

**KEPENTINGAN JEPANG MELALUI  
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)  
DALAM PEMBANGUNAN MRT DI JAKARTA**

**Oleh: Rifqi Muzakki Azwat**

(email: rifqi.muzakki4249@student.unri.ac.id)

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

Bibliografi: 25 Buku, 10 Jurnal, 30 Website, 4 Tesis

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H.R Soebrantas KM 12,5 Simp. Baru Pekanbaru

**ABSTRACT**

*The construction of the Mass Rapid Transit (MRT) in Jakarta has become an important infrastructure project for the Indonesian government. In this context, Japan has played an active role through the Japan International Cooperation Agency (JICA) as a partner in advancing the MRT project in the capital. The purpose of this study is to analyze Japan's interest through JICA in the construction of the MRT in Jakarta.*

*In order to provide more specific accuracy to the results, the researcher uses the neorealism paradigm and the theory of foreign aid as a basic reference for research to clarify Japan's motives through JICA in the construction of the MRT in Jakarta. The analysis was carried out by analyzing books, officially published journals, documents, news.*

*The results showed that Japan's motives in providing assistance to the Jakarta MRT project through JICA were divided into 3, namely humanitarian motives, economic motives, and socio-political motives. First, for humanitarian motives, where Japan uses this project to help people in partner countries in aspects of transportation technology as it is done to achieve JICA's fourth agenda. Second, for economic motives, in which Japan seeks to strengthen its economic influence and invest in long-term investment through foreign aid in the MRT project in Jakarta for Indonesia. Third, for socio-political motives, where the Japanese state as a driving force provides assistance with the aim of creating ties between the two countries, then Indonesia trusts Japan more in the aspect of security motives, for example, as in the Phase 2 MRT project because the technology is considered qualified and has security. good trains, and the existence of these motives also influences the Japanese economic motives which can carry out investment and import activities in Indonesia through this cooperation.*

**Keywords:** *JICA, MRT, Foreign Aid*

## PEMBAHASAN

Kerjasama antar negara sangat dibutuhkan baik dalam lingkup regional, bilateral, dan multilateral, suatu negara tidak bisa berkembang sendiri tanpa adanya bantuan dan interaksi dari negara lainnya baik dalam bidang politik, sosial, ekonomi, budaya, dan lain-lain. Indonesia sebagai negara yang memiliki kekayaan sumber daya alam mempunyai banyak peluang untuk menjalin kerjasama ekonomi dalam sektor apapun. Hubungan luar negeri Indonesia dan Jepang sejak tahun 1958 dengan disahkannya perjanjian perdamaian antara Indonesia dengan Jepang.<sup>1</sup> Hubungan antara Indonesia dan Jepang telah lama melakukan kerjasama, dan pertama kali dalam melaksanakan kerjasama sosial-ekonomi adalah pada proyek pembangunan, industri, elektronik dan bersamaan dengan masuknya gelombang migrasi Jepang ke Indonesia.

Sebagai salah satu negara dengan kekuatan ekonomi terbesar didunia, Jepang sudah banyak menjalin kerjasama ekonomi dengan negara-negara lain khususnya dalam bidang perdagangan dan bantuan luar negeri. Pada awal abad ke 20 negara Jepang berkembang pesat sebagai salah satu negara dengan tingkat kemajuan tinggi didunia. Pencapaian Jepang terdiri dari banyak bidang, diantaranya pertanian, perikanan,

perindustrian, dan jasa yang akhirnya menjadikan negara ini salah satu dari negara terbesar ketiga sebagai negara yang berpotensi dalam pasar bebas, setelah Cina dan Amerika Serikat.<sup>2</sup>

Permasalahan transportasi di beberapa negara berkembang sangat kritis, kemacetan menjadi alasan utama sebuah negara mengembangkan teknologi transportasinya. Indonesia sebagai negara berkembang dengan wilayah kedaulatan yang sangat besar yang menempati urutan lima besar dalam hal jumlah penduduk.

Di Kota Jakarta, setiap harinya lebih dari 4 juta penglaju dari berbagai daerah di sekitar DKI Jakarta (Jabodetabek) keluar dan masuk ke wilayah ibu kota tersebut. Kecenderungan perluasan Kota Jakarta – Jabodetabek yang begitu tinggi dan kurang terkontrol secara signifikan dapat meningkatkan biaya transportasi, mengurangi tingkat mobilitas, hingga menurunkan kualitas hidup.

