

**REALISASI INVESTASI JEPANG MELALUI JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY (JICA) DI INDONESIA TERKAIT PEMBANGUNAN
MRT JAKARTA**

Oleh: Reynaldi Farid

(email: reynaldifarid31@gmail.com)

Pembimbing: Ahmad Fuadi, S.IP., M.Si

Bibliografi: 12 Buku, 17 Jurnal, 4 Dokumen, 17 Situs resmi, 48 Berita

Jurusan Hubungan Internasional – Ekonomi Politik Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas KM. 12,5 Simp. Baru – Pekanbaru 28293

Telp/Fax: (0761) 63277, 23430

Abstract

This study focuses on Japanese investment efforts in the transportation infrastructure sector in Indonesia, one of which is the construction of the Mass Rapid Transit (MRT). After the defeat of Japan in the seizure of the Jakarta-Bandung high-speed train contract by China in 2015, the railway sector became a prestigious project and made the rivalry between Japan and China in the struggle for various infrastructure projects in Indonesia even stronger. However, Japan has actually secured several railway projects such as the Jakarta-Surabaya Semi-fast Train and MRT Jakarta Phases 1 and 2.

This study aims to find out how Japan's steps in realizing its investment in the construction of the Jakarta MRT. This research is analyzed through the perspective of liberalism which is studied more deeply using the theory of international cooperation and the level of analysis of the nation state. This study also uses descriptive research methods and secondary research data obtained from data collection techniques by literature study where data comes from official documents, a number of journals and news related to research.

The results of this study indicate that the realization of Japanese investment in the construction of the Jakarta MRT in Indonesia, which consists of phase 1 and phase 2. The realization of this development investment can take place quite optimally, with several indicators such as phase 1 which has been operating and phase 2 which is under construction, the funding process is transparent and brings positive impacts such as employment, increased mobility and also has an impact on the environment.

Keywords: JICA, Investment, Infrastructure, Transportation, MRT.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki jarak antar daerah yang cukup berjauhan. Maka dari itu, untuk meningkatkan konektivitas antar daerah tersebut, sangat diperlukan infrastruktur transportasi yang modern agar dapat memangkas waktu, biaya dan jarak tempuh dari satu daerah ke daerah lainnya. Adanya sarana tersebut berkontribusi pada aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat serta dapat menyerap tenaga kerja dalam industri tersebut. Infrastruktur yang menjadi fokus pemerintahan Jokowi mengundang minat dari negara-negara investor yang turut mendanai pembangunan infrastruktur di negara lain seperti China dan Jepang, negara yang menjadi fokus penelitian ini adalah Jepang.

Dalam melaksanakan penerapan investasi bidang infrastruktur di negara lain, Jepang memiliki sebuah badan yang bernama *Japan International Cooperation Agency* (JICA).¹ JICA juga merupakan badan yang menjalankan pelaksanaan *Official Development Assistance* (ODA), sebuah program bantuan pembangunan resmi Jepang terhadap negara-negara berkembang. Adapun bentuk bantuan program ODA terbagi menjadi tiga, yaitu kerjasama teknik, bantuan hibah dan bantuan pinjaman pembangunan lunak.²

¹ JICA, "Organization profile", <https://www.jica.go.jp/english/about/organization/index.html>, (diakses pada 5 Januari 2021).

² Japan Embassy "Sistem Bantuan ODA Jepang di Indonesia", https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm, (diakses pada 6 Januari 2021).

³ Kedubes Jepang untuk RI, "Memikirkan Ulang Hubungan Jepang-Indonesia",

Hingga saat ini, Jepang telah memberikan ODA publik dengan total lebih dari US\$ 50 miliar. Bagi Indonesia, Jepang adalah negara pemberi ODA bilateral terbesar, sementara bagi Jepang, Indonesia merupakan negara penerima ODA yang terbesar. Ini menandakan bahwa kedua negara memiliki sinergitas yang baik satu sama lain.³

Tabel 1.1 Data Bantuan Pinjaman ODA ke Indonesia (2012-2016).⁴

Tahun	Angka Pinjaman ODA Jepang ke Indonesia (dalam 100 juta Yen)
2012	156.90
2013	821.82
2014	-
2015	1.400.51
2016	739.88

Efek dari kemudahan akses investasi adalah dapat merasakan teknologi yang dimiliki negara lain. Seperti contohnya berbagai produsen merk otomotif terkemuka Jepang, membuka perwakilan dan pabriknya di Indonesia. Tak heran, saat ini lebih dari 90% kendaraan otomotif roda dua maupun roda empat di Indonesia produksi oleh perusahaan Jepang di Indonesia. Tak

https://www.id.emb-japan.go.jp/about_id_kompas2021.html, (diakses pada 27 Agustus 2021).

⁴ "Japan's ODA Disbursements to Indonesia by Fiscal Year", <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000142543.pdf> (diakses pada 4 Januari 2021).

hanya otomotif, dapat dilihat hampir segala lini produk, mulai dari peralatan mesin dan elektronik hingga makanan yang ada di pasaran juga umumnya adalah produk produk dari Jepang.

