pasifik. Kedua, kekuasaan simbolik Jokowi rapuh karena resiko dan beban dalam kebijakan KCIC/Whoosh dialihkan kepada pemerintah/negara. Laporan kerugian KCIC/Whoosh, serta hutang, dan bunga yang harus dibayar setiap tahun akan

mendelegitimasi legasi atau warisan Jokowi dalam modernisasi infrastruktur transportasi. Oleh sebab itu, artikel ini telah mampu menggambarkan secara holistik kekuasaan simbolik Bourdieu pada kebijakan pembangunan KCIC/Whoosh.

IMPLIKASI PENELITIAN

Implikasi Praktis

Berdasarkan temuan penelitian mengenai dinamika kekuasaan simbolik antara pemerintah Indonesia (Jokowi) dan Tiongkok, hasil studi ini memiliki implikasi praktis yang signifikan sebagai dasar perumusan rekomendasi kebijakan di masa depan di antaranya. *Pertama*, studi ini menunjukkan adanya pergeseran dari skema *Business-to-Business* (B2B) menjadi beban APBN melalui penyertaan modal negara (PMN). Secara praktis, pemerintah perlu: (1) transparansi finansial yaitu mengaudit ulang beban bunga ke China Development Bank (CDB) untuk menghindari jebakan utang yang dapat menggerus kedaulatan fiskal; (2) optimalisasi non tiket, mengingat pendapatan tiket belum mampu menutupi biaya operasional, pengelola KCIC harus beralih ke strategi *Transit Oriented Development* (TOD) yang lebih agresif untuk menciptakan sumber pendapatan baru dari properti dan ritel di sekitar stasiun.

Kedua, penggunaan nama KCIC/Whoosh sebagai identitas nasional harus diimbangi dengan manfaat nyata yang dirasakan masyarakat luas, bukan hanya kelas menengah atas. Oleh sebab itu, KCIC/Whoosh harus mengintegrasikan dengan transportasi lain agar kekuasaan simbolik ini tidak dianggap rapuh. Pemerintah harus segera mengintegrasikan KCIC/Whoosh dengan moda transportasi lokal secara efisien untuk meningkatkan utilitas dan legitimasi publik terhadap proyek ini.

Ketiga, dominasi modal ekonomi Tiongkok memberikan ruang bagi kekuasaan simbolik yang tidak seimbang. Rekomendasi dari poin ada dua. (1) kebijakan non blok infrastruktur yaitu Indonesia harus lebih berhati-hati dalam memberikan konsesi infrastruktur vital kepada satu negara dominan. Diversifikasi mitra (misalnya melibatkan Jepang atau negara-negara Eropa pada proyek lanjutan) dapat meningkatkan posisi tawar Indonesia. (2) Perlindungan aset strategis, pemerintah Indonesia harus melindungi aset strategis seperti pelabuhan dan jaringan konektivitas utama dari ketergantungan utang jangka panjang agar kedaulatan nasional tetap terjaga di tengah ambisi *Belt and Road Initiative* (BRI).

Implikasi Teoritis

Penelitian ini tidak hanya menjelaskan konsep Pierre Bourdieu dalam konteks kebijakan publik, tetapi juga melengkapi secara teoretis Pierre Bourdieu dengan memposisikan temuan penelitian terhadap kerangka kerja kekuasaan simbolik. Ada tiga implikasi teoritis dalam penelitian ini: *Pertama*, memperluas konsep *symbolic*

power ke dalam ranah geopolitik dan infrastruktur. Studi ini memperluas jangkauan teori Bourdieu yang biasanya berfokus pada ranah (*field*) pendidikan atau seni, ke dalam ranah kebijakan infrastruktur internasional. Penelitian ini membuktikan bahwa modal ekonomi Tiongkok yang sangat besar tidak bekerja sendirian, melainkan bertransformasi menjadi modal simbolik yang mampu mendikte arah kebijakan transportasi di negara berdaulat. Ini mengonfirmasi bahwa dalam hubungan internasional kontemporer, infrastruktur fisik (kereta cepat) berfungsi sebagai instrumen eufemisasi kekuasaan, dimana dominasi ekonomi disamarkan dalam narasi modernitas dan kemajuan teknologi.