Mengingat bahwa permasalahan kemacetan di Jakarta yang sudah terlalu pelik, maka Pemprov DKI Jakarta merencanakan pembangunan sebuah moda transportasi yang terintegrasi dengan moda angkutan lainnya yang mampu mengangkut banyak penumpang yang disebut *Mass Rapid Transit* atau MRT dengan skema *Heavy Rail*

---

<sup>1</sup> S. Djelantik. (2015). *Jepang sebagai Raksasa Ekonomi Dunia*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

---

<sup>2</sup> U.S Departement of State. “*Japan: Country Profile*” [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.state.gov/p/eap/ci/ja/>.

*Transit* yang direncanakan mampu untuk mereduksi serta mengurai kemacetan ibukota. Oleh karena itu proyek ini secara utuh dikelola oleh Pemprov DKI Jakarta dengan mendirikan apa yang disebut dengan PT MRT Jakarta pada 17 Juni 2008 dengan atas rekomendasi serta berkoordinasi dengan JICA dan membuat mekanisme satu pintu pengorganisasian dalam penyelesaian proyek MRT ini.

Jepang memiliki anggaran sendiri dalam pendanaan bantuan luar negeri, *Japan International Cooperation Agency* (JICA) merupakan lembaga yang dibentuk oleh pemerintahan Jepang untuk membantu pembangunan di negara-negara berkembang.<sup>3</sup>

Peneliti melihat penelitian ini penting untuk dibahas karena adanya hubungan antar kedua negara dengan status berbeda, yakni antara negara berkembang dengan negara maju yang biasanya hanya sebatas pemberian bantuan luar negeri. Selain itu, Indonesia dalam merealisasikan penguatan infrastruktur sektor pelabuhan, perkapalan, bandar udara, dan kereta api berkecepatan tinggi membutuhkan kerja sama dengan negara lain, tetapi di sisi lain Jepang menerima tawaran kerja sama tersebut melalui lembaga bantuan

dananya, yakni JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Sehingga dalam penelitian ini peneliti berupaya untuk meneliti lebih lanjut terkait kepentingan dari Jepang melalui JICA dalam memberikan bantuan terhadap pembangunan kereta cepat (MRT) di Jakarta, Indonesia dengan judul “Kepentingan Jepang melalui JICA (*Japan International Cooperation Agency*) dalam Pembangunan Kereta Cepat di Jakarta.

## KERANGKA TEORI

### Perspektif Neorealisme

Perspektif yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah neorealisme. Pemikiran neorealisme berupaya untuk menyempurnakan kembali realisme klasik dengan menempatkan kembali negara dalam struktur yang penting.<sup>4</sup> Menurut pandangan neorealisme, negara melakukan kerja sama berdasarkan pada self-interest yang digunakan untuk memenuhi tujuan *survival*-nya. Namun, neorealisme memandang secara pesimis terhadap hasil dari kerja sama. Kepentingan utama negara yakni kelangsungannya sendiri, sehingga negara akan memaksimalkan *power* mereka, baik kekuatan ekonomi maupun militer.

### Teori Bantuan Luar Negeri

---

<sup>3</sup> JICA. “Program Kemitraan JICA: Membangun Partisipasi Aktif Masyarakat dalam Kerjasama Internasional” [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.jica.go.jp/indonesia/indonesian/activities/activity03.html>

---

<sup>4</sup> Iva Rachmawati. (2012). *Memahami Perkembangan Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Aswaja Pressindo.

Dalam arti luas, , K.J. Holsti dalam bukunya “International Politics: Framework of Analysis” mengartikan bantuan luar negeri sebagai transfer uang, teknologi, ataupun nasihat-nasihat teknis dari negara donor ke negara penerima.<sup>5</sup>

Menurut Sogge, dalam bukunya yang berjudul “Motives Behind the Allocation of Aid” bahwasannya dibalik bantuan bantuan luar negeri selalu terdapat motif, yaitu:

- 1) Motif Kemanusiaan
- 2) Motif Ekonomi
- 3) Motif Sosial Politik

### **Tingkat Analisis Kelompok**

Menurut Mohtar Mas'oe'd, ada studi hubungan internasional: perilaku individu, perilaku kolektif/kelompok, Negara dan sistem internasional.<sup>6</sup> Dalam penelitian ini, menggunakan level analisa negara bangsa dengan Jepang yang menjadi aktor utama, yaitu dengan membahas kepentingan Jepang melalui JICA dalam pemberian bantuan terhadap proyek MRT di Jakarta.

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Penelitian

kualitatif merupakan suatu sarana yang bertujuan untuk mengeksplorasi dan memahami makna individu atau kelompok yang dianggap sebagai masalah sosial atau kemanusiaan.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian eksplanatif. Penelitian eksplanatif meliputi pengumpulan data yang menjelaskan suatu kejadian dan kemudian mengorganisir, mentabulasi atau menyajikan data dalam bentuk tabel atau daftar, menggambarkan, dan menjelaskan data yang sudah dikumpulkan.