Jepang terlibat dalam beberapa proyek perkeretaan di Indonesia seperti kereta cepat Jakarta-Bandung (tahap survey dan *bidding*), kereta semi cepat Jakarta-Surabaya serta MRT Jakarta. Salah satu fokus utama Jepang di Indonesia adalah pembangunan MRT Jakarta. Jakarta sebagai kota Metropolitan terbesar di Asia Tenggara, memiliki angka kemacetan yang cukup tinggi. Menurut *TomTom Traffic Index*, Jakarta menjadi kota termacet ke-4 di tahun 2017 dan ke-7 pada 2018.⁵ Hal tersebut terjadi dikarenakan Jakarta merupakan kota yang memiliki luas yang relatif kecil yakni 662,33 km² dengan jumlah penduduk mencapai sebanyak 10,4 juta jiwa per 2018.

Transportasi publik menjadi salah satu solusi alternatif dalam menekan angka kemacetan di berbagai kota besar, dengan catatan memiliki rute dan sistem yang terintegrasi dengan baik. Maka dari itu, pada tahun 2005, pemerintah Indonesia memutuskan untuk menjadikan MRT Jakarta sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN). Megaprojek tersebut mengundang minat dari Jepang untuk memberi pinjaman berbunga kepada Indonesia.

⁵ Tomtom, "Jakarta Traffic", https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/jakarta-traffic/, (diakses pada 9 Maret 2021).

⁶ MRT Jakarta, "Sejarah MRT Jakarta", <https://www.jakartamrt.co.id/mrt-jakarta/sejarah-mrt-jakarta/>, (diakses pada 10 Januari 2021).

⁷ Imam Hamdi, "Investasi MRT Jakarta Fase 1 Sebanyak Rp 16 T Kembali Setelah",

Persetujuan pembiayaan pembangunan MRT akhirnya disepakati pada November 2006.⁶ Pada tahun 2013, dilakukan *groundbreaking* atau peletakan batu pertama sebagai tanda dimulainya konstruksi MRT Jakarta fase 1 dan telah beroperasi sejak Maret 2019 lalu. Nilai pembiayaan fase 1 sepanjang 16 KM tersebut mencapai US\$ 1.1 Miliar atau sekitar 16 Triliun Rupiah.⁷ Selain itu, pemerintah Indonesia juga tengah melanjutkan pembangunan MRT fase 2 yang saat ini tengah berlangsung, yang juga diakomodir oleh JICA.⁸

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORI

Perspektif Liberalisme

Keyakinan terhadap kemajuan adalah asumsi dasar liberalisme. Liberalisme secara garis besar berpandangan positif tentang sifat manusia. Liberalisme memiliki keyakinan besar terhadap akal pikiran manusia dan prinsip-prinsip rasional yang dipakai dalam beragam permasalahan. Paham ini sadar akan banyaknya kepentingan individu sehingga dapat melibatkan antar sesama dalam aksi sosial yang bersifat kolaboratif dan kooperatif, baik secara domestik maupun internasional. Pemahaman Liberalisme meyakini bahwa akal pikiran manusia dapat mengalahkan ketakutan manusia dan nafsu akan

<https://metro.tempo.co/read/1190653/investasi-mrt-jakarta-fase-1-sebanyak-rp-16-t-kembali-setelah/full&view=ok>, (diakses pada 11 Januari 2021).

⁸ Ahmad F. Dahlan & Anna Franzczyk, "Public Perceptions of a New MRT Service: a Pre-launch Study in Jakarta", *Urban Rail Transit* (2019). Hal 281

kekuasaan.⁹ Jackson dan Sorensen juga membagi empat aliran utama dalam liberalisme yang menunjukkan aspek-aspek paling penting tentang HI, yaitu 1). Liberalisme Sosiologi 2). Liberalisme Interdependensi 3). Liberalisme Institusional dan 4). Liberalisme Republikan.¹⁰

Penulis menggunakan perspektif liberalisme terhadap isu penelitian ini didasarkan dari pemaparan mengenai liberalisme yang telah disebutkan diatas, Jepang melakukan urusan kerjasama internasional dengan Indonesia baik dalam sektor perdagangan dan juga investasi yang saling memenuhi kepentingan ekonomi dan politik dari masing masing negara.

Teori Kerjasama Internasional

Kerjasama internasional dapat tercapai dengan memerlukan tindakan dari beberapa aktor internasional yang dapat membawa ke dalam sebuah kepercayaan terhadap satu sama lain melalui sebuah proses perundingan atau negosiasi yang dapat disebut sebagai koordinasi kebijakan. Selain itu, kerjasama internasional dapat tercapai ketika negara menyesuaikan sikapnya terhadap pilihan dan rencananya terhadap negara lain melalui suatu koordinasi kebijakan.¹¹

Adapun konsepsi dari kerjasama ini terbagi menjadi dua elemen penting.