Kedua, menjelaskan dinamika kekerasan simbolik (*symbolic violence*) dalam birokrasi negara. Hasil penelitian ini menjelaskan secara spesifik bagaimana kekerasan simbolik beroperasi di tingkat elit birokrasi melalui mekanisme labelisasi dan eksklusivitas. Kasus *reshuffle* menteri yang kritis menunjukkan bahwa kekuasaan simbolik seorang pemimpin (Jokowi) mampu memaksakan kebenaran tunggal mengenai urgensi proyek, sehingga argumen teknokratis yang rasional dianggap sebagai bentuk hambatan. Hal ini memperkaya teori Bourdieu mengenai bagaimana struktur sosial (kabinet) diinternalisasi oleh aktor-aktor di dalamnya melalui habitus kepatuhan demi menjaga *status quo* (orthodoxa).

Ketiga, menantang stabilitas doxa melalui konsep kekuatan simbolik yang Rapuh. Penelitian ini memberikan kontribusi baru dengan menunjukkan keterbatasan dari pembentukan doxa (wacana dominan). Jika Bourdieu seringkali menekankan bagaimana kekuasaan simbolik cenderung melestarikan diri secara stabil, studi ini justru mengungkap adanya kekuasaan simbolik yang rapuh. Temuan mengenai beban utang dan kerugian operasional menunjukkan bahwa ketika realitas material (kerugian finansial) gagal mendukung klaim simbolik (legasi modernitas), maka orthodoxa yang dibangun pemerintah akan mudah diguncang oleh heterodoxa (wacana perlawanan). Ini menyarankan bahwa legitimasi simbolik dalam kebijakan publik sangat bergantung pada performa ekonomi yang nyata, bukan sekadar simbolisasi visual.

KETERBATASAN PENELITIAN

Penelitian ini telah berupaya membedah dimensi kekuasaan simbolik dalam kebijakan KCIC/Whoosh, namun terdapat beberapa keterbatasan yang perlu diakui. (1) Keterbatasan metodologi studi pustaka. Sebagai penelitian kualitatif berbasis studi literatur, artikel ini sangat bergantung pada ketersediaan data sekunder dan laporan media. Hal ini menyebabkan analisis terhadap habitus aktor-aktor internal mungkin belum sepenuhnya menangkap dinamika psikologis atau tekanan politik informal yang tidak terpublikasi secara resmi; (2) Rentang waktu analisis (*Timeframe*). Fokus analisis utama berada pada masa transisi pemerintahan dari

Presiden Jokowi. Mengingat KCIC/Whoosh baru beroperasi secara komersial dalam waktu yang relatif singkat, implikasi jangka panjang dari kerapuhan kekuasaan simbolik terhadap stabilitas fiskal nasional belum dapat dipetakan secara menyeluruh hingga proyek mencapai fase maturitas; (3) Fokus pada elit pusat. Analisis kekerasan simbolik dalam studi ini lebih banyak menyoroti relasi kekuasaan di tingkat elit (presiden dan menteri), sehingga belum mengeksplorasi bagaimana kelompok masyarakat terdampak (subordinat) melakukan internalisasi atau resistensi terhadap simbol-simbol modernitas yang dipaksakan melalui proyek ini.

REKOMENDASI PENELITIAN LANJUTAN

Guna memperkaya diskursus akademik mengenai politik infrastruktur dan teori Bourdieu di masa depan, penelitian lanjutan disarankan sebagai berikut. *Pertama*, studi fenomenologi terhadap pengguna dan masyarakat terdampak. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan pendekatan etnografi atau fenomenologi untuk melihat bagaimana masyarakat umum memaknai simbol KCIC/Whoosh. Hal ini penting untuk menguji apakah terjadi *misrecognition* (salah kenal) di tingkat akar rumput atau justru muncul kesadaran kritis terhadap beban utang negara.