### **PEMBAHASAN**

#### **Sejarah Berdirinya JICA**

JICA (Japan International Cooperation Agency) merupakan salah satu institusi resmi Jepang yang bertanggungjawab atas pelaksanaan dari serangkaian kerjasama teknis dengan negara-negara berkembang yang berdasarkan atas kesepakatan bilateral pemerintah masing-masing secara resmi. Pada mulanya JICA berdiri hanya berfungsi sebagai lembaga kerjasama, secara khusus tugasnya adalah menyalurkan bantuan teknik saja. Namun pada Oktober tahun 2008, JICA melakukan merger dengan Japan Bank for International Cooperation (JBIC) bagian operasi kerjasama ekonomi luar negeri Jepang.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> K.J. Holsti. (1995). *International Politics: Framework of Anaylsis*. New Jersey. Hal. 181.

<sup>6</sup> Mochtar Mas'oe'd. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta :LP3ES. Hal. 40.

---

<sup>7</sup> Tri Farida Iryani. (2011). “Peranan Japan International Cooperation Agency (JICA) Dalam Meningkatkan Kualitas Pendidikan Di Indonesia (Studi Kasus: Kabupaten

Sejak 1954 dan bergabung dalam Colombo Plan, Pemerintah Jepang terus berupaya meningkatkan kerjasama-kerjasama dengan memanfaatkan dana dan teknologi yang Jepang miliki melalui kerangka Bantuan Pembangunan Resmi atau yang dikenal dengan ODA (Official Development Assistance). Bantuan ODA tersebut diberikan kepada negara yang dikategorikan sebagai negara berkembang dengan berbagai masalah yang dihadapi seperti kelaparan dan kemiskinan serta kurangnya pelayanan pendidikan dan kesehatan.

Mekanisme formulasi kebijakan ODA telah berubah sebanyak tiga kali, dimana terjadi semacam pengurangan atau penggabungan institusi yang terlibat, yaitu sebagai berikut: Pertama, pada tahun 1999, dimana OECF (sebagai badan penyalur ODA tipe pinjaman) digabungkan dengan Export-Import Bank (yang memberikan pinjaman kepada sektor swasta, baik di Jepang maupun di negara-negara berkembang termasuk Indonesia, menjadi JBIC (Japan Bank for International Cooperation).

Kedua, pada tahun 2001, berupa reformasi pemerintahan, yang dalam kasus ODA, menggabungkan EPA (Economic Planning Agency) dengan MITI menjadi METI (Ministry of Economy, Trade and Industry). JBIC sendiri yang tadinya

secara formalitas berada dibawah koordinasi EPA, kemudian dipindahkan menjadi dibawah koordinasi MoFA. Serta ketiga, pada tahun 2008, dimana JBIC yang terkait dengan penyaluran ODA pinjaman ke negara-negara berkembang bergabung dengan JICA, sebagai bentuk upaya Jepang untuk memfokuskan penyaluran ODA hanya pada satu institusi saja (kebijakan satu-atap).

JICA memiliki visi “Inclusive dan Dynamic Development”. Dynamic development mengacu pada self-reinforcing virtuous cycles baik dalam rangka menciptakan pertumbuhan ekonomi maupun pengurangan kemiskinan secara konstan di lingkungan negara-negara berkembang pada jangka menengah maupun jangka panjang. JICA yang baru akan kreatif, memberikan dorongan yang lebih efektif, sehingga pada akhirnya semua akan bergerak dengan cepat.<sup>8</sup>

### **Mitra Strategis Jepang dalam Agenda Pembangunan Infrastruktur**

Jepang juga terlibat dalam kerja sama regional melalui forum-forum seperti ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) dan APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) untuk mempromosikan

---

*Barru Provinsi Sulawesi Selatan 2007-2010*). Skripsi: UNIKOM.

---

<sup>8</sup> PDF File, Lembaga Management Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia-Japan International Cooperation Agency... Op. Cit: hal 11.

kerja sama pembangunan infrastruktur di Asia-Pasifik.

Berdasarkan kajian kerja sama yang telah dilakukan oleh Jepang tersebut berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah negara, dapat diketahui bahwa Jepang ingin lebih memperkuat posisi kerja sama bilateralnya dalam hal pembangunan infrastruktur terutama di wilayah Asia Pasifik. Dalam hal ini, Jepang melalui lembaga pemerintahannya yakni JICA, melakukan kerja sama strategis dalam pembangunan infrastruktur di beberapa negara yang terdapat di Asia Pasifik.

