KEBIJAKAN ODA (*OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTANCE*) JEPANG PADA PEMBANGUNAN MRT (*MASS RAPID TRANSIT*) JAKARTA DALAM MENCAPAI *NATIONAL RAILWAY VISION* 2030

SKRIPSI

Diajukan

untuk memenuhi Sebagian Persyaratan

Guna Memperoleh Gelar Sarjana (S-1)

Dalam Bidang Ilmu Hubungan Internasional

Disusun Oleh:

DAFID HERLI YANDO

07041281823213

PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2022

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang pada Pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta dalam Mencapai *National Railway Vision* 2030

Skripsi
Oleh :
Dafid Herli Yando
07041281823213

Telah dipertahankan di depan penguji
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Pada tanggal 08 Juli 2022

Pembimbing : Tanda Tangan

1. Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si.
   NIP. 197805122002121003

2. Abdul Halim, S.IP., MA.
   NIP. 19931008202121020

Penguji : Tanda Tangan

1. Dr. Muchammad Yustian Yusa, S.S., M.Si.
   NIP. 198708192019031006

2. Ferdiansyah Rivai, S.IP., MA.
   NIP. 198904112019031013

Mengetahui,

Dekan FISIP UNSRI,

Prof. Dr. Alfitri, M.Si
NIP. 196601221990031004

Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Sofyan Effendi, S.IP., M.Si
NIP. 197705122003121003

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dafid Herli Yando

NIM : 07041281823213

Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul "**Kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang pada Pembangunan MRT Jakarta dalam Mencaai National Railway Vision 2030**" ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila dikemudian hari, terdapat pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau ada pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menerima sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa adanya paksaan dari pihak manapun.

Indralaya, 23 Juni 2022

Yang membuat pernyataan,

Dafid Herli Yando

07041281823213

INTISARI

Skripsi ini bertujuan untuk mengetahui Kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam masterplan pembangunan kereta api di Indonesia yaitu *National Railway Vision* 2030. Tinggi nya angka penduduk di Indonesia mengakibatkan butuhnya sarana transportasi umum yang juga banyak karena mobilitas masayarakat yang tinggi. Pembangunan MRT Jakarta menjadi salah satu solusi dalam memenuhi kebutuhan transportasi umum di Ibu Kota Jakarta sebagai pusat perekonomian di Indonesia . *National Railway Vision* 2030 merupakan rencana pembangunan kereta api nasional Indonesia, pembangunan MRT Jakarta menjadi salah satu bentuk implementasi dalam mencapai *National Railway Vision* 2030. Jepang memberikan bantuan luar negeri berupa dana pinjaman pembangunan, bantuan barang dan bantuan teknis melalui lembaga JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Pada penelitian ini, meneliti mengenai bantuan luar negeri yang diberikan Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dan pencapaian dalam *National Railway Vision* 2030.

Kata Kunci : Bantuan Luar Negeri, Indonesia, Jepang, MRT Jakarta, *National Railway Vision* 2030, ODA

Indralaya , 20 Juli 2022

Mengetahui

Pembimbing I	**Pembimbing II**
Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si	**Abdul Halim, S.IP.,MA.**
NIP. 1978051220021211003	**NIP. 19931008202121020**

Disetujui oleh,
Ketua Program Studi

Soffyan Effendi, S.IP., M.Si
NIP. 197705122003121003

ABSTRACT

This thesis aims to determine Japan's ODA (Official Development Assistant) policy on the construction of the Jakarta MRT in the master plan of railway development in Indonesia, namely National Railway Vision 2030. The high population in Indonesia results in the need for public transportation facilities which are also large due to the high mobility of the people. The construction of the Jakarta MRT is one solution in meeting the needs of public transportation in the capital city of Jakarta as the economic center in Indonesia. National Railway Vision 2030 is Indonesia's national railway development plan, the construction of the Jakarta MRT is one form of implementation in achieving National Railway Vision 2030. Japan provides foreign assistance in the form of development loan funds, goods assistance and technical assistance through the JICA (Japan International Cooperation Agency). In this study, we will examine the foreign assistance provided by Japan for the construction of the Jakarta MRT and the achievements in the National Railway Vision 2030.

Keywords : *Foreign Aid, Indonesia, Japan, MRT Jakarta, National Railway Vision 2030, ODA.*

Indralaya , 20 July 2022

Acknowledge by,

Advisor I	**Advisor II**
Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si	**Abdul Halim, S.IP.,MA.**
NIP. 197805122002121003	**NIP. 19931008202121020**

Approved by,
Head of Departement

Soffyan Effendi, S.IP., M.Si
NIP. 197705122003121003

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayahnya serta nikmat kesehatan yang diberikan kepada penulis sehingga dapat membuat skripsi dengan baik untuk melengkapi syarat wajib yang harus ditempuh dalam program studi.

Dalam proses penulisan skripsiini penulis tentu mendapatkan hambatan dan masalah baik secara teknis dan non-teknis yang di hadapi, namun berkat doa, usaha, serta dukungan dan bimbingan yang diberikan oleh pembimbing, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada Pembangunan MRT (*Mass Rapid* Transit) Jakarta dalam Mencapai *National Railway Vision* 2030".

Penulis menyadari keberhasilan untuk menyelesaikan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak lansgung. Untuk itulah dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan kemudahan dan kelancaran dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orang tua saya dan saudara/i saya yang selalu memberikan dukungan dan motivasi baik secara moral, material dan spiritual.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaf, MSCE selaku rektor Universitas Sriwijaya.
4. Bapak Prof. Dr. Alfitri, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
5. Sofyan Effendi, S.IP., M.Si selaku ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Sriwijaya.

6. Bapak Dr. Ranisa Putra, S.IP.,M.Si selaku pembimbing I skripsi saya yang telah sabar membimbing selama pembuatan skripsi.
7. Bapak Abdul Halim, S.IP., M.A selaku dosen Pembimbing II saya yang telah sabar membimbing dan membantu saya dalam menyelesaikan skripsi.
8. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Srwijaya yang telah memberikan ilmu selama ini.
9. Seluruh karyawan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya yang telah membantu selama penyelesaian skripsi ini.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna bagi kita semua. Penulis menyadari bahwa di dalam skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan dan kekeliruan, untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran oleh pembaca agar menunjag kesempurnaan hasil penelitian selanjutnya di masa akan datang. Hal ini disebabkan masih terbatasnya kemampuan dan ilmu yang penulis miliki.

Indralaya, 01 Juni 2022

Penulis,

Dafid Herli Yando

NIM. 07041281823213

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN i

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS ii

INTISARI iii

ABSTRACT iv

KATA PENGANTAR v

DAFTAR ISI vii

DAFTAR TABEL x

DAFTAR SINGKATAN xi

BAB I 1

PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Rumusan Masalah 11

1.3 Tujuan Penelitian 12

1.4 Manfaat Penelitian 12

1.4.1 Manfaat Teoritis 12

1.4.2 Manfaat Praktis 13

BAB II 14

TINJAUAN PUSTAKA 14

2.1 Penelitian Terdahulu 14

2.2 Kerangka Konseptual 21

2.2.3 Teori-Teori Bantuan Luar Negeri 22

2.2.4 Teori Yang Digunakan Dalam Penelitian ini 23

2.3 Alur Pemikiran 27

2.4 Argumentasi Utama 28

BAB III 29

METODOLOGI PENELITIAN 29

3.1 Desain Penelitian 29
3.2 Definisi Konsep 29
3.2.1 Bantuan Luar Negeri…. 29
3.2.2 National Railway Vision 2030 29
3.2.3 MRT Jakarta 30
3.3 Fokus Penelitian 30
3.4 Unit Analisis 32
3.5 Jenis dan Sumber Data 32
3.5.1 Jenis Data 32
3.5.2 Sumber Data 32
3.6 Teknik Pengumpulan Data 33
3.7 Teknik Keabsahan Data 33
3.8 Teknik Analisis Data 34
3.8.1 Reduksi Data 34
3.8.2 Penyajian Data 35
3.8.3 Menarik Kesimpulan atau Verifikasi 36
BAB IV 37
GAMBARAN UMUM 37
4.1 Sejarah Pembangunan Kereta Api di Indonesia 37
4.2 National Railway Vision 2030 40
4.2.1 Rencana pada Pulau Jawa 41
4.2.2 Rencana Pada Pulau Sumatera 42
4.2.3 Rencana pada Pulau Kalimantan 43
4.2.4 Rencana pada Pulau Batam 43
4.2.5 Rencana pada Pulau Bali 44
4.2.6 Rencana pada Pulau Sulawesi 44
4.2.7 Rencana pada Pulau Papua 44