Kedua, analisis komparatif antar negara BRI. Penelitian ini menyarankan adanya penelitian komparatif antara pembangunan kereta cepat di Indonesia dengan negara anggota BRI lainnya (misalnya Laos atau Serbia). Studi perbandingan ini akan memperkuat argumentasi mengenai pola kekuasaan simbolik Tiongkok dalam skala global dan bagaimana variasi kepemimpinan domestik meresponsnya. *Ketiga*, evaluasi ekonomi politik pasca transisi pemerintahan. Mengingat temuan mengenai kerapuhan legasi simbolik, penelitian lanjutan perlu memantau bagaimana rezim pemerintahan berikutnya yaitu Prabowo Subianto dan lain-lain mengelola doxa yang ditinggalkan. Apakah akan terjadi proses heterodoxa (delegitimasi proyek) atau justru penguatan orthodoxa melalui skema penyelamatan keuangan yang baru.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami peneliti mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah mendukung dan menyempurnakan artikel penelitian ini. Terutama kami sampaikan kepada Jurnal Pemerintahan dan Politik yang telah memberikan catatan kritis dan menerbitkan artikel kami ini.

REFERENCES

- Anderson, B. R. O. (1970). *Mitologi Dan Toleransi Orang Jawa (Mata Bangsa)* (R. B. Santosa & L. Wulandari (eds.)). Mata Bangsa.
Bourdieu, P., & Thompson, J. B. . (1991). *Language and symbolic power : the economy of*

- linguistic exchanges*. Polity in association with Basil Blackwell.
- BPMI Setpres. (2023, October 2). *Presiden Jokowi Resmikan WHOOSH, Kereta Cepat Pertama di Indonesia dan Asia Tenggara*. Presidenri.Go.Id. <https://www.presidentri.go.id/siaran-pers/president-jokowi-resmikan-whoosh-kereta-cepat-pertama-di-indonesia-dan-asia-tenggara/>
- Bunnak, P., Song, N., Chen, X., & Thomson, R. (2024). A governance perspective on China's belt and road initiative: a case study of the Sino-Thai railway project. *Journal of Asian Public Policy*. <https://doi.org/10.1080/17516234.2024.2386719>
- Chen, Z., Feng, X., & He, Z. (2023). A Key to Stimulate Green Technology Innovation in China: The Expansion of High-Speed Railways. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(1). <https://doi.org/10.3390/ijerph20010347>
- CNN Indonesia. (2025, August 17). *Whoosh Rugi Rp1 Triliun Semester I 2025, Bebani Keuangan KAI*. Cnnindonesia.Com. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20250817070452-92-1263315/whoosh-rugi-rp1-triliun-semester-i-2025-bebani-keuangan-kai>
- Dowding, K. (2011). *Kekuatan Simbolis dan Kekerasan*. Sage Publications.
- Esteban, M., & Otero-Iglesias, M. (2015). *What are the prospects for the new Chinese-led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank?* http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/web/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcan
- Himmer, M., & Rod, Z. (2022). Chinese debt trap diplomacy: reality or myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, 18(3), 250–272. <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>
- Idris, M. (2022, July 27). *Kala Jonan Tak Hadir Saat Jokowi Groundbreaking Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan Alasannya...* Kompas.Com. <https://money.kompas.com/read/2022/07/27/115100726/kala-jonan-tak-hadir-saat-jokowi-groundbreaking-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>
- Idris, M. (2023, January 8). *Kali Kedua Jokowi Suntik APBN ke Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung* Kompas.Com. <https://money.kompas.com/read/2023/01/08/142413726/kali-kedua-jokowi-suntik-apbn-ke-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=1>
- Ika, A. (2025, October 28). *Utang Kereta Cepat Whoosh: Antara Investasi Sosial versi Jokowi dan Beban Finansial versi BUMN* Kompas.Com. <https://money.kompas.com/read/2025/10/28/060320326/utang-kereta-cepat-whoosh-antara-investasi-sosial-versi-jokowi-dan-beban>
- Jrailpass.com. (2025, July 3). *Maglev Jepang: Kereta peluru tercepat di dunia*. [Jrailpass.Com. https://www.jrailpass.com/blog/maglev-bullet-train](https://www.jrailpass.com/blog/maglev-bullet-train)
- Kariem, M. Q., & Ginting, M. A. A. P. A. (2025). *Mewujudkan Legitimasi Kultural dalam Kepemimpinan Sultan Hamengku Buwono X*. 10(3), 594–605.
- Kementerian, P., Tentang, K., Bea, P., Atas, M., Mesin, I., Barang, S., Bahan, D., Atau, P., Industri, P., Rangka, D., & Modal, P. (2015). *SUSUNAN DALAM SATU NASKAH*.
- Ketchley, N., Andersen, M. S., & Sending, O. J. (2025). The Chinese are coming! US think tanks and the Belt and Road Initiative in the Middle East and North