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan dengan kerja sama strategis di negara-negara Asia Pasifik dilakukan tidak tanpa alasan. Jepang ingin membuat kawasan Asia pasifik sebagai kawasan pengembangan pasar perekonomiannya.<sup>9</sup> Kawasan Asia Pasifik adalah wilayah yang menunjukkan perkembangan ekonomi yang sangat pesat dalam dekade terakhir ini. Salah satu kawasan yang memiliki daya tarik dalam hubungan kerja sama adalah kawasan Asia Tenggara, di mana terdapat 10 negara anggota ASEAN, yang pada tahun 2015 menjadi Masyarakat ASEAN (ASEAN Community), yang kohesif secara

politik, terintegrasi secara ekonomi, harmonis secara budaya dan bertanggungjawab secara sosial.

Pihak Jepang memberikan proyek ini kepada Indonesia karena posisi negara Indonesia yang begitu strategis dan juga Indonesia banyak melakukan mitra kerjasama dengan beberapa negara. Secara tidak langsung Jepang ingin menunjukkan bahwa Jepang memiliki kelebihan dibidang pembaharuan teknologi. Dari situlah dapat kita lihat bahwa keinginan Jepang sebenarnya ingin menarik perhatian beberapa negara di kawasan Asia Pasifik perihal kelebihan teknologi yang dimiliki oleh Jepang.

### **ODA sebagai Instrumen Politik Luar Negeri Jepang**

Terwujudnya kepentingan nasional Jepang dijadikan tujuan dasar pelaksanaan bantuan ODA kepada negara berkembang, termasuk bantuan yang diberikan Jepang kepada Indonesia, khususnya bantuan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Perhatian penuh yang diberikan Jepang kepada Indonesia dalam mengatasi masalah infrastruktur dengan ambisi Jepang untuk menjadi negara Asia yang kuat dan setara dengan bangsa Barat. Hal ini dilakukan melalui bantuan ODA dan beberapa program proyek yang diberikan.

Jepang ingin menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Jepang sebagai negara donor bantuan

---

<sup>9</sup> Kensuke Yanagia. (2021, September 11). "Japan's Connectivity Initiatives in the Indo-Pacific" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.nbr.org/publication/japans-connectivity-initiatives-in-the-indo-pacific/>.

luar negeri memiliki kontribusi yang sangat besar bagi pembangunan internasional dan dapat dibandingkan dengan beberapa negara barat yang menjadi donor bantuan luar negeri, seperti Swedia, Prancis, Inggris, Jerman, Kanada, Amerika Serikat, Italia, dan lain-lain. Apabila Jepang telah merasa mulai menguasai Indonesia, maka secara tidak langsung Jepang juga merasa telah menguasai kawasan ASEAN. Karena Indonesia merupakan negara yang paling luas di kawasan ASEAN.<sup>10</sup>

### **Bantuan Luar Negeri Jepang-Indonesia atas Proyek MRT Fase 1 dan 2**

Apabila dirangkum, Jepang melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) memainkan peranan kerja sama melalui beberapa poin penting pada proyek MRT fase 1 seperti berikut:

1. Pendanaan: JICA memberikan pendanaan utama untuk proyek MRT fase 1. Pada tahun 2011, JICA menyediakan pinjaman senilai sekitar 125 miliar yen (sekitar Rp 16 triliun). Pendanaan itu dituangkan dalam skema three sub level agreement, yakni pinjaman JICA yang telah diterima oleh Kementerian Keuangan diteruskan kepada

---

<sup>10</sup> Sarah Maxim. (2001). *The Japan International Cooperation Agency's Community Empowerment Program*. The Synergos Institute Series on Optimizing ODA Funding in Southeast Asia.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebesar 51 persen dan Pemerintah Pusat, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkerataapian Kementerian Perhubungan sebesar 49 persen.<sup>11</sup> Penyaluran pinjaman dari JICA pun tidak dilakukan sekaligus, tetapi berjangka karena pihaknya ingin menguji sejauh mana keseriusan MRT Jakarta dalam pembangunan. Pinjaman pertama senilai 1,8 miliar yen setara Rp 200 miliar jangka waktu 22 Maret 2012 hingga 22 Maret 2017, pinjaman kedua senilai 48 miliar yen setara Rp 5,5 triliun angka waktu 28 Juli 2009 hingga 28 Juli 2019, pinjaman ketiga senilai 72,2 miliar yen setara Rp 9,5 triliun jangka waktu 31 Maret 2016 hingga 31 Maret 2022 dan pinjaman keempat 70 miliar yen setara Rp 9 triliun jangka waktu 23 April 2019 hingga 23 April 2025.<sup>12</sup> Rata-rata bunga pinjaman sebesar 0,2 persen atau jauh lebih rendah dari bunga komersial bank di kisaran tiga hingga empat persen karena sifat dari pinjaman tersebut adalah pinjaman ketat (tight loan) di mana kontraktor, konsultan hingga komponen sarana harus

---

<sup>11</sup> Juwita Trisna Rahayu. (2019, November 21). Mengulas Pendanaan MRT Hingga Upaya Menutupi Biaya Operasi [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.antaranews.com/berita/1173591/mengulas-alur-pendanaan-mrt-hingga-upaya-menutupi-biaya-operasi>.