4.3 Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang 45
4.4 Bantuan *Official Development Assistant* (ODA) Jepang di Indonesia 47
4.4.1 Sistim Bantuan ODA Jepang di Indonesia 48
4.4.2 Falsafah Bantuan Jepang 49
4.4.3 Pencegahan Korupsi atas Proyek-Proyek ODA 52
4.4.4 Bidang Bantuan ODA Jepang di Indonesia 52
4.5 JICA (*Japan International Cooperation Agency*) di Indonesia 56
BAB V 58
HASIL DAN ANALISIS 58
5.1 Alur Sejarah Pembangunan MRT Jakarta 58
5.2 Bantuan JICA dalam Pembangunan MRT Jakarta 61
5.2.1 Bantuan Dana 61
5.2.2 Bantuan Barang 67
5.2.3 Bantuan Teknik 68
5.2.4 Bantuan Tenaga Ahli 71
5.2.5 Bantuan Pembangunan MRT Jakarta Investasi Jepang 72
5.3 Implementasi *National Railway Vision* 2030 pada Pembangunan MRT Jakarta 75
BAB VI 82
KESIMPULAN DAN SARAN 82
6.1 Keseimpulan 82
6.2 Saran 83
DAFTAR PUSTAKA 85
LAMPIRAN 90

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu 14

Tabel 3.1 Fokus Penelitian.....30

Tabel 4.1 Sejarah Kerjasama JICA di Indonesia 56

Tabel 5.1 Data Bantuan Pinjaman ODA ke Indonesia (2012-2016) 62

Tabel 5.2 Perbandingan Spesifikasi MRT & LRT Jakarta 67

Tabel 5.3 Paket Proyek dan Konorsium Pembangunan MRT Jakarta Fase 1 74

Tabel 5.4 Temuan Bantuan Jepang, Investasi dan Implementasi 80

DAFTAR SINGKATAN

BPS	Badan Pusat Statistik
CBTC	*Communiation Based Train Control*
HNM	*Nederlandsce Handelmaatschappij*
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
JICA	*Japan International Cooperation Agency*
KA	Kereta Api
MRT	*Mass Rapid Transit*
ODA	*Official Development Assistant*
PSN	Proyek Strategis Nasional
SDM	Sumber Daya Manusia
TBM	*Tunnel Boring Machine*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setelah berhentinya masa Perang Dingin, Dunia memasuki masa perubahan dimana negara-negara mulai memperhatikan masalah peningkatan ekonomi dan pembangunan negara termasuk dalam pembangunan infratruktur yang akan mempengharui pertumbuhan ekonomi negara. Pembangunan ekonomi perlahan menjadi hal yang penting dan menjadi kebutuhan yang mendesak terutama bagi negara-negara berkembang yang memperoleh kemerdekaan setelah terjadinya perang dunia kedua. (Kuncoro, 2003).

Pembangunan infrastruktur akan sangat mempengharui pertumbuhan dalam suatu negara, baik dalam segi ekonomi, sosial, pendidikan dan lainnya. Setiap negara terus berupaya meningkatkan pembangunan infrasturktur di negaranya melalui berbagai program. Pembangunan infrastruktur dalam sektor transportasi menjadi salah satu prioritas pembangunan di suatu negara karena sangat memberikan pengaruh besar dalam suatu negara, seperti akan mendukung roda perputaran ekonomi, kegiatan sosial, kegiatan pendidikan, dan kegiatan lainnya. Saat ini, kereta api mulai di pandang masyarakat karena sebagai kendaraan umum di dunia yang memiliki banyak kegunaan seperti menjadi sarana transportasi masal, alat transportasi dalam pengiriman barang, bahkan alat pengangkut hasil bumi baik migas ataupun non-migas.

Indonesia merupakan suatu negara yang berlokasi di Tenggara Benua Asia sebagai negara yang memiliki jumlah penduduk yang tinggi, Berdasarkan data dari hasil Sensus Penduduk pada tahun 2020 Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa populasi penduduk

Indonesia pada September 2020 sebanyak 270, 20 juta jiwa (BPS, 2021). Laju pertumbuhan penduduk di Indonesia bisa dikatakan tinggi, seperti pada grafik berikut :

Grafik 1.1

Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Indonesia, 1961-2020

Sumber : Data Sensus Penduduk 2020 Badan pusat Statistik (BPS)

Pada Grafik 1. Di atas menunjukan bahwa pertumbuhan penduduk di Indonesia terus mengalami peningkatan secara terus menerus dari tahin 1961 hingga tahun 2020. pada tahun 2020 jumlah penduduk Indonesia diproyeksikan mencapai angka 270,20 juta jiwa. Populasi penduduk yang tinggi akan menciptakan Dinamika penduduk dan Mobilitas masyarakat yang tinggi, akan semakin banyak kebutuhan masyarakat yang harus di imbangi seperti tersedianya sarana transportasi, sehingga pertumbuhan penduduk yang tinggi harus lah diimbangi dengan pembangunan infrastruktur yang meningkat juga.

Indonesia juga memiliki luas wilayah yang luas yaitu memiliki luas daratan mencapai 1.919.443 km2 , memiliki 54.7 ribu garis pantai dan terdiri atas kurang lebih 17.5 ribu pulau. Hal tersebut yang menjadi tantangan tersendiri dalam pembangunan infrastruktur dan pemerataan infrastruktur di Indonesia (Lasabuda, 2013:93). Dengan wilayah yang luas dan banyak pulau tersebut juga menjadi faktor penting yang mendorong untuk tetap melakukan pembangunan infratsruktur di Indonesia. Pembangunan suatu daerah untuk memajukan kesejahteraan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh golongan masyarakat. Untuk itu, dalam melakukan pembangunan suatu daerah memerlukan metode yang tepat, guna menghasilkan pertumbuhan dengan tetap menjaga keadilan. Infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan investasi dan memperluas partisipasi masyarakat, serta dalam pemerataan hasil pembangunan. Dalam penelitian ekonomi pembangunan menjelaskan bahwa diperlukan sarana infrastruktur yang memadai untuk menciptakan dan memperluas kegiatan ekonomi. Infrastruktur juga menjadi pendukung terpenting dalam pelaksanaan proses pembangunan daerah, Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi di suatu daerah ataupun negara. Dari distribusi pembiayaan swasta dan publik, infrastruktur dilihat sebagai induk pembangunan nasional dan daerah. Infrastruktur juga memiliki implikasi penting untuk meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup manusia, termasuk peningkatan nilai konsumen, akses ke pekerjaan, peningkatan produktivitas tenaga kerja, dan peningkatan kekayaan yang substansial.

Pembangunan infrastruktur dalam sektor transportasi menjadi salah satu negara Indonesia, karena dengan adanya pembangunan infrastruktur transportasi yang baik akan mempengharui juga sektor eknomi di Indonesia. Pemerintah Indonesia saat ini sedang fokus dalam pembangunan transportasi kereta api karena mempunyai peranan penting dalam

kemajuan ekonomi, kehidupan sosial, dan lainnya. Infrastruktur sangat krusial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi di suatu kawasan dengan memberikan pengaruh secara langsung maupun tidak secara langsung. Daerah yang dengan infrastruktur memadai dalam arti memiliki aksesibilitas yang tinggi akan mempunyai tingkat produktivitas yang tinggi pula. Dalam suatu studi yang berjudul *Transport Infrastructure an Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimate*, dalam penelitian tersebut menganalisis kontribusi dari investasi pembangunan transportasi untuk negara-negara bagian sahara Afrika (SSA) serta negara-negara bagian yang sedang berkembang (SIDS). Pada kedua daerah tersebut, analisis yang didapatkan ialah investasi pembangunan transportasi sudah memberikan kontribusi terhadap perkembangan ekonomi pada negara-negara tersebut (Boopen, 2016:44).