- Africa. *Review of International Political Economy*.
<https://doi.org/10.1080/09692290.2025.2564680>
- Li, H., & Wang, Y. (2025). Reputational Governance and Party-State Capitalism: A Tale of Two Chinese-Sponsored Railways in Africa. *Journal of Contemporary China*. <https://doi.org/10.1080/10670564.2025.2584135>
- Liputan6.com. (2023, May 12). *China Beri Bunga Proyek Kereta Cepat 3,4 Persen, Padahal Dulu Jepang Cuma 0,1 Persen*. Liputan6.Com. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5261252/china-beri-bunga-proyek-kereta-cepat-34-persen-padahal-dulu-jepang-cuma-01-persen>
- Liu, H., & Lim, G. (2019). The political economy of a rising China in Southeast Asia: Malaysia's response to the belt and road initiative. *Journal of Contemporary China*, 28(116), 216–231. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1511393>
- Liu, S., Zhang, Y., & Cao, J. (2022). Can High-Speed Rail Help Achieve Urban Green Development? From a Spatial Perspective. *Frontiers in Environmental Science*, 10. <https://doi.org/10.3389/fenvs.2022.894697>
- Malau, B. S. L. (2025, October 15). *Jokowi Abaikan Saran Jonan dan Pambagio Kalau Proyek Whoosh Rugikan Negara*. Wartakotalive.Com. <https://wartakota.tribunnews.com/nasional/870939/jokowi-abaikan-saran-jonan-dan-pambagio-kalau-proyek-whoosh-rugikan-negara-mahfud-kini-terbukti?page=all>
- Marta, M. F. (2025, November 6). *Siapa Bayar Utang Whoosh, dan ke Mana Arah Proyek Kereta Cepat Indonesia?* Kompas.Id. <https://www.kompas.id/artikel/siapa-bayar-utang-whoosh-dan-ke-mana-arrah-proyek-kereta-cepat-indonesia>
- Mitrović, D. (2023). The dynamics of the Republic of Serbia's cooperation with China via the Belt and Road Initiative and the "Sixteen plus One" platform. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 12(1), 148–178. <https://doi.org/10.1080/24761028.2023.2240999>
- Munir, A. M. (2021). *China's High-Speed Railway and the Strategic Interest in Southeast Asia* (Vol. 3, Issue 1).
- Nazmudin, A. (2016, July 27). *Jonan Berada di Ruangan Kerjanya saat Reshuffle Diumumkan*. Wartakotalive.Com. <https://wartakota.tribunnews.com/2016/07/27/jonan-berada-di-ruangan-kerjanya-saat-reshuffle-diumumkan>
- Satryo, A. (2015, October 27). *Cerita Andrinof Chaniago Dipecat Jokowi Gegara Pertanyaan Proyek Whoosh*. Rmol.Id. <https://rmol.id/politik/read/2025/10/27/684633/cerita-andrinof-chaniago-dipecat-jokowi-gegara-pertanyaan-proyek-whoosh>
- Schneider, F. (2021). Chapter Title: *The Geopolitical Relevance of the BRI The Jakarta-Bandung High-Speed Railway in Indonesia* Chapter Author(s): Frans-Paul van der Putten and Mirela Petkova Book Title: *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative* Book Subtitle: *Asserting Agency through Regional Connectivity*. Amsterdam University Press.
- Setiawan, A., Hamka, H., Ridwan, W., Salsabila, F., & Zahidi, M. S. (2024). Indonesia's Strategic Interest in High-Speed Rail Cooperation with China: Analyzing the Jakarta-Bandung Project Under Jokowi's Infrastructure Vision.