<sup>12</sup> Ibid.

melibatkan pihak Jepang. Jangka waktu yang diberikan untuk pelunasan utang tersebut selama 40 tahun setelah kontrak diteken, ditambah masa tenggang 10 tahun, yakni pada 2055.<sup>13</sup>

2. **Teknologi dan Keahlian:** Jepang telah menyumbangkan teknologi, keahlian, dan pengalaman dalam pengembangan sistem MRT. Mereka membantu Indonesia dalam perencanaan, desain, dan konstruksi infrastruktur MRT, serta memberikan pelatihan kepada staf Indonesia untuk mengoperasikan dan merawat sistem MRT.
3. **Konsultasi Teknis:** JICA juga menyediakan konsultan teknis dalam proyek MRT fase 1. Mereka membantu dalam berbagai aspek proyek, termasuk manajemen proyek, perencanaan, perancangan, dan pengawasan konstruksi.
4. **Transfer Teknologi:** Jepang berkomitmen untuk mentransfer teknologi terkait MRT kepada Indonesia. Ini bertujuan untuk membangun kapasitas lokal dalam pengelolaan, perawatan, dan pengembangan sistem MRT.
5. **Kerjasama Jangka Panjang:** Kerjasama antara Jepang dan Indonesia dalam proyek MRT tidak terbatas pada fase 1 saja. JICA telah menyatakan minatnya untuk terus berkontribusi dalam

pengembangan proyek MRT di Indonesia, termasuk fase-fase berikutnya.

Untuk kerja sama pembangunan MRT fase 2, bentuk kerja sama yang dibangun masih sama dengan MRT fase 1, akan tetapi pemberian dana bantuan yang lebih tinggi dibandingkan pada fase 1,<sup>14</sup> yakni sebesar Rp 22,6 triliun.<sup>15</sup> Berdasarkan pernyataan Direktur Konstruksi MRT Jakarta (Perseroda), Silvia Halim, bahwa penandatanganan loan dari JICA dilakukan secara bertahap atau disebut slice loan, di mana penandatanganan dilakukan sejak 2018.<sup>16</sup>

Penandatanganan kerja sama dalam proyek MRT Fase 2 dilakukan pada tahun 2016 terkait perizinan dan persiapan teknis oleh pihak terkait, di tahun 2017 hingga 2018 pengerjaan konstruksi dilakukan yang diulai dengan pembangunan jalur MRT, stasiun dan infrastruktur pendukung lainnya terlebih dulu.

### **Kepentingan Nasional Jepang dalam Proyek MRT**

Salah satu bentuk perwujudan agenda pembangunan global Jepang tersebut yakni melalui JICA. JICA (Japan Internasional Cooperation

---

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Emir Yanwardhana. (2022, September 2022). Begini Rencana RI Soal Biaya MRT Fase 2 Bengkai Jadi Rp25,3 T [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220921103948-4-373797/begini-rencana-ri-soal-biaya-mrt-fase-2-bengkai-jadi-rp253-t>.

<sup>16</sup> Ibid.

---

<sup>13</sup> Ibid.

Agency) merupakan lembaga pemerintah Jepang yang bertanggung jawab untuk mengimplementasikan bantuan pembangunan luar negeri Jepang. Dalam hal ini, JICA memiliki misi utama yaitu, *addressing the global agenda, reducing poverty through equitable growth, improving governance, achieving human security*. Dari keempat misi utama JICA tersebut, JICA berperan sebagai salah satu cara Jepang mencapai agenda pembangunan infrastruktur global melalui agenda 'Addressing the global agenda', di mana Jepang berupaya untuk mencapai agenda tersebut dengan memberikan dukungan teknis, keuangan, dan manusia dalam proyek-proyek pembangunan di negara-negara mitra.

Dalam konteks bantuan JICA terhadap proyek MRT Jakarta, hubungannya dengan agenda lembaga JICA untuk melindungi manusia dari ancaman dan membangun masyarakat yang dapat hidup secara bermartabat apabila dilihat melalui teori bantuan luar negeri dengan motif kepedulian menurut Sogge dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Meningkatkan Aksesibilitas dan Keamanan Transportasi: Dengan membangun sistem transportasi massal seperti MRT Jakarta, JICA berkontribusi dalam meningkatkan aksesibilitas dan keamanan transportasi bagi masyarakat. Transportasi massal yang efisien dan aman

membantu melindungi manusia dari ancaman seperti kemacetan, kecelakaan lalu lintas, dan polusi udara.