Pertama, diasumsikan bahwa perilaku setiap aktor diarahkan kedalam beberapa tujuan. Tujuan tersebut tidak harus selalu sama bagi setiap aktor yang terlibat, namun para aktor menganggap bahwa hal tersebut merupakan hal yang wajar dan rasional, berdasarkan daya tawar setiap negara. *Kedua*, kerjasama tentu memberi keuntungan bagi setiap aktor, keuntungan tidak harus sama dalam besaran atau jenisnya, tetapi harus saling menguntungkan. Setiap aktor membantu yang lain untuk mewujudkan tujuan mereka dengan melakukan penyesuaian kebijakannya.¹²

Menurut K.J Holsti, kerjasama internasional dapat didefinisikan sebagai berikut.¹³ :

1. Pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau dipenuhi oleh semua pihak sekaligus.
2. Pandangan atau harapan dari suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya akan membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya.
3. Persetujuan atau masalah masalah tertentu antara dua

⁹ Robert Jackson, Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. (Yogyakarta. Pustaka Pelajar, 2013). Hal 175.

¹⁰ Robert Jackson, Georg Sorensen hal 178-204

¹¹ Robert O. Keohane, *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*, (Princeton University Press, 1984). Hal 51

¹² Hellen Milner, *“International Theories of Cooperation Among Nations: Strengths and*

Weaknesses”, (World Politics, 466–496 1992). Hal 467-468

¹³ K.J Holsti, *Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II*, Terjemahan M. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga 1998, hal. 652-653 dikutip dari Agita Suryadi, *Kepentingan Indonesia Menyepakati Kerjasama Ekonomi dengan Slovakia dalam Bidang Energi dan Infrastruktur*, *Library of Riau University*. Hal 5-6

negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan.

4. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan persetujuan.
5. Transaksi antar negara untuk memenuhi persetujuan mereka

Penulis menggunakan teori Kerjasama Internasional karena dalam hal ini, kedua negara melakukan kerjasama bilateral, yang mana saling mendatangkan keuntungan bersama. Jepang mendapatkan wilayah untuk memperluas pengaruh ekonomi politiknya khususnya di Indonesia yang strategis dan begitu juga Indonesia yang mendapatkan kemudahan dalam pembangunan infrastruktur dengan modal asing dikarenakan keterbatasan dana dan juga SDM.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode kualitatif adalah sebuah metode yang berpusat pada pengamatan dan menelaah secara substansial terhadap fenomena tersebut. Serta dapat dikatakan sebagai sebuah penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan atas pengamatan mendalam yang dilakukan terhadap perilaku orang yang diharapkan memberikan pemahaman yang umum¹⁴. Penelitian kualitatif dilakukan untuk menjelaskan dan menganalisis fenomena,

peristiwa, dinamika sosial dan persepsi seseorang atau kelompok terhadap sesuatu.

Secara teknik pengumpulan data, penulis membagi menjadi dua bagian, yakni jenis data dan teknik yang digunakan dalam pengumpulan data. Adapun jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang telah dirangkum oleh suatu pihak, sehingga peneliti kedepannya dapat mencari sumber data ini melalui sumber lain seperti buku, jurnal, artikel-artikel, surat kabar, maupun internet yang dianggap kredibel dan berkaitan dengan data yang ingin dicari. Penulis juga menggunakan sumber primer yang berupa dokumen resmi yang diperoleh melalui situs-situs resmi organisasi dan pemerintah.¹⁵

Selanjutnya, teknik pada penulisan ini adalah studi pustaka dan studi dokumentasi. Definisi studi pustaka adalah suatu teknik yang dilakukan dengan cara membaca, menganalisis dan mencatat berbagai referensi atau bahan bacaan yang berkaitan dan relevan terhadap pembahasan, kemudian dirangkum secara sistematis dan teoritis.¹⁶ Sedangkan studi dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dengan cara menganalisis dokumen yang ada untuk mendapatkan data dan informasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.¹⁷

¹⁴ Pupu Saeful Rahmat, "Penelitian Kualitatif", *EQUILIBRIUM*, Vol.5, No.9, (Januari-Juni 2009). Hal 2-3

¹⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta: 2009). Hal 137

¹⁶ Kartini Kartono, *Pengantar Metodologi Research*, (Bandung: Alumni Bandung, 1998). Hal78

¹⁷ Sugiyono, *Op.cit* Hal 329

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapabilitas dan Ekspansi Jepang dalam Infrastruktur Transportasi

Transportasi adalah urat nadi pembangunan suatu negara dalam rangka memperlancar arus mobilitas masyarakat, logistik dan informasi. Adanya transportasi juga mendukung tercapainya alokasi sumber daya ekonomi yang optimal. Lajunya tingkat mobilitas tidak bisa dilepaskan dari peran penting sarana infrastruktur yang mumpuni. Setiap negara terus membangun infrastruktur sesuai dengan kebutuhan berdasarkan keadaan geografisnya masing-masing. Seperti Jepang misalnya, kondisi geografis Jepang yang rentan terhadap bencana alam serius seperti gempa bumi, angin topan, hujan lebat serta hujan salju. Guna menghadapi kondisi yang rawan tersebut, menjadi tuntutan tersendiri bagi perusahaan konstruksi Jepang untuk menciptakan dan mengembangkan infrastruktur dan teknologi transportasi yang berkualitas tinggi.¹⁸