Moda transportasi umum kereta api hingga saat ini sedang menjadi salah satu kepercayaan masyarakat Indonesia, hal tersebut karena angkutan kereta api yang memiliki karakteristik lebih yang efektif serta efisien apabila dibandingkan dengan moda angkutan darat lainnya seperti bus, angkot, becak dan lainnya. Meskipun demikian, kereta api belum tergolong sebagai angkutan yang mendominasi/menjadi pilihan utama dalam perjalanan baik penumpang juga angkutan barang di Indonesia. Pembangunan sarana perkeretaapian mempunyai beberapa manfaat yang bisa memberikan efek yang signifikan terhadap daerah dimana stasiun dan jalur kereta api akan di bangun. Ada beberapa manfaat dari pembangunan sarana kereta api yaitu :

1. Jika pembangunan kereta api dilakukan, kemungkinan pembukaan daerah luas untuk turut ikut dalam aktivitas ekonomi sehingga menaikkan kesejahteraan masyarakat secara ekstensif.
2. Lingkup pemasaran produk/komoditas barang lebih luas ke wilayah lain.
3. Perpindahan masyarakat lebih cepat, murah serta aman dari suatu daerah ke kawasan yang ingin dituju.
4. Kiprah kereta api pada taktik militer sebagai sarana pengangkutan masal manusia.
5. Dengan adanya stasiun kereta api akan membuka peluang kerja yang masif, Hal ini bermanfaat bagi suatu negara yang sedang berupaya mengurangi kemiskinan.
6. Kereta Api menjadi moda transportasi masal yang paling efektif baik buat beperpergian baik untuk jangkuan yang jauh ataupun yang dekat. Maka dari hal tersebut, solusi untuk mengatasi persoalan angkutan massal di perkotaan besar tidak ada yang lebih tepat dari kereta api.

Indonesia masih perlu melakukan pemerataan pembangunan kereta api yang sebelumnya hanya berfokus pada pembangunan di pulau Jawa dan beberapa daerah di pulau sumatera saja. Namun, Indonesia masih kurang dalam Teknologi dan Sumber Daya Manusia (SDM) yang professional dalam pembangunan kereta api. Indonesia membutuhkan adanya bantuan dan kerjasama dari negara lain yang Sumber Daya Manusia (SDM) dan teknologinya lebih kompeten di dalam pembangunan Kereta Api. Mengingat bahwa pada dasarnya suatu negara memang tidak dapat hidup secara sendiri diperlukan adanya bantuan atau kerjasama dengan negara tetangga atau negara lain untuk mecapai tujuan dari suatu negara. Jepang merupakan negara yang memiliki teknologi dalam kereta api yang baik bahkan jepang menduduki

peringkat pertama sebagai 7 negara dengan teknologi kereta api cepat di dunia versi Liputan 6 (Lahitani, 2015).

Indonesia saat ini memiliki visi dalam pembangunan kereta api yang dinamakan dengan *National Railway Vision 2030*, yang berisikan rencana-rencana pembangunan kereta api di berbagai wilayah Indonesia dengan target tercapainya pada tahun 2030. Pemerintah menyadari pentingnya untuk mengurus penyelenggaraan perkeretaapian nasional kembali secara menyeluruh guna memastikan terselenggaranya tujuan perkeretaapian seperti yang telah tertuang dalam UU. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian. Penyelenggaraan ini di ejawantahkan dalam bentuk Masterplan Perkeretaapian Nasional Tahun 2030.

*National Railway Visio*n 2030 berisikan visi yaitu menciptakan perkeretaapian di Indonesia yang Kompetitif, terintegrasi, berteknologi tinggi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan responsif terhadap perkembangan. *National Railway Vision* 2030 ini mencakup pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera, Kalimantan, Papua, Sulawesi serta termasuk Jawa dan Bali (Indonesia, Indonesia Railway Master Plan 2030, 2021). Dengan memiliki tiga program yaitu yang ingin di capai yaitu :

1. Menciptakan 12.100 Km jaringan perekeretaapian nasional pada tahun 2030 (Pulau Jawa dan Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) termasuk 3.800 km jaringan perkeretaapian di perkotaan.
2. Dengan 2.805 unit gerbong penumpang lokomotif dan 27.960 unit gerbong penumpang.
3. Dengan 1.995 unit lokomotif rolling stock dan 39.655 unit gerbong barang.

National Railway Vision 2030 mempunyai lima target, yaitu yang pertama menciptakan pangsa kereta api 11-13% untuk penumpang dan 15-17% untuk angkutan barang di Indonesia. Kedua, terbentuknya jaringan kereta api trans sumatera. Ketiga, menjadikan kereta api sebagai tulang punggung moda angkutan barang di Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Kelima, menciptakan kereta api yang terintegrasi, nyaman, aman, andal dan terjangkau.

Pada pulau Jawa, target pada tahun 2030 yaitu:

1. Menciptakan jaringan kereta api sampai 6.324 km dengan target Optimalisasi jaringan perkeretaapian yang telah ada, Jalur ganda jalur Jawa Utara (Jakarta-Cirebon-Semarang-Bojonegoro-Surabaya) dan jalur Jawa Selatan (Cirebon-Kroya Jogjakarta-Solo-Madiun-Surabaya) dan jalur utama lainnya.
2. Elektrifikasi di jalur padat, termasuk kawasan perkotaan. Jaringan kereta cepat yang mengintegrasikan dari Merak, Jakarta, Cirebon, Semarang, Surabaya hingga Banyuwangi.
3. Jaringan KA perkotaan di Jabodetabek, Bandung, Yogya, Semarang, Surabaya dan kota lainnya.
4. Jaringan KA Pelabuhan: Tanjung Priok, Bojonegaro, Cirebon, Tanjung Mas dan Tanjung Perak.
5. Jaringan KA Bandara.

Dalam pembangunan kereta api di Indonesia, Jepang sebagai negara maju turut memberikan bantuan dalam pembangunan kereta api di Indonesia melalui JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Jepang turut aktif dalam membangun berbagai negara berkembang melalui JICA (*Japan International Cooperation Agency*) yaitu sebuah lembaga

yang didirikan Jepang untuk memberikan donasi pembangunan negara-negara berkembang. Kedekatan antara Indonesia dengan Jepang telah terjalin semenjak lama, Indonesia sudah menjalin hubungan yang baik dengan Jepang sejak tahun 1958. Indonesia dan Jepang telah melakukan beberapa kali rapat bilateral mengenai sektor transportasi seperti :

1. Pertemuan ke-7 Wakil Menteri Sektor Transportasi antara Indonesia dan Jepang yang diselenggarakan di Kota Medan, Sumatera Utara pada 05 Desember 2016.
2. *ASEAN-Japan Senior Transport Official Meeting (STOM)* ke-16 (26-28 Juni 2018)
3. Dan lainnya.

Beberapa kontribusi Jepang dalam pembangunan kereta api di indonesia seperti *Development of Double-Double Track Manggarai-Cikarang (Jakarta Satate-Bekasi), Development of MRT Jakarta, Rolling Stock for KRL Jabodetabek, Revitalization for track on north java* dan lainnya.

Jika melihat sejarah hubungan bilateral Indonesia dan Jepang menarik untuk dilakukan riset dikarenakan Indonesia termasuk negara yang pernah di jajah oleh Jepang. Walaupun hubungan natara kedua negara ini buruk pada masa kelam, kini Jepang dan Indonesia telah menjalin hubungan persahabatan yang sangat dekat dengan membentuk kerjasama di berbagai bidang seperti ekonomi, pendidikan, politik, budaya dan sebagainya. Indonesia sudah menerima bantuan ekonomi dari negara Jepang sejak dari tahun 1960-an, bantuan ekonomi tersebut karena akibat yang muncul dari krisis ekonomi politik yang muncul pada tahun 1965.

Jepang dianggap sebagai negara yang maju saat ini, hal ini jika dilihat dari sejarah perkembangan Indeks perekonomian Jepang yang mana keadaan perkonomian Jepang

dapat bergerak secara drastis dari yang sebelumnya termasuk ke dalam kategori negara yang miskin namun sekarang menjadi salah satu negara yang kuat secara ekonomi di dunia. Bantuan luar negeri yang diberikan oleh Jepang yaitu berupa dana dan teknologi yang dimiliki melalui sistim yang diberi nama ODA (*Official Development Assistance*). ODA Jepang didirikan dengan tujuan untuk memberikan bantuan berupa kontribusi terhadap perdamaian dan pembangunan masyarakat dunia. Dan juga untuk memberikan kemakmuran dan menjaga keamanan Jepang sendiri.