2. Meningkatkan Kualitas Hidup Masyarakat: Dengan menyediakan alternatif transportasi yang lebih cepat dan nyaman, proyek MRT Jakarta yang didukung oleh JICA membantu memperbaiki kualitas hidup masyarakat. Dengan mengurangi waktu perjalanan dan kemacetan, masyarakat memiliki lebih banyak waktu untuk keluarga, rekreasi, dan pengembangan pribadi, yang sesuai dengan agenda JICA untuk membangun masyarakat yang bermartabat.
3. Peningkatan Keberlanjutan dan Efisiensi: Proyek MRT Jakarta juga mendorong keberlanjutan lingkungan dan efisiensi sumber daya. Dengan mengurangi penggunaan mobil pribadi, proyek ini membantu mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara yang merugikan lingkungan serta memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat.
4. Transfer Pengetahuan dan Teknologi: Melalui bantuan proyek MRT Jakarta, JICA juga berperan dalam mentransfer pengetahuan dan teknologi terkait pembangunan infrastruktur transportasi. Hal ini membantu membangun kapasitas dan meningkatkan kemandirian negara penerima

dalam pengelolaan, perawatan, dan pengembangan infrastruktur transportasi yang lebih baik di masa depan. Dalam proyek MRT tersebut, transfer pengetahuan dan teknologi dilakuakn dengan beberapa mekanisme dan pendekatan, seperti kolaborasi antara perusahaan Jepang dan pihak lokal, pemberian pelatihan, transfer teknologi melalui kerja sama riset dan pengembangan, hingga penggunaan produk dan peralatan Jepang.<sup>17</sup>

Berdasarkan kajian kerja sama yang telah dilakukan oleh Jepang tersebut berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah negara, dapat diketahui bahwa Jepang ingin lebih memperkuat posisi kerja sama bilateralnya dalam hal pembangunan infrastruktur terutama di wilayah Asia Pasifik. Dalam hal ini, Jepang melalui lembaga pemerintahannya yakni JICA, melakukan kerja sama strategis dalam pembangunan infrastruktur di beberapa negara yang terdapat di Asia Pasifik.

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan dengan kerja sama strategis di negara-negara Asia Pasifik dilakukan tidak tanpa alasan. Jepang ingin membuat kawasan Asia pasifik sebagai kawasan

pengembangan pasar perekonomiannya.<sup>18</sup> Kawasan Asia Pasifik adalah wilayah yang menunjukkan perkembangan ekonomi yang sangat pesat dalam dekade terakhir ini. Salah satu kawasan yang memiliki daya tarik dalam hubungan kerja sama adalah kawasan Asia Tenggara, di mana terdapat 10 negara anggota ASEAN, yang pada tahun 2015 menjadi Masyarakat ASEAN (ASEAN Community), yang kohesif secara politik, terintegrasi secara ekonomi, harmonis secara budaya dan bertanggungjawab secara sosial. Bank Dunia memprediksi bahwa pada tahun 2050 kawasan Asia akan mendominasi hingga separuh dari produk domestik bruto dunia, dan dihuni 60% penduduk dunia.

Maka atas dasar itulah, perkembangan perekonomian yang pesat yang terjadi di kawasan Asia Pasifik menjadi incaran Jepang sebagai perluasan pasar perekonomiannya. Karena tidak menutup kemungkinan, telah banyak negara barat yang mulai melirik negara-negara di kawasan Asia Pasifik ini. bila beberapa negara di kawasan Asia Pasifik ini mulai melakukan kerjasama yang kuat dengan Jepang dalam perihal perekonomian, maka secara tidak langsung, negara-negara barat pun juga akan memperluas pasar

---

<sup>17</sup> Navila Budiarto. (2022). "Impelementasi Japan Official Development Assistance dalam Proyek Mass Rapid Transit Fase 1 Jakarta". Skripsi Universitas Muhammadiyah Malang.

---

<sup>18</sup> Kensuke Yanagia. (2021, September 11). "Japan's Connectivity Initiatives in the Indo-Pacific" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.nbr.org/publication/japan-connectivity-initiatives-in-the-indo-pacific/>.

perekonomiannya dan bekerjasama dengan Jepang. Dari sinilah Jepang akan mendapatkan keuntungan yang sangat besar. Menyangkut hal tersebut, Jepang memanfaatkan posisinya sebagai negara adikuasa di kawasan Asia Pasifik dengan salah satu caranya memberikan bantuan proyek pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia Jakarta.