Jepang memiliki infrastruktur yang sangat maju dan terintegrasi dengan baik, yang terus berkembang setiap jamannya. Selain itu, transportasi di Jepang juga terkenal karena tingkat ketepatan waktunya yang akurat, memiliki sistem yang terorganisir dengan baik dan ramah lingkungan, Penggunaan kereta menjadi transportasi utama di Jepang, terutama untuk menghubungkan kota-kota besar.¹⁹ Bukti kemajuan Jepang dalam bidang kereta dapat dilihat dari

terciptanya *Shinkansen*, kereta peluru tercepat pertama di dunia yang awalnya diluncurkan pada tahun 1964.

Saat ini, sektor perkeretaan telah menjadi industri besar bagi Jepang. Dimana Jepang juga memiliki program pembangunan kereta-kereta seperti kereta cepat / semicepat dan MRT di luar negeri yang menjadi salah satu instrumen kebijakan luar negeri Jepang. Program bantuan pembangunan luar negeri tersebut dikenal sebagai *Official Development Assistance* (ODA). Hasegawa Sukehiro mengidentifikasi setidaknya 5 alasan yang mendorong kebijakan bantuan luar negeri Jepang, diantaranya²⁰:

1. Memacu proses rekonstruksi dan pertumbuhan ekonomi Jepang.
2. Memperkuat hubungan diplomatik antara Jepang dengan negara lain.
3. Memelihara sistem politik, ekonomi dan sosial serta menstabilkan kebijakan yang menguntungkan Jepang di negara-negara penerima bantuan Jepang.
4. Meningkatkan pendapatan per kapita di Jepang melalui arus komersial kembali ke Jepang dari proyek-proyek bantuan luar negeri.
5. Menegaskan pengaruh dan kepemimpinan Jepang baik di komunitas regional maupun global.

Indonesia juga menjadi salah satu negara penerima ODA terbesar bagi Jepang. Alasan konsentrasi ODA di

¹⁸ Tomoo Kikuchi & Sayaka Unzaki, "Japanese infrastructure investment in Southeast Asia", *Journal of Infrastructure, Policy and Development* Vol. 3 Issue 1 (2019). Hal 132

¹⁹ Geradi Yudhistira, Moh Iqbal & Lira Agushinta, "Transportation System in Japan: A

Literature Study", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* Vol. 2 No. 3 (2015). Hal 338-240

²⁰ Hasegawa Sukehiro. "Japanese Foreign Aid: Policy and Practice", New York: Praeger (1979).

Indonesia hampir sama dengan negara di Asia pada umumnya. Dari sisi pemulihan citra buruk Jepang, Indonesia termasuk negara yang harus diperhatikan terlebih dahulu. Hal ini dapat dimaklumi karena memiliki 'pengalaman pahit' dengan Jepang. Selain itu, Indonesia memiliki posisi khusus yang sangat penting bagi Jepang, menjadi salah satu pemasok SDA terbesar ke Jepang. Jepang dalam jangka panjang tidak bisa tidak mengandalkan Indonesia sebagai pemasok utamanya. Dengan demikian menjaga citra dan hubungan yang lebih baik dengan Indonesia dalam suatu keharusan politik yang pada gilirannya diharapkan dapat menjamin kebutuhan SDA maupun pasar bagi Jepang.²¹

Sejarah Perencanaan MRT Jakarta

Selanjutnya, sebuah proyek pasti yang dipegang Jepang tanpa persaingan dengan negara lain adalah MRT Jakarta. Jakarta adalah ibu kota Indonesia dengan 10 juta penduduk dan dikelilingi oleh daerah sekitar yang berpenduduk sekitar 30 juta jiwa di daerah perkotaan satelit seperti Depok, Bekasi dan lain lain. Diperkirakan sekitar 5 juta penduduk di sekitar Jabodetabek bepergian bolak-balik selama hari kerja. Luas daerah Jakarta yang relatif kecil dengan aktivitas kependudukan seperti itu, kemacetan lalu lintas menjadi masalah utama bagi kota Jakarta, terlebih sistem transportasi umum di Jakarta belum terintegrasi dengan baik dalam satu dekade

terakhir. Hal ini diperparah lagi dengan peningkatan kepemilikan mobil dan sepeda motor yang memaksa semakin banyak kendaraan masuk ke jalanan Jakarta yang terbatas.