- Global International Journal of Innovative Research*, 2(12), 2834–2851. <https://doi.org/10.59613/global.v2i12.366>
- Setiawan, M. A. (2024, June 28). *Diplomasi Kereta Api: Meninjau Kembali Upaya Dua Raksasa Asia di Indonesia*. *ModernDiplomacy.Eu*. <https://moderndiplomacy.eu/2024/06/28/train-diplomacy-revisit-the-efforts-made-by-two-big-giants-of-asia-in-indonesia/>
- Setkab. (2015, October 29). *Soal Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Presiden Jokowi Tugaskan Sofyan Djalil Temui PM Jepang*. *Setkab.Go.Id*. <https://setkab.go.id/soal-kereta-cepat-jakarta-bandung-presiden-jokowi-tugaskan-sofyan-djalil-temui-pm-jepang/>
- Shen, Q., Pan, Y., & Feng, Y. (2023). The impacts of high-speed railway on environmental sustainability: quasi-experimental evidence from China. *Humanities and Social Sciences Communications*, 10(1). <https://doi.org/10.1057/s41599-023-02135-6>
- Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 104, 333–339. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.07.039>
- Stefanie, C. (2016, October 14). *Jonan-Arcandra Tak Sakit Hati Pernah Dipecat jadi Menteri*. *CNN Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20161014150007-85-165533/jonan-arcandra-tak-sakit-hati-pernah-dipecat-jadi-menteri>
- Stevens, F. M. S. (2025). A Revanchist Chinese Foreign Policy, with Xi Jinping's Politics in Command. *Journal of Contemporary China*. <https://doi.org/10.1080/10670564.2025.2589803>
- Tempo.co. (2024, December 25). *Perjalanan 60 Tahun Shinkansen Si Kereta Cepat Jepang*. *Tempo.Co*. <https://www.tempo.co/ekonomi/indonesia-dan-cina-teken-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-1413660>
- Vangeli, A. (2018). Framework for the Study of the Belt and Road Initiative as a Medium for Disseminating Principles. In Li XIng (Ed.), *Springer Nature* (pp. 57–89). *Seri Ekonomi Politik Internasional (IPES)*.
- Wang, J., Wang, S., Wang, H., & Song, Y. (2022). A Numerical Simulation Analysis Framework of Sustainable Regional Economic Cooperation: A Case Study of the New Silk Road Economic Belt. *Sustainability (Switzerland)*, 14(10). <https://doi.org/10.3390/su14105991>
- Weng, L., Xue, L., Sayer, J., Riggs, R. A., Langston, J. D., & Boedhihartono, A. K. (2021). Challenges faced by Chinese firms implementing the 'Belt and Road Initiative': Evidence from three railway projects. *Research in Globalization*, 3. <https://doi.org/10.1016/j.resglo.2021.100074>
- Wijaya, T. (2025). "Risk is not Measured, but Contested and Compromised": A Case Study of Jakarta-Bandung High-Speed Railway. *Journal of Contemporary Asia*, 55(3), 405–429. <https://doi.org/10.1080/00472336.2024.2378856>