Dalam 50 tahun terakhir, rasio ODA (*Official Development Assistance*) yang diberikan Jepang kepada Indonesia bahkan 45% dari keseluruhan bantuan yang diterima dari luar negeri. Melalui sistim ODA (*Official Development Assistance*), Bantuan luar negeri Jepang telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap berbagai proyek pembangunan Indonesia, baik di bidang infrastruktur, kesehatan, ekonomi, pemerintahan maupun sumber daya manusia (SDM). Dalam hubungan kerja sama bilateral, Jepang memberikan bantuan ODA ke Indonesia dalam tiga macam (Dewi, 2020), yaitu :

a. Pinjaman, yang biasannya dikembalikan dengan suku bunga yang relatif kecil, oleh JBIC (*Japan Bank for International Cooperation*)

b. Hibah, merupakan bantuan finansial yang bersifat gratis atau tidak perlu dikembalikan.

c. Kerja sama teknis, teutama memberikan pelatihan sumber daya alam (SDA), pelatihan tersebut biasanya dalam bentuk *training,* penyediaan alat dan bahan, *volunteer* atau kombinasi antara semuanya (Statisitic Bureau of Japan 2018).

ODA Jepang melakukan kerja sama dalam berbagai cara yaitu melalui lembaga pemerintah, lembaga non-pemerintah (LSM) dan lembaga lainnya, tergantung pada

kebutuhan negara berkembang yang akan diberikan bantuan. Jika Jepang memberikan bantuan dalam bentuk pinjaman dana maka wajib untuk mengembalikan pinjaman dana tersebut dengan bunga dan jarak waktu pengembalian yang sudah ditentukan, bebeda hal jika bantuan tersebut berbentuk hibah, maka dalam penyaluran bantuanya tidak perlu dikembalikan. Hal ini berlaku juga pada pemberian bantuan Jepang dalam bentuk kerja sama teknis. Dalam pelaksanaanya, ODA memiliki 3 poin penting yang harus di perhatikan yaitu :

a. Dilaksanakan oleh pemerintah

b. Diberikan dengan tujuan untuk pembangunan ekonomi dan kesejahteraan.

c. Bantuan finansial yang bersifat kerelaan dan dua puluh lima persen merupakan dana hibah, hal ini dilakukan dengan tujuan untuk memperbaiki kondisi kemanusiaan di negara penerima agar menjadi lebih baik dan bisa menjalankan unsur penting dari terlaksananya bantuan luar negeri.

ODA dibagi menjadi dalam dua macam yaitu, ODA Bilateral (dua negara) dan ODA Multilateral (lebih dari satu negara). ODA Bilateral diartikan sebagai bentuk pemberian kontribusi dalam menjaga hubungan bilateral antara Jepang dengan negara berkembang melalui bantuan yang di rancang berdasarkan kesepakatan bersama antara Jepang dengan negara penerima. Sedangkan, ODA Multilateral diartikan sebagai pemberiakn bantuan melalui berbagai organisasi internasional menggunakan aspek-aspek yang diperlukan serta sebagai bentuk kenetralan Jepang dalam cakupan internasional.

Berdasarkan sumber JICA pada tahun 2012, ODA merupakan satu dari beberapa faktor penting yang mempengaruhi arah kebijakan luar negeri Jepang, sehingga Jepang

berusaha untuk meningkatan strategi penyaluran bantuan untuk negara lain dan menaikkan intensitas bantuan JICA dalam tiga pilar nya, dalam menjalankan operasionalnya JICA berupaya untuk meningkatkan kapasitas perencanaan program dan proyek, upaya mengurangi anggaran dan penguatan tata kelola pemerintahan dan membangun kapasitas pelaksanan yang fleksibel.

Pada penelitian ini, peneliti lebih berfokus meneliti pada pembangunan kereta api di pulau jawa saja dalam mencapai *National Railway Vision 2030* di Indonesia yaitu pada wilayah Provinsi Ibukota Jakarta. Penulis lebih berfokus pada proyek pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta yang berlokasi di Ibu Kota. MRT Jakarta merupakan sistem transportasi rel angkutan cepat di Jakarta yang berstandar Internasional, proses pembangunan proyek kereta api ini dimulai dari tahun 2013 dan mulai pertama kali di operasikan pada tanggal 24 Maret 2019. MRT Jakarta merupakan *Mass Rapid Transit* pertama yang beroperasi di Indonesia. MRT Jakarta telah membantu memecahkan permasalahan kemacetan, mengurangi polusi udara, serta meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan rakyat.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang dijelaskan diatas dapat dilihat ada permasalahan yang muncul dari fakta-fakta tersebut, maka penulis merumuskan masalah **"Bagaimana kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030?"**

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Objektif

Untuk menganalisis bagimana kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

1.3.2 Tujuan Subjektif

a. Untuk Memenuhi persyaratan akademik untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Ilmu Sosial Politik Universitas Sriwijaya.
b. Perluasan pemahaman dan pengetahuan teori dan praktek di bidang hubungan internasional.
c. Menerapkan ilmu yang diperoleh dengan cara yang bermanfaat bagi peneliti itu sendiri dan memberikan sumbangan yang berarti bagi perkembangan ilmu pengetahuan di bidang hubungan internasional.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulisan dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber tambahan informasi bagi yang membutuhkan mengenai kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030. Maka kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Teoritis

Secara teoritis kegunaan dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan bagi masyarakat luas mengenai kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

1.4.2 Praktis

Secara praktis kegunaan penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan pada pihak lain yang berkepentingan untuk meneliti masalah kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

Dapat meningkatkan wawasan kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030. selaku mahasiswa hubungan internasional yang mengambil konsentrasi pada diplomasi perdagangan internasional.

2. Bagi Masyarakat

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dapat memberikan informasi dan edukasi pada masyarakat sebagai bentuk wawasan baru yang lebih komprehensif mengenai kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

3. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah, perusahaan, atau pihak yang terlibat untuk mengevaluasi, memperbaiki dan menangani kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030. Dengan melihat kedudukan Indonesia yang menjadi salah satu negara pengguna transportasi kereta api dan masih membutuhkan pembangunan infrastruktur terutama dalam sektor transportasi

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini, penulis juga memasukkan beberapa penelitian sebelumnya yang dijadikan sebagai dasar pemikiran untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang di bahas. Tinjauan pustaka inilah digunakan penulis sebagai dasar pemecahan masalah dalam penelitian ini. Beberapa penelitian sebelumnya yang digunakan penulis sebagai landasan tercantum dalam tabel di bawah ini:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Penelitian Terdahulu	Keterangan
1.	Nama Penulis	Hermanto Dwiatmoko, Dadang Supriyatno, Sri Wiwoho Mudjanarko.
	Judul	*The Role of Railway Infrastructure Development on the Regional Economic Growth*
	Nama Jurnal	*International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*
	Tahun	2020
	Hasil Penelitian	Hasil dari penelitian ini adalah Dalam skala regional disimulasikan bahwa jika dilakukan pembangunan pada subsektor perkeretaapian akan memberikan beberapa dampak yaitu, 1. Terdapat hubungan positif antara anggaran pembangunan, pendapatan, aset perkeretaapian,