Maka dari itu, pembangunan MRT yang pertama kali diusulkan pada 1980an hingga pembukaan resmi fase I pada 2019 menjadi salah satu solusi dalam kemacetan yang begitu tinggi. MRT Jakarta berangkat menjadi sebagai sebuah konsep pertama kali dimunculkan pada tahun 1985 oleh Baharuddin Jusuf Habibie yang saat itu merupakan Menteri Negara Penelitian dan Teknologi (Menristek) antara tahun 1978-1998,

Saat studi kelayakan pertama MRT Jakarta tengah dibuat, terjadi krisis keuangan Asia yang dimulai pada tahun 1997, krisis politik berikut terkait dengan jatuhnya Soeharto pada tahun 1998 dan menyebabkan banyak kompleksitas seperti permasalahan keuangan dan hukum seperti pembebasan tanah, inisiatif tersebut tidak menerima dukungan politik yang cukup untuk direalisasikan dalam jangka yang cukup lama.²² Terdapat spekulasi bahwa salah satu alasan proyek tersebut tak kunjung digarap dikarenakan tidak terdaftar sebagai proyek strategis nasional atau program prioritas pemerintah saat itu. Berdasarkan situs resmi MRT Jakarta, pada 2005, barulah era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) memasukkan proyek MRT Jakarta sebagai proyek nasional.²³

²¹ Mossadeq Bahri, "International Aid for Development? An Overview Japanese ODA to Indonesia", Makara, Sosial Humaniora, Vol 8 No 1 (2004).

²² TheJakartaPost, "Put MRT Above Politics", (diakses pada 16 November 2021). <https://www.thejakartapost.com/academia/2019>

/03/30/put-mrt-above-politics.html, (diakses pada 28 Agustus 2021).

²³ KumparanBisnis, "Sejarah MRT Jakarta, Digagas tahun 1986, Dieksekusi era Jokowi Ahok", <https://kumparan.com/kumparanbisnis/sejarah-mrt-jakarta-digagas-tahun-1986-dieksekusi-era->

Berdasarkan kejelasan status tersebut, Pemerintah Pusat dan Pemprov DKI Jakarta pun kemudian bergerak untuk mencari upaya pendanaan. Pencarian dana tersebut disambut oleh Pemerintah Jepang yang menyatakan bersedia memberikan pinjaman. Sehingga persetujuan pembiayaan MRT Jakarta kemudian ditandatangani oleh Gubernur *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. Peran awal JBIC adalah memberi gambaran dan rekomendasi studi kepada Pemprov DKI Jakarta. Dalam pertemuan tersebut, terdapat sebuah kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah Indonesia, untuk menunjuk satu badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT ini. Untuk mengoptimalkan berjalannya upaya realisasi, JBIC melakukan merger dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) dalam proyek ini, JICA bertindak sebagai pihak yang mengakomodir berlangsungnya proyek dan JBIC selaku pemberi pinjaman.

Setelah melakukan studi riset yang cukup lama sejak penandatanganannya, barulah studi kelayakan sistem MRT Jakarta kemudian diterbitkan pada era Gubernur Fauzi Bowo tahun 2012. Joko Widodo dan wakilnya Basuki Tjahaja Purnama yang terpilih sebagai Gubernur dan Wakil Gubernur DKI Jakarta pada 2012 melanjutkan inisiatif tersebut, sehingga akhirnya konstruksi MRT Jakarta dapat dimulai pada Oktober 2013,

awalnya pembangunan tersebut diperkirakan akan rampung pada 2018, namun proyek tersebut baru dapat beroperasi dan diresmikan oleh Gubernur Anies Baswedan pada Maret 2019. Jumlah dana pembangunan MRT fase 1 ini mencapai sekitar 16 Triliun Rupiah, yang memiliki 13 stasiun yang terbentang Lebak Bulus-Bundaran HI sepanjang 16 km dan juga saat ini tengah dilakukan pembangunan untuk MRT fase 2.

Bentuk Pendanaan Investasi

Secara segi pembiayaan, proyek ini dapat terlaksana berkat pinjaman ODA dari pemerintah Jepang melalui JICA. Nilai pembangunan MRT fase 1 mencapai US\$ 1,18 Miliar atau 16 Triliun Rupiah. Sedangkan fase 2 diestimasikan akan memakan dana lebih tinggi yakni mencapai lebih 22-25 Triliun Rupiah, hal itu dikarenakan faktor teknis seperti medan yang cukup sulit dan pelelangan kontraktor yang alot. Adapun alur dari pembiayaan MRT ini diberikan oleh JICA kepada pemerintah Indonesia dan baru disalurkan kepada pemerintah daerah Provinsi DKI Jakarta.²⁴ Proyek MRT fase 2 memiliki skema pendanaan yang sama dengan fase 1. Skema pinjaman dana untuk proyek ini bersifat *government to government* atau G2G, yang mana proyek ini menjadi urusan antara kedua negara secara langsung dalam urusannya.²⁵

Pemerintah Indonesia berhutang kepada Jepang dengan tempo yang dibayarkan secara bertahap selama 40 tahun dengan *grace period* selama 10

jokowi-ahok-1553389091592274179/full, (diakses pada 16 November 2021).