Pihak Jepang memberikan proyek ini kepada Indonesia karena posisi negara Indonesia yang begitu strategis dan juga Indonesia banyak melakukan mitra kerjasama dengan beberapa negara. Secara tidak langsung Jepang ingin menunjukkan bahwa Jepang memiliki kelebihan dibidang pembaharuan teknologi. Dari situlah dapat kita lihat bahwa keinginan Jepang sebenarnya ingin menarik perhatian beberapa negara di kawasan Asia Pasifik perihal kelebihan teknologi yang dimiliki oleh Jepang.

Apabila beberapa negara di kawasan Asia Pasifik mulai tertarik untuk memiliki atau bahkan mengadopsi pembaharuan teknologi yang dimiliki oleh Jepang, secara tidak langsung Jepang dapat dikatakan berhasil untuk menarik minat beberapa negara di kawasan tersebut.<sup>19</sup> Sehingga dari cara inilah Jepang dapat memperluas pasar perekonomiannya melalui

pembaharuan teknologi yang dimilikinya.

Dalam kesepakatan Indonesia dan Jepang, JICA harus menjadi group leader dan mendapat share sebanyak 50% dalam pengerjaan paket kontrak pada pembangunan MRT Jakarta. Maka, Indonesia haruslah menggunakan kontraktor dari Jepang yang nantinya juga menjadi pemimpin konsorsium berdasarkan persyaratan tersebut.

Dapat dinilai bahwa pengerjaan proyek MRT Jakarta lebih didominasi oleh perusahaan milik Jepang, bahkan hampir semua dipimpin oleh perusahaan milik Jepang. Hal ini menjadikan Indonesia tidak dapat memilih perusahaan kontraktor terbaik lainnya milik Indonesia. Keadaan ini akan memperbesar kemungkinan untuk kontraktor Jepang dalam melakukan pengontrolan ekspor komponen ke Indonesia dan hal ini akan memperbesar peluang perusahaan-perusahaan Jepang untuk menguasai proyek-proyek pembangunan selanjutnya di Indonesia. Dalam kesepakatan ini, 30 % komponen-komponen MRT Jakarta harus dikirim dari Jepang (buatan Jepang) , dengan keadaan tersebut Jepang dapat memanfaatkan keadaan ini untuk ekspor komponen-komponen-pendukung pembangunan MRT Jakarta dengan demikian Jepang akan memperoleh keuntungan. Dengan persyaratan tersebut akan menimbulkan dampak

---

<sup>19</sup> Keiichi Trunekawa. (2018). Japan's Development Assistance in the Asia-Pacific Region: Trends and Implications. *Journal Asian Survey*.

ketergantungan bagi Indonesia, kedepannya Indonesia akan ketergantungan terhadap produk buatan Jepang.<sup>20</sup>

## SIMPULAN

Penelitian ini mengungkapkan motif kepentingan Jepang dalam proyek MRT di Jakarta dengan menggunakan Teori Bantuan Luar Negeri dari Sogge, di mana menurut Sogge suatu negara pendonor memberikan bantuan terhadap suatu negara berdasarkan oleh beberapa motif, antara lain:

Pertama, berdasarkan motif kemanusiaan. Di motif ini negara pemberi bantuan atau negara pendonor bertujuan untuk membantu masyarakat di negara yang lebih miskin darinya, dalam hal ini Jepang sebagai negara maju membantu Indonesia sebagai negara berkembang untuk menyelesaikan permasalahan di negaranya, seperti dalam pengembangan aspek teknologi, di mana Indonesia khususnya di wilayah Jakarta sering kali menghadapi situasi rumit dalam menyelesaikan isu kemacetan hingga polusi udara yang merupakan dampak dari banyaknya jumlah populasi penduduk serta penggunaan transportasi pribadi. Adapun motif kemanusiaan ini sebagaimana

dilakukan sesuai dengan agenda keempat JICA yaitu Achieving Human Security.

Kedua, berdasarkan motif ekonomi. Motif ini ditandai dengan adanya kegiatan untuk merujuk terhadap suatu aktivitas perdagangan, ekspor dan impor, maupun investasi yang dapat mempengaruhi keadaan ekonomi negara yang bersangkutan. Pada penelitian ini, dalam aspek impor motif ini ditandai dengan adanya kegiatan impor di mana bantuan luar negeri menciptakan peluang bagi negara pendonor dalam menambah pendapatan melalui negara yang dibantu, dengan harapan adanya kegiatan impor masih berlanjut meskipun tidak lagi memberi bantuan luar negeri. Hal ini ditunjukkan oleh Jepang di Indonesia karena mengingat posisi strategis Indonesia sebagai negara besar di wilayah Asia Tenggara, yang dapat menjadi tiket masuk bagi negara Jepang untuk semakin memperkuat dominasi perusahaan teknologinya saat diterapkannya pasar bebas di wilayah Asia Pasifik. Serta pada investasi, di mana motif ini dilihat dari bantuan luar negeri dapat menguntungkan negara pendonor, dalam hal ini Jepang, karena negara pendonor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonominya melalui pemberian modal dana maupun teknologi, seperti yang dilakukan Jepang melalui JICA pada proyek MRT di Jakarta. Jepang memberikan bantuan dana beserta teknologi, di mana teknologi tersebut sebagian