		IHK dan biaya pegawai terhadap PDRB. 2. Peningkatan anggaran pembangunan dan aset kereta api di Jawa akan menghasilkan PDRB yang lebih besar dibandingkan Sumatera karena aset kereta api relatif lebih banyak sehingga meningkatkan pelayanan angkutan penumpang dan barang Dari analisis tersebut dapat disarankan implementasi kebijakan dengan memprioritaskan pembangunan infrastruktur perkeretaapian untuk meningkatkan PDRB. Pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Pulau Sumatera diharapkan semakin meningkatkan PDRB.
	Perbandingan	Pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan infratsrtuktur perkeretaapian terhadap perekonomian di Indonesia. Sedangkan pada penelitian penulis lebih berfokus meneliti ke upaya kerjasama dengan Jepang dalam pembangunan perkeretapian.
2.	Nama Penulis	Wilmar Salim, Siwage Dharma Negara.
	Judul	*Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia*
	Nama Jurnal	Researchers at ISEAS
	Tahun	2016
	Hasil Penelitian	Proyek kereta cepat ini awalnya direncanakan untuk menghubungkan Jakarta dan Surabaya dan seterusnya, dan dengan bantuan Jepang, seksi Jakarta-Bandung diterima sebagai jalur yang lebih ekonomis

		dibandingkan jalur pesisir menuju Cirebon. Namun, Jepang proposal mengandalkan investasi dan pinjaman pemerintah, yang mana Presiden Joko Widodo sangat menentang. Peluang investasi tersebut langsung diambil oleh China yang menawarkan proposal yang lebih dapat diterima.
	Perbandingan	Pada penelitian ini lebih berfokus pada kepentingan Indonesia dalam membangun proyek kereta api cepat dan kerjasama Indonesia dengan negara lain dalam pembangunan proyek tersebut. Sedangkan penelitian penulis lebih berfokus pada kerjasama Indonesia dengan Jepang saja.
3.	Nama Penulis	Faizal Hariz Eko Prabowo, Endang Rustendi, Annisa Nurbaiti
	Judul	*The Selection of Public Trnasportation Modes in Industrial Era 4.0*
	Nama Jurnal	Jurnal FEB UNMUL
	Tahun	2020
	Hasil Penelitian	Milenial adalah generasi yang terbiasa dengan teknologi, sekarang generasi ini sedang dalam masa produktif usia. Dengan pertumbuhan generasi ini, industri teknologi berbasis komputer dan internet semakin berkembang. Dengan perubahan ini, seluruh industri juga mengubah cara produksi produk dan layanannya. Di dalamindustri jasa khususnya transportasi saat ini sedang mengalami perubahan besar karena pangsa pasar produktif saat ini dikuasai oleh

		kaum milenial. Sementara industri berubah, Ini terjadikarena efisiensi waktu sangat terasa bagi konsumen. Perilaku konsumen ini memiliki berubah karena seluruh sistem telah membuat efisiensi ini berfungsi, serta keputusan untuk membelijasa transportasi saat ini sedang mengalami perubahan yang cukup seignifikan. Milenial lebih suka bertransaksi menggunakan moda transportasi online daripada transportasi konvensional.
	Perbandingan	Pada penelitian ini lebih meneliti bagimana perilaku masayarakat dalam memilih sarana transportasi publik dalam era 4.0, sedangkan penulis lebih berfokus meneliti upaya menghadirkan saana transportasi pada era 4.0 tersebut yaitu proyek MRT Jakarta.
4.	Nama Penulis	Muhammad Nur Huda
	Judul	Kerja Sama Indonesia-Jepang dalam Bidang Transportasi pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Tahun 2014-2018.
	Nama Skripsi	Skripsi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta
	Tahun	2019
	Hasil Penelitian	Pada penelitian ini menjelasakan bahwa pada dibawah kepemimpinan Pesiden Joko Widodo pada tahun 2014-2018 Indonesia memiliki fokus dalam lima tahun program kerja untuk meningkatkan sektor transportasi yang ada di Indonesia dengan tujuan untuk meningkatkan sektor ekonomi di Indonesia sehingga

		dapat tumbuh dengan siginfikan. Dan untuk merealisasikan kelima program kerja tersebut, Indonesia membutuhkan negara yang dapat mendukung penyelesaian masalah sektor transportasi dalam sektor transportasi yang ada di Indonesia, dan dianggap sebagai negara yang berpotensi untuk berkontribusi dalam hal tersebut.
	Perbandingan	Penelitian ini lebih berfokus pada Kerja Sama anatara Indonesia dan Jepang dalam Sektor Transportasi pada Masa Kepemimpinan Joko Widodo Tahun 2014-2018 yang mana memiliki 5 program kerja, sedangkan padapenelitian penulis lebih berfokus membhasa kerjasama dalam bidang kereta api terutama dalam mencapai National Railway Vision 2030.
5.	Nama Penulis	Seniawati, Munif Arif Ranti, Oktaviano Nandito Guntur, Ibnu Aly Badiu.
	Judul	Kerjasama Jepang Indonesia
	Nama Jurnal	*Hassanudin Journal of International Affairs*
	Tahun	2021
	Hasil Penelitian	Strategi Yoshida yang direalisasikan dalam Doktrin Yoshida dalam bentuk diplomasi ekonomi akhirnya membuka gerbang perdagangan antara Jepang dengan negara-negara di Asia Tenggara termasuk Indonesia. Kegiatan perdagangan ini tentunya telah mengubah arah hubungan luar negeri antara Jepang dan Indonesia yang menghadapi hubungan buruk dengan hubungan sebelumnya antara negara jajahan. Selain itu, reparasi

		kolonial Jepang yang direncanakan sejauh ini telah berkontribusi pada pembangunan hubungan bilateral antara Indonesia dan Jepang, yang akan membawa perdamaian pada peran Jepang sebagai Perdana Menteri, di mana Shigeru Yoshida menjabat untuk masa jabatan kedua. Yang pertama untuk mencari koloni.
	Perbandingan	Pada penelitian ini lebih berfokus pada kerjasama natar Indonesia yang terjalin dari masa penjajahan sampai ke jelur perdagangan internasional secara umum, sedangkan penelitian penulis lebih hanya berfokus ke kerjasama dalam pembangunan kereta api.
6.	Nama Penulis	Alexander Purba
	Judul	*The Challenge on Developing High-Speed Rail Projects : Recent Evidence from Developing Countries*
	Nama Jurnal	Konferensi Internasional ke-9 tentang Geoteknik, Bahan Konstruksi dan Lingkungan
	Tahun	2019
	Hasil Penelitian	HSR Jakarta-Bandung Proyek yang menghubungkan antara Jakarta dan Bandung dilakukan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), melalui dasar rencana bisnis-ke-bisnis yang disepakati bersama, dengan pemerintah Indonesia. Cina, yang bukan hanya pesaing yang diberikan proyek karena pemberian pinjaman lunak untuk proyek; di sisi lain, Jepang yang telah menunjukkan minat dalam proyek tersebut telah meminta agar orang Indonesia pemerintah mendanai

		proyek tersebut. Anehnya, Jepang adalah orang pertama yang menunjukkan minat pada proyek dan bahkan telah pergi ke depan untuk mulai mengerjaka studi kelayakan untuk jalur HSR, menghubungkan Jakarta ke kota terbesar kedua di negara ini, Surabaya, yaitu berjarak sekitar 730 kilometer.
	Perbandingan	Pada penelitian ini lebih berfokus pada program pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, dikertahui sebelumnya Jepang telah membuat proposal lebih dahulu dengan melalui JICA namun pada akhirnya Indonesia lebih memilih kerjasama dengan China terkait proyek ini melalui PT.KCIC. Pada penelitian penulis lebih berfokus dalam kerjasama Indonesia dan Jepang saja.
7.	Nama Penulis	Sunandar Ali, Mukhlisoh dan Sumiyati
	Judul	*Analysisof Jakarta's Mass Rapid Transit Infrastructure Services on Passenger Satisfaction Performance With the Influence of The Covid 19 Virus*
	Nama Jurnal	*International Journal of Integrated Education, Engineering Business*
	Tahun	2021
	Hasil Penelitian	Hipotesis penelitian ini adalah ada tidaknya pengaruh pelayanan infrastruktur MRT Jakarta terhadap kepuasan pelanggan kinerja di tengah pandemi Covid-19. Hasil yang diperoleh melalui analisis Pelanggan Satisfaction Index (CSI) sebesar 85,38% dan menyatakan bahwa pelanggan sangat puas dengan MRT Jakarta pelayanan

		yang disediakan. Dalam analisis Importance Performance Index (IPA) dengan diagram kartesius, ada tiga: variabel dominan pelayanan MRT Jakarta terhadap kinerja kepuasan pelanggan. Dilihat dari tingkat kinerja dan pentingnya kualitas layanan MRT Jakarta rata-rata baik, sehingga MRT Manajemen Jakarta harus memprioritaskan beberapa variabel untuk diperbaiki dan dipertahankan variabel-variabel tersebut yaitu dianggap sesuai dengan harapan pelanggan.
	Perbandingan	Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis variabel yang dominan dalam pelayanan infrastruktur MRT Jakarta pada kinerja kepuasan pelanggan dan untuk mencari solusi terhadap variabel dominan yang ditemukan. Sedangkan pada penelitian penulis, lebih menganalisis upaya kerjasama dalam pembangunan MRT Jakarta tersebut.