²⁴ CPI, "Jakarta's Mass Rapid Transit", <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/jakartas-mass-rapid-transit-mrt-2011-ongoing>, (diakses pada 27 Agustus 2021).

²⁵ Anita Puspa, "MRT Jakarta Siapkan Opsi Pendanaan Proyek Fase 3 dan 4", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210317/98/1368872/mrt-jakarta-siapkan-opsi-pendanaan-proyek-fase-3-dan-4>, (diakses pada 16 November 2021).

tahun. *Grace period* maksudnya MRT Jakarta diberi tenggang waktu untuk menjalankan operasional terlebih dahulu, artinya bahwa Pemerintah Indonesia baru mulai mencicil pinjaman 10 tahun setelah pinjaman itu ditandatangani yang dimulai sejak penandatanganan *loan* pertama, yaitu Desember 2015, yang mana angsuran pertama baru akan dibayarkan pada Desember 2025.

Bunga yang harus dibayar pemerintah kepada JICA dapat dikatakan relatif kecil, yakni hanya 0,01 persen. Hal itu dikarenakan dalam perjanjiannya, pinjaman ini bersifat *tide loan*, yakni pinjaman yang memiliki persyaratan. Syarat tersebut adalah kontraktor dan perusahaan yang terlibat harus berasal dari Jepang. Setelah proyek ini berjalan, kontraktor yang menagih pembayaran akan dikumpulkan seluruh bukti pekerjaannya. Setelah itu, dilakukan proses verifikasi oleh tim gabungan dari MRT, Kemenhub dan Pemprov DKI. Hasil verifikasi tersebut akan dibawa pemerintah pusat untuk kemudian diserahkan ke Pemerintah Jepang melalui JICA untuk diverifikasi.²⁶

²⁶ Kompas, "Utang MRT Jakarta ke Jepang akan Lunas Dalam 40 Tahun", <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/04/08/22393811/utang-mrt-jakarta-ke-jepang-akan-lunas-dalam-40-tahun?page=all>, (diakses pada 16 November 2021).

²⁷ MRT Jakarta, "Laporan Tahunan PT MRT Jakarta (Persero) Tahun 2019: Bersama Mewujudkan Peningkatan Nilai", <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/laporan-tahunan-pt-mrt-jakarta-persero-tahun-2019->

Dampak dan Respon Masyarakat

Berdasarkan *annual report* MRT Jakarta, tempo Maret hingga Desember 2019 lalu, pengguna layanan MRT Jakarta tercatat mencapai lebih dari 24 juta orang. Angka tersebut menunjukkan bahwa terdapat antusias dari masyarakat untuk menggunakan moda transportasi tersebut. Jika dirata-ratakan, maka setiap harinya terdapat lebih dari 89 ribu orang yang menggunakan MRT Jakarta pada tahun pertama operasionalnya, yang mana angka tersebut melampaui target awal yakni 65 ribu orang per hari serta tingkat ketepatan waktu mencapai 99,9 persen selama operasionalnya. Pada tahun pertamanya tersebut, MRT Jakarta berhasil mendapatkan laba sebesar Rp143,38 Miliar.²⁷

Selanjutnya pada tahun 2020, tahun kedua operasionalnya, pihak MRT Jakarta mencatat angka pengguna layanan MRT Jakarta mencapai 9,9 juta orang atau rata-rata harian hanya 27 ribu orang. Penurunan angka drastis tersebut disebabkan karena transportasi publik menjadi salah satu sektor yang terdampak parah akibat pandemi dikarenakan terdapat kebijakan *lockdown* dan pengetatan ruang publik oleh pemerintah yang menghambat aktivitas masyarakat.²⁸

bersama-mewujudkan-peningkatan, (diakses pada 8 Oktober 2021).

²⁸ MRT Jakarta "Lebih Dari 9,9 juta Orang Gunakan MRT Jakarta Sepanjang 2020", <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/lebih-dari-99-juta-orang-gunakan-mrt-jakarta-sepanjang-2020#:~:text=2020%20%7C%20MRT%20Jakarta,Lebih%20Dari%209%2C9%20juta%20Orang%20Gunakan%20MRT%20Jakarta%20Sepanjang,1%20Januari%E2%80%9430%20Desember>, (diakses pada 8 Oktober 2021).

Kebijakan pengetatan tersebut seperti PSBB dan PPKM juga masih dijalankan dalam beberapa tahapan pada tahun 2021 ini, sehingga sampai Agustus 2021 pengguna layanan MRT hanya mencapai sekitar 4 juta orang saja.