---

<sup>20</sup> Novi Christiastuti. (2016, Agustus 15). "Ada Gangguan Teknis, Kepulan Asap Penuhi Stasiun MRT Singapura" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://news.detik.com/internasional/d-3275783/ada-gangguan-teknis-kepulan-asap-penuhi-stasiun-mrt-singapura>.

besar penggunaan teknisnya dilakukan sebagian besar oleh perusahaan Jepang.

Ketiga, berdasarkan motif sosial dan politik. Motif ini ditandai dengan kegiatan sosial politik negara pendonor dan penerima donor, sehingga timbul ikatan dari adanya bantuan luar negeri tersebut. Dengan adanya ikatan yang tercipta antara Jepang sebagai negara pendonor dan Indonesia sebagai negara penerima donor, maka dapat semakin mempererat hubungan bilateral keduanya. Motif ikatan ini juga berhubungan dengan motif kemanusiaan dan motif ekonomi, dengan adanya motif ikatan tersebut, selanjutnya Indonesia lebih mempercayakan Jepang dalam aspek motif keamanan seperti contohnya Indonesia yang kembali memilih Jepang dalam menggarap proyek MRT Fase 2 karena teknologinya yang dinilai mumpuni serta memiliki keamanan kereta yang lebih baik. Selanjutnya dari adanya motif tersebut juga mempengaruhi motif keamanan Jepang yang dapat melakukan kegiatan investasi dan impor di Indonesia melalui bantuan luar negeri tersebut.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Budiarto, Navila. (2022). "Impelementasi Japan Official Development Assistance dalam Proyek Mass Rapid Transit Fase 1 Jakarta". Skripsi Universitas Muhammadiyah Malang.
- Christiastuti, Novi. (2016, Agustus 15). "Ada Gangguan Teknis, Kepulan Asap Penuhi Stasiun MRT Singapura" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://news.detik.com/internasional/d-3275783/ada-gangguan-teknis-kepulan-asap-penuhi-stasiun-mrt-singapura>.
- Djelantik, S. (2015). *Jepang sebagai Raksasa Ekonomi Dunia*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Holsti, K.J.. (1995). *International Politics: Framework of Anaylsis*. New Jersey. Hal. 181.
- Iryani, Tri Farida. (2011). "Peranan Japan International Cooperation Agency (JICA) Dalam Meningkatkan Kualitas Pendidikan Di Indonesia (Studi Kasus: Kabupaten Barru Provinsi Sulawesi Selatan 2007-2010)". Skripsi: UNIKOM.
- JICA. "Program Kemitraan JICA: Membangun Partisipasi Aktif Masyarakat dalam Kerjasama Internasional" [Halaman Web]. Diakses melalui [https://www.jica.go.jp/indonesia/indonesian/activities/activity\\_03.html](https://www.jica.go.jp/indonesia/indonesian/activities/activity_03.html)
- Mas'oed, Mochtar. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta :LP3ES. Hal. 40.

- Maxim, Sarah. (2001). *The Japan International Cooperation Agency's Community Empowerment Program*. The Synergos Institute Series on Optimizing ODA Funding in Southeast Asia.
- Rachmawati, Iva. (2012). *Memahami Perkembangan Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Aswaja Pressindo.
- Rahayu, Juwita Trisna. (2019, November 21). Mengulas Pendanaan MRT Hingga Upaya Menutupi Biaya Operasi [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.antaraneews.com/berita/1173591/mengulas-alur-pendanaan-mrt-hingga-upaya-menutupi-biaya-operasi>.
- Trunekawa, Keiichi. (2018). Japan's Development Assistance in the Asia-Pacific Region: Trends and Implications. *Journal Asian Survey*.
- U.S Department of State. "Japan: Country Profile" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.state.gov/p/eap/ci/ja/>.
- Yanagia, Kensuke. (2021, September 11). "Japan's Connectivity Initiatives in the Indo-Pacific" [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.nbr.org/publication/japans-connectivity-initiatives-in-the-indo-pacific/>.
- Yanwardhana, Emir. (2022, September 2022). Begini Rencana RI Soal Biaya MRT Fase 2 Bengkak Jadi Rp25,3 T [Halaman Web]. Diakses melalui <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220921103948-4-373797/begini-rencana-ri-soal-biaya-mrt-fase-2-bengkak-jadi-rp253-t>.