Sumber : Diolah Penulis

Berdasarkan tabel 2.1 penelitian sebelumya diatas, dapat penulis tergaskan bahwa Indonesia memiliki kerjasama dengan Jepang dalam beberapa proyek pembangunan kereta api, dan JICA (*Japan International Cooperation Agency*) adalah lembaga milik jepang yang terlibat dalam pendistribusian bantuan kepada negara-negara yang masih berkembang termasuk Indonesia. Saat ini, Indonesia membutuhkan sarana transportasi massal yang efisien waktu, nyaman dan terjangkau.

2.2 Kerangka Konseptual

Untuk memberikan kemudahan dalam proses penelitian, maka dibutuhkan adanya landasan untuk memperkuat analisis. Karena dalam melakukan pengamatan dan

menganalisis suatu masalah yang diajukan, maka diperlukanlah beberapa landasan teori dari para ahli yang benar-benar dianggap sesuai dalam kaitanya dengan masalah yang sedang diajukan oleh penulis. Teori dan konsep tersebut sangat diperlukan dalam penulisan sebagai pedoman bagi penulis untuk melakukan penelitian untuk membantu memahami dan menganalisis masalah yang sedang diangkat. Untuk menganaliss permasalhan yang diangkat oleh penulis, tentunya harus mengetahui teori dan konsep yang relevan dengan masalah tersebut. Dengan demikian, penulis menggunakan Teori Bantuan Luar Negeri.

2.2.3 Teori Bantuan Luar Negeri

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan Teori Bantuan Luar Negeri untuk mempermudah penulis dalam menganalisis topik yang sedang di teliti, ada beberapa ahli yang mengemukakan mengenai Bantuan Luar Negeri ini, yaitu:

1. Menurut K.J Holsti dalam buku nya yang berjudul *International Politic : An Analytic Framework* mendefinisikam bahwa bantuan luar negeri merupakan salah satu alat/instrumen dalam kebijakan luar negeri yang telah biasa digunakan dalam praktik hubungan luar negeri selama berabad-abad. Menurut Holsti bantuan luar negeri dapat berupa pengiriman dana, barang, atau bantuan teknis dari negara pemberi bantuan ke negara penerima bantuan (Holsti, Politik Internasional Suatu Kerangka Analisis, 1987).
2. Robert Gilpin secara sempit mengartikan bantuan luar negeri sebagai pemberian sejumlah dana diberikan oleh negara yang cenderung maju/kaya terhadap negara yang kurang maju atau jika dilihat secara ekonomi lebih kekurangan (Gilpin, The Poliitical Economy of International Relations, 1987).
3. Menurut Lancaster dalam kutipan nya yaitu "*Foreign aid is defined as a voluntary transfer of public resources, from a government to another independet government, to an*

NGO, or to an international Organization…." (Lancaster, 2006). Dalam kutipan Lancaster tersebut, bantuan luar negeri mengacu pada transfer dana publik yang diberikan oleh pemerintah kepada donor. Namun, Lancaster tidak mengkategorikan bantuan luar negeri dalam bentuk bantuan militer atau pengeluaran luar negeri, dana perdagangan, suap, atau sumbangan untuk kepentingan politik, tetapi bantuan yang dimaksud dalam hal ini adalah berupa uang tunai baik dalam bentuk hibah, pemberian pinjaman dan pengampunan utang.

4. Morgenthau memberikan definisi mengenai bantuan luar negeri sebagai pengalihan uang, jasa dan barang dari suatu negara ke negara lain yang membutuhkan bantuan. Menurut pandangan beliau, kepentingan sendiri merupakan tujuan utama dalam memberikan bantuan luar negeri (Morgenthau, 1962).

2.2.4 Teori Yang Digunakan Dalam Penelitian Ini

Teori yang penulis gunakan dalam melakukan penelitian ini adalah menggunakan teori bantuan luar negeri menurut K.J Holsti. Bantuan luar negeri merupakan salah satu alat kebijakan luar negeri yang biasa digunakan dalam praktik hubungan internasional selama berabad-abad. Menurut K.J Holsti, Bantuan luar negeri merupakan pengiriman dana, barang, atau nasehat teknis yang diberikan negara donor ke negara penerima sebagai sarana kebijakan yang biasa digunakan dalam hubungan luar negeri. (Holsti, Politik Internasional Suatu Kerangka Analisis, 1987). Tidak semua negara dapat memberikan bantuan luar negeri, hanya negara-negara hebat yang mampu menggunakan bantuan asing sebagai alat politik yang efektif untuk mendukung diplomasi negara, dan bantuan tersebutpun tidak diberikan kepada semua negara, hanya negara yang kurang mampu dan membutuhkan bantuan yang akan diberikan bantuan tersebut.

Bantuan luar negeri terbagi menjadi dua yaitu bantuan bilateral dan bantuan multilateral. Sebagian besar bantuan luar negeri disalurkan secara bilateral, yaitu bantuan yang diarahkan dari satu negara ke negara lain. Sementara itu, bantuan multilateral tidak diberikan secara langsung kepada suatu negara tetapi diberikan melalui badan perwakilan internasional seperti Bank Dunia dan Perserikatan Bangsa-Bangsa, kemudian kepada negara-negara penerima yang membutuhkan pinjaman.

Holsti dalam bukunya yang berjudul Politik Internasional kerangka untuk analisis membagi empat rupa tipe utama bantuan asing (Yani, 2005), yaitu :

1. Bantuan militer

   Bantuan Militer adalah bantuan yang memiliki keuntungan seperti penguasaan antara negara yang memberikan bantuan terhadap negara penerima bantuan. Yang menimbulkan dampak ketergantungan, Ketergantungan ini terjadi tidak hanya di negara penerima pada negara donor, tetapi negara penerima secara keseluruhan tidak akan dapat mengoperasikan kekuatan militernya secara efektif kecuali negara donor memberikan pelatihan, pemeliharaan dan dukungan-dukungan suku cadang yang diperlukan. Dengan demikian, pengendalian penggunaan senjata akan memastikan bahwa negara penerima bantuan menggunakan bantuan yang diberikan yaitu kekuatan militernya dengan cara yang tidak bertentangan dengan kepentingan negara pemberi bantuan.

2. Bantuan teknik

   Bantuan teknik merupakan bantuan yang biasanya dilakukan dengan mengirimkan beberapa orang yang memiliki keahlian khusus dari negara industry dan dikirim ke negara yang membutuhkan untuk memberikan bantuan dalam berbagai proyek

pembangunan. Namun tidak ada bantuan teknis yang dibuat semata-mata hanya untuk menyebarkan keahlian atau pengetahuan.

3. *Grants* (hibah dan program impor komoditi)

   Metode *grant* atau hadiah biasanya paling disukai karena memberikan bantuan modal dan barang namun tidak memerlukan pembayaran kembali . Namun, pemberian hadiah seperti ini sering menimbulkan konflik antara negara donor dan penerima, karena pemerintah besar sering mengganti hibah dengan pinjaman jangka panjang. Hibah ekonomi biasanya diberikan ketika negara penerima dihadapkan pada situasi darurat seperti ancaman militer yang tiba-tiba, wabah penyakit, kelaparan atau bencana alam.

4. Pinjaman pembangunan

   Pinjaman adalah bantuan dalam bentuk dana pinjaman jangka pendek, tetapi negara yang diberikan pinjaman harus membayar kembali pinjaman tersebut dengan tingkat bunga yang telah ditentukan. Bantuan ini bersifat sementara, biasanya bantuan yang diberikan kepada negara penerima dalam bentuk bilateral dan multilateral. menggunakan bunga levih rendah dari pasar keuangan internasional baru dapat dipertimbangkan sebagai bantuan.

Dari empat macam tipe bantuan asing tersebut, program pembangunan MRT Jakarta tergolong ke dalam bantuan pinjaman pembangunan, bantuan teknis, dan bantuan barang.

Dalam dunia hubungan internasional, bantuan luar negeri digunakan oleh pihak-pihak-pihak yang terlibat dalam menjalankan hubungan denga negara lain. Hanya negara-negara maju yang dapat menggunakan bantuan luar negeri ini sebagai alat politik yang

efektif untuk memperkuat diplomasi mereka, negara yang memberikan bantuan tersebut juga tidak memberikan donasi terhadap negara kurang mampu secara begitu saja. Dalam merealisasikan bantuan luar negeri, tidak lepas dari adanya motivasi pemberi bantuan luar negeri (negara donor) yang ingin capai. Ada empat motif negara donor dalam memberikan bantuan, yaitu::

1. Motif kemanusiaan, Ini bertujuan untuk mengurangi kemiskinan di negara-negara Dunia Ketiga dengan mendukung kerjasama ekonomi.
2. Motif politik, yaitu berfokus pada peningkatan citra negara donor. mendapatkan pujian adalah tujuan pemberianbantuan luar negeri baik dari kebijakan dalam negeri maupun hubungan luar negeri.
3. Motif kemanan nasional, didasarkan pada asumsi bahwa bantuan luar negeri dapat menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang akan mendorong stabilitas politik dan menguntungkan negara-negara donor. Dengan kata lain. Motif keamanan memiliki aspek ekonomi.
4. Motif kepentingan nasional, yaitu berkaitan dengan kepentingan nasional negara donor (Rix, 1993).

2.3 Alur Pemikiran

Dalam penelitian ini, penulis memberikan penjelasan tentang gejala-gejala yang menjadi pokok permasalahan yang dibutuhkan. Sehingga alur pemikirannya tertata menurut kriteria utama berupa alur pemikiran yang logis. Adapun alur pemikiran yang penuulis buat adalah sebagai berikut :

Gambar 2.1 Alur Pemikiran

Sumber: Diolah oleh penulis

Berdasarkan Gambar 2.1 alur pemikiran diatas, Indonesia memiliki proyek pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta yang merupakan salah satu wujud impelentasi dari *National Railway Vision* 2030. Namun, Indonesia belum memiliki teknologi

dan kurang sumber daya manusia (SDM) yang kompeten dalam pembangunan kereta api yang canggih. Indonesia telah menjalin hubungan yang baik dengan Jepang sejak lama, Jepang dipandang sebagai salah satu negara yang memiliki teknologi kereta api yang baik oleh dunia. Jepang memberikan bantuan luar negeri terhadap pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta melalui lembaga JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Keberhasilan pembangunan MRT Jakarta merupakan salah satu wujud dari *National Railway Vision* 2030.

2.4 Argumen Utama

Hipotesis adalah asumsi tentatif dari masalah yang kita pelajari dan merupakan penjelasan sementara yang perlu ditinjau kembali secara empiris. Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, argumen sementara (hipotesis) yang diberikan penulis pada Kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030 yaitu Jepang memberikan bantuan luar negeri dalam pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Indonesia yaitu *National Railway Vision 2030* pada poryek pembangunan MRT Jakarta dengan memberikan bantuan pinjaman dana, bantuan teknologi dan bantuan teknis. Bantuan Jepang terhadap pembangunan MRT merupakan salah satu investasi bagi negara Jepang untuk di masa mendatang. Jepang merupakan negara yang tepat untuk Indonesia dalam menjalin kerjasama dalam pembangunan kereta api berdasarkan hubungan yang telah dijalin secara baik dengan Jepang selama ini. Pembangunan MRT Jakarta telah mencapai sebagian dari *National Railway Vision* 2030 terutama pada rencana pembangunan di Pulau Jawa.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Desain penelitian adalah sesuatu yang digunakan oleh peneliti sebagai peta jalan penelitian untuk menentukan arah proses berjalannya penelitian secara tepat sesuai tujuan penelitian yang ingin dicapai. Dalam kata lain, desain penelitian dapat digunakan sebagai pedoman untuk menuntun penulis hingga mencapai tujuan penelitian (Sodik, 2015).

Pada penelitian ini, penulis akan menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Metode ini menggunakan ruang yang alamiah dalam meneliti dengan mengumpulkan dan mendapatkan data yang bersifat emic yang didapatkan dari sumber data seperti buku, jurnal, dan sumber data lainnya bukan hanya dari pemikiran penulis (Sugiyono, Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif R&D, 2013). Dalam penelitian deskriptif kualitatif, peneliti mengkaji dokumen-dokumen dan mengamati gejala serta mencatat apa yang terjadi yang bertujuan untuk menggali fakta bagaimana kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

3.2 Definisi Konsep

1. Bantuan Luar Negeri adalah adalah pengiriman uang, barang, atau bantuan teknis dari negara donor ke negara penerima bantuan. Bantuan luar negeri yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu berupa bantuan ODA dari Jepang terhadap Indonesia yang berupa pinjaman pembangunan yang harus dikembalikan dalam waktu 40 tahun termasuk juga bantuan teknis dan barang.
2. *National Railway Vision 2030* adalah masterplan Indonesia dalam pembangunan kereta api, yang berisikan rencana-rencana pembangunan kereta api di berbagai

wilayah Indonesia dengan target tercapainya pada tahun 2030. (Indonesia, Indonesia Railway Masterplan 2030, 2021)

3. *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta adalah salah satu jenis pengangkutan yang ada di Indonesia, Jalur pengangkutan MRT sendiri tidak hanya di permukaan darat melainkan juga di bawah tanah. selanjutnya disingkat MRT adalah Angkutan Massal yang berbasis pada jalan rel yang memanfaatkan jalur-jalur khusus. Selain jalur khusus, dalam pengertian di atas menunjukan bahwa angkutan MRT juga merupakan pengangkutan massal, berbasis pada jalan rel dan memanfaatkan jalur khusus (Widiyastuti, 2019).

1.3 Fokus Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, fokus penelitian ditentukan berdasarkan hasil dari studi pendahuluan, referensi, pengalaman serta juga saran dari pembimbing atau seseorang yang telah di pandang ahli. Fokus penelitian dalam penelitian kualitatif juga masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah peneliti melakukan analisis terhadap penelitian (Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, 2011). Fokus penelitian berfungsi sebagai pembatas mengenai objek kajian yang diangkat oleh peneliti, agar peneliti tidak akan terjebak dengan banyak data yang nantinya akan dianalisis.

Tabel 3.1 Fokus Penelitian

Variabel	Dimensi	Indikator	Deskripsi
Bantuan Luar Negeri	Bantuan Pinjaman Pembangunan	Pinjaman Dana	Dalam indikator ini akan berisikan mengenai bantuan

		Bunga Pinjaman Investasi Bagi Jepang	pinjaman pembangunan dari Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta.
	Bantuan Barang	Unit *Rolling Stock* MRT	Dalam inidkator ini akan berisikan mengenai bantuan barang berupa unit dari Jepang pada pembangunan MRT Jakarta.
	Bantuan Teknis	Sumber Daya Manusia	Dalam indikator ini akan berisikan mengenai bantuan teknis dari Jepang berupa tenaga ahli atau sumber daya manusia dalam pembangunan MRT Jakarta.
	Investasi	Ikatan kedua negara Ekonomi	Dalam indikator ini akan berisikan mengenai bagaimana bantuan dari jepang dalam pembangunan MRT Jakarta dapat menjadi Investasi bagi Jepang di masa mendatang.

Sumber : Diolah oleh penulis

Pada tabel 3.1 fokus penelitian diatas, terdapat beberapa indikator dan dimensi mengenai Teori Bantuan Luar Negeri dari K.J Holsti. Hal ini bertujuan supaya penelitian yang akan dilakukan nantinya memiliki batasan mengenai objek penelitian agar penulis tidak terperangkap dari banyaknya data di lapangan.

3.4 Unit Analisis

Unit analisis adalah satuan dari suatu penelitian yang diteliti biasanya berupa individu, kelompok, atau suatu latar peristiwa sosial misalnya perilaku dari kelompok atau idividu yang menjadi subjek penelitian tersebut. Dengan kata lain, unit analisis dapat diartikan sebagai apa yang ingin dianalisis dalam penelitianya (Hamidi, Metode Penelitian Kualitatif, 2005). Unit analisis dalam penelitian ini adalah negara atau *nation state* yaitu Indonesia dan Jepang sebagai negara yang telah diakui oleh dunia, hal ini karena penulis akan meneliti kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) Jepang pada pembangunan MRT Jakarta dalam mencapai *National Railway Vision* 2030.

3.5 Jenis dan Sumber

3.5.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif. Data kualitatif adalah jenis data yang berupa kata-kata bukan berbentuk angka. Data ini dapat diperoleh dari teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis seperti observasi, wawancara, dokumentasi, dan lain-lain sehingga dapat menjelaskan data-data secara eksplanatif (Sugiyono, 2011:56).

3.5.2 Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder, yaitu jenis data yang diperoleh melalui penelitian sebelumnya, buku, jurnal, laporan, dan sebagainya. Data sekunder juga bisa didefinisikan sebagai sumber data yang tidak langsung diberikan kepada pengumpul data, misalnya melalui perantara orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, Metode Penelitian Kombinasi (Mix Metods), 2015). Rencana nya penulis dalam mengumpulkan data sekunder ini akan melakukan data sekunder ini sebagai data pendukung yang menjadi penunjang dalam penelitian ini, yang renacannya akan di peroleh dari buku, artikel ilmiah, serta tulisan dari berbagai media atau internet.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode studi dokumentasi. Studi pustaka yang bersumber dari buku, jurnal, laporan, website kementrian Perhubungan Republik Indonesia, website resmi Kedutaan Besar Jepang, website resmi JICA (*Japan International Cooperation Agency*) dan lembaga di jepang, dan sumber terpercaya lain yang relevan dengan topik penelitian yang akan dikaji oleh penulis. Rencana nya penulis dalam menggunakan metode studi dokumentasi ini akan melakukan pengumpulan dokumentasi berupa data serta lainnya yang membantu menunjang penelitian ini.

3.7 Teknik Keabsahan Data

Pada penelitian ini, dalam penetapan keabsahan suatu data diperlukan adanya teknik pemeriksaan. Terdapat 3 jenis teknik triangulasi yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu (Satori dan Komariah, 2011:170-171) . Teknik keabsahan data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah menggunakan ketiga

teknik tersebut. Rencana nya penulis dalam menggunakan teknik triagulasi sumber akan melakukan penggalian kebenaran informasi dengan menggunakan berbagai sumber seperti dokumen, arsip, laporan tahunan dan lainnya. Rencana nya penulis dalam menggunakan teknik triagulasi akan melakukan pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama. Rencana nya penulis dalam menggunakan teknik triagulasi waktu akan melakukan pengumpulan data pada waktu yang berbeda.

3.8 Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif dilakukan dilakukan jika data empiris yang didapat bersumber pada data kuaitatif yang berupa kata-kata dan bukan disusun dengan struktur kasifikasi atau berbasis angka-angka. Data dapat dikumpulkan dengan berbagai cara seperti observasi, intisari dokumen, wawancara, pita rekaman dan sebagainya yang biasanya diproses menggunakan pengetikan, pencatatan, penyuntingan sebelum siap digunakan. terdapat tiga alur yang terjadi secara bersamaan dalam kegiatan analisis diantaranya ada reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi menurut Miles dan Huberman. Reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan terjadi secara bersamaan bermaksud ketiga hal ini saling berkaitan dalam proses siklus dan interaksi di saat, sebelum, selama dan sesudah pengumpulan data atau yang biasa disebut sebagai “analisis” . Teknik analisis data yang akan digunakan penulis dalam penelitian kali ini sebagai berikut :

3.8.1 Reduksi Data

Hal yang penyederhanaan, pengabstrakan transformasi berupa data kasar yang muncul dari catatan-catatan lapangan yang diproses dalam pemilihan, pemusatan

perhatian adalah proses dari reduksi data (Hubherman, 1992). Dalam reduksi data, hal yang dapat dilakukan adalah menajamkan analisis, dengan cara membuang sesuatu hal yang tidak diperlukan dengan cara menggolongkan atau pengkategorisasian ke dalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, juga dapat mengkoordinasikan data sehingga verifikasi dapat ditarik. Data yang dapat direduksi adalah seluruh data tentang masalah penelitian. Jumlah data akan semakin banyak didapat jika peneliti semakin lama ada di lapangan, juga semakin kompleks dan rumit. Reduksi data perlu dilakukan agar data tidak bertumpuk dan tidak mempersulit penulis menganalisis selanjutnya. data yang direduksi juga dapat mempermudah penulis dalam mengumpilkan data dan mencari data lanjutan yang diperlukan. Rencana nya penulis setelah mendapatkan data dan informasi melalui studi dokumentasi akan merangkum dan menyusun agar memepermudahkan pada tahap selanjutnya.

3.8.2 Penyajian Data

Langkah analisis selanjutnya setelah data direduksi adalah penyajian data. Penyajian data adalah kegiatan yang menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan dari sekumpulan informasi yang telah tersusun (Huberman, 1992). Penyajian data merupakan salah satu bagian penting dalam tercapainya analisis dalam penelitian kualitatif yang valid, hal ini dilakukan dengan cara mengorganisir pola hubungan sehingga muda dipahami. Penyajian data dapat berupa bagan, diagram alur, uraian naratif, atau hubungan antar kategori. Penyajian data mempermudah penulis atau peneliti dalam mengerti dan memahami fenomena yang terjadi. Langkah ini membuat penulis lebih mudah menyimpulkan informasi hingga memiliki makna

tertentu untuk menjawab masalah penelitian dengan cara menyusun data yang relevan. Pada tahapan ini, rencana nya penulis akan menyajikan data yang telah dirangkum kedalam bentuk uraian dan bentuk lainnya.

3.8.3 Menarik Kesimpulan atau Verifikasi

Tahap ini adalah tahap penarikan kesimpulan atau verfikasi dari data yang sudah diperoleh dan diolah sebagai hasil dari penelitian. Tahap ini dilakukan untuk memahami dan mencari pola-pola, kejelasan, keteraturan, maksa, sebab akibat atau proposisi dari suatu masalah yang muncul di penelitian. Sebelum melakukan penarikan kesimpulan atau verifikasi, dilakukan reduksi data dan penyajian data. Hal ini tidak dilakukan hanya satu kali jalan, tetapi secara interaktif atau bolak-balik selama waktu penelitian antara kegiatan reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan. Penarikan kesimpulan merupakan bagian akhir dari analisis data dan bagian akhir dari pengolahan data. Berdasarkan tahapan-tahapan sebelumnya yang telah dilakukan, penulis rencananya akan menyimpulkan informasi yang telah di reduksi dan disajikan melalui uraian.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai asal muasal keberadaan angkutan kereta api di indonesia yang telah ada dari zaman penjajahan hindia belanda. Pada bab ini juga akan memberikan pembahasan mengenai *National Railway Vision* 2030, Hubungan bilateral antara Indonesia-Jepang dan kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang.

4.1 Sejarah Pembangunan Kereta Api di Indonesia

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi massal yang beregerak diatas rel kereta dengan tenaga sendiri dan terdiri atas gerbong penumpang dan gerbong barang. Kendaraan ini umunya berukuran besar sehingga dapat mengangkut banyak penumpang maupun barang (Sriastuti, 2015). Saat ini kereta api adalah salah satu alat transportasi massal yang paling efektif, berbagai negara banyak yang berusaha mengembangkan alat transportasi jenis ini, salah satunya adalah Indonesia yang saat ini juga sedang melakukan pembangunan secara berkala.

Tranportasi jenis kereta api sudah ada di Indonesia sejak zaman penjajahan Belanda. Adanya sistem tanam paksa pada pembangunan kereta api indonesia mengakibatkan aset keuangan perusahaan *Nederlandsce Handelmaatschappij* (HNM) mengalami keuntungan yang tinggi. Dengan keuntungan tersebut, maka lahirlah rancangan untuk membuat jalur kereta api dengan tujuan untuk mempercat dan memberikan kemudahan dalam distribusi. Saat itu biasanya semua aktivitas menggunakan jalan desa *De Grote Posweg* yang dirancang oleh Daendels, namun pada tahun 1080 penggunaan jalan tersebut tidak lagi dianggap opsi jalan terbaik.(Darmawan, Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara", 2017).

Kolonel J.H.R. Carel Van Der Wijk pada tahun 1840 mengusulkan kepada Gubernur Carel Sirardus Willemvan Hogendrop untuk membangun jalur kereta api. Namun, ide yang diberikan ini mendapat perlawanan dari pihak Belanda yang menganggap bahwa mereka tidak membutuhkan kapal dan hanya dapat digunakan oleh segelintir orang dengan menggunakan angkutan yang akan dibuat tersebut. Namun, ide Kolonel Carel tersebut akhirnya direalisasikan pada tahun 1840 yaitu pada masa kepemimpinan Gubernur Jenderal