Secara perkiraan dampak, MRT Jakarta yang pertama kali dibuka pada Maret 2019 lalu dapat dikatakan sebagai salah satu solusi dalam penekanan angka kemacetan di Jakarta, hal ini dibuktikan dari penempatan ranking Jakarta dalam kota termacet di dunia yang pada 2019 berada di urutan 10. Setahun berselang, Jakarta berada di urutan ke-31, dan bahkan dalam 8 bulan operasionalnya, tercatat hampir 20 juta penumpang yang menggunakan MRT Jakarta.²⁹

Tentunya, dampak lain proyek adalah seperti peningkatan kapasitas dan sistem transportasi umum yang lebih terintegrasi, efisiensi waktu dan biaya perjalanan dan penciptaan lapangan kerja. Secara dampak lingkungan, emisi gas rumah kaca juga diharapkan menurun sebagai akibat dari MRT menjadi sekitar 93 ribu ton Co2 per tahun atau 0,7 persen dari total emisi Co2 saat ini. Ketika masyarakat lebih memilih MRT daripada mobil dan sepeda motor, angka kecelakaan lalu lintas dan kemacetan di kota juga diperkirakan akan berkurang.³⁰ Perlu digarisbawahi, bahwa MRT sendiri hanya dapat melayani sejumlah kecil komuter dan tidak akan menjadi *problem solving* tunggal masalah kemacetan di Jakarta

tanpa integrasi dengan layanan transportasi umum yang lebih luas,

KESIMPULAN

Jepang sebagai salah satu negara maju di Asia, bahkan dunia, memiliki proses yang tidak instan dalam mencapai kemajuannya. Selama lebih 200 tahun terisolasi dari dunia luar pada era keshogunan Tokugawa dan mengalami kemajuan pada era Meiji hingga turut serta dalam PD II yang berujung pada pengeboman dua kotanya, Nagasaki dan Hiroshima pada Agustus 1945. Peristiwa tersebut menyebabkan Jepang menyerah karena berfokus terhadap merestrukturisasi pembangunan ekonomi negaranya, salah satunya dengan melakukan percepatan industrialisasi. Salah satu hasil dari restrukturisasi tersebut adalah penciptaan teknologi dan infrastruktur yang mumpuni.

Infrastruktur inilah yang kemudian menjadi salah satu instrumen ekonomi politik internasional Jepang. Dari sisi ekonomi, dengan memberikan pinjaman untuk pembangunan proyek strategis di negara lain, pinjaman tersebut dapat menjadi income jangka panjang bagi Jepang. Sedangkan dari sisi politik, kebijakan tersebut dapat memperkuat diplomasi Jepang yang tentu berpengaruh sebagai mitra bagi negara lain. Saat ini kita melihat bagaimana Jepang dan China tengah bersaing dalam perebutan berbagai megaprojek di kawasan Asia, terutama Asia Tenggara. Terutama terhadap proyek

²⁹ Abdul Basith Bardan, "Tingkat kemacetan turun drastis, DKI Jakarta keluar dari 10 kota termacet di dunia". <https://regional.kontan.co.id/news/tingkat-kemacetan-turun-drastis-dki-jakarta-keluar-dari-10-kota-termacet-di-dunia>, (diakses pada 30 Maret 2021).

³⁰ Eko Nur Surahman, "Municipal bonds as the financing strategy for urban infrastructure: case study of Jakarta MRT", Jurnal Keuangan dan Perbankan, 2016. Hal 269-281

perkeretaan di beberapa negara seperti Malaysia, Singapura, Filipina, dan Indonesia.

Terkhusus Indonesia, terdapat sebuah dinamika politik antara Jepang, China dan Indonesia mengenai pembangunan kereta cepat. dimana sebelumnya, Jepang merupakan negara tunggal yang berminat dan siap menggaet proyek tersebut dan bahkan telah melakukan aktualisasi secara awal dengan menyiapkan *feasibility study* atau uji kelayakan, namun Jepang meminta penggunaan dana Indonesia untuk proyek tersebut, yang mana pemerintah Indonesia pada saat itu enggan memilih skema tersebut.

Secara mengejutkan, pada awal September 2015, pemerintah kemudian membatalkan megaprojek tersebut mempertimbangkan penggunaan dana negara yang terlalu besar. Kedua negara kemudian merevisi proposal tersebut dan berakhir kepada Cina sebagai pemenangnya karena syarat yang lebih menguntungkan bagi Indonesia. Namun faktanya Jepang juga tidak sepenuhnya kalah dalam persaingan ini, dimana Jepang berhasil mengamankan proyek kereta semi cepat ruas Jakarta-Surabaya dan sebelumnya juga menggarap proyek MRT Jakarta dalam 2 fase.

Sebagaimana yang telah dipaparkan diatas, kita melihat bahwa proyek kereta cepat di Indonesia merupakan sebuah contoh besar bagaimana politik mempengaruhi dan membentuk proyek tersebut. Proyek-proyek besar tersebut juga dilihat sebagai instrumen penting dalam diplomasi perpolitikan internasional yang dapat menjaga dukungan politik dari negara tertentu. Juga, proyek kereta cepat ini juga

dapat dibilang sebagai *turning point* dari modernisasi sistem transportasi publik di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

JICA. "Organization profile".

<https://www.jica.go.jp/english/about/organization/index.html> (diakses pada 5 Januari 2021).

Japan Embassy. "Sistem Bantuan ODA Jepang di Indonesia".

https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm (diakses pada 5 Januari 2021).

Tomtom. "Jakarta Traffic".

https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/jakarta-traffic/ (diakses pada 9 Maret 2021).

MRT Jakarta. "Sejarah MRT Jakarta".

<https://www.jakartamrt.co.id/mrt-jakarta/sejarah-mrt-jakarta/> (diakses pada 10 Januari 2021).

Hamdi, Imam. "Investasi MRT Jakarta

Fase 1 Sebanyak Rp 16 T Kembali Setelah". *Tempo.co*.

<https://metro.tempo.co/read/1190653/investasi-mrt-jakarta-fase-1-sebanyak-rp-16-t-kembali-setelah/full&view=ok> (diakses pada 6 Mei 2020).

Dahlan, A.F dan Anna Franczyk, "Public Perceptions of a New MRT Service:

- a Pre-launch Study in Jakarta”, *Urban Rail Transit* (2019). Hal 278-288
- Robert Jackson, Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar, 2013.
- Keohane R.O. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*, Princeton University Press, 1984.
- Milner, Hellen. *International Theories of Cooperation Among Nations: Strengths and Weaknesses*. World Politics, 466–496, 1992.
- Holsti, K.J, *Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II*, Terjemahan M. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga, 1988. hal. 652-653 dikutip dari Agita Suryadi, *Kepentingan Indonesia Menyepakati Kerjasama Ekonomi dengan Slovakia dalam Bidang Energi dan Infrastruktur*, *Library of Riau University*.
- Pupu Saeful Rahmat, “Penelitian Kualitatif”, *EQUILIBRIUM*, Vol.5, No.9, (Januari-Juni 2009) Hal 2-3
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta : 2009.
- Kartini Kartono, *Pengantar Metodologi Research*, Bandung: Alumni Bandung, 1998.
- Tomoo Kikuchi & Sayaka Unzaki, “Japanese infrastructure investment in Southeast Asia”, *Journal of Infrastructure, Policy and Development* Vol. 3 Issue 1 (2019). Hal 129-138
- Geradi Yudhistira, Moh Iqbal & Lira Agushinta, “Transportation System in Japan: A Literature Study”, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* Vol. 2 No. 3 (2015). Hal 333-352
- The Jakarta Post, “Put MRT Above Politics”.
<https://www.thejakartapost.com/academia/2019/03/30/put-mrt-above-politics.html> (diakses pada 28 Agustus 2021).
- KumparanBisnis, “Sejarah MRT Jakarta, Digagas tahun 1986, Dieksekusi era Jokowi Ahok”,
<https://kumparan.com/kumparanbisnis/sejarah-mrt-jakarta-digagas-tahun-1986-dieksekusi-era-jokowi-ahok>

- ahok-1553389091592274179/full, (diakses pada 16 November 2021).diakses pada 2 Desember 2021).
- CPI. “Jakarta’s Mass Rapid Transit”. <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/jakartas-mass-rapid-transit-mrt-2011-ongoing> (diakses pada 27 Agustus 2021).
- Puspa, Anita, “MRT Jakarta Siapkan Opsi Pendanaan Proyek Fase 3 dan 4”, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210317/98/1368872/mrt-jakarta-siapkan-opsi-pendanaan-proyek-fase-3-dan-4>, (diakses pada 16 November 2021).
- Kompas, “Utang MRT Jakarta ke Jepang akan Lunas Dalam 40 Tahun;”, <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/04/08/22393811/utang-mrt-jakarta-ke-jepang-akan-lunas-dalam-40-tahun?page=all>, (diakses pada 16 November 2021).
- MRT Jakarta, “Laporan Tahunan PT MRT Jakarta (Persero) Tahun 2019: Bersama Mewujudkan Peningkatan Nilai”, <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/laporan-tahunan-pt-mrt-jakarta-perseroda-tahun-2019-bersama-mewujudkan-peningkatan>, (diakses pada 8 Oktober 2021).
- MRT Jakarta “Lebih Dari 9,9 juta Orang Gunakan MRT Jakarta Sepanjang 2020”, <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/lebih-dari-99-juta-orang-gunakan-mrt-jakarta-sepanjang-2020#:~:text=2020%20%7C%20MRT%20Jakarta,Lebih%20Dari%209%2C9%20juta%20Orang%20Gunakan%20MRT%20Jakarta%20Sepanjang,1%20Januari%E2%80%94> %20Desember), (diakses pada 8 Oktober 2021).
- Eko Nur Surahman, “*Municipal bonds as the financing strategy for urban infrastructure: case study of Jakarta MRT*”, Jurnal Keuangan dan Perbankan, 2016. Hal 369-281
- MOFA Japan. “Japan's ODA Disbursements to Indonesia by Fiscal Year”. <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaikou/oda/files/000142543.pdf> (diakses pada 6 Mei 2020).

Hasegawa, Sukehiro. *Japanese Foreign Aid: Policy and Practice*. Praeger, New York, 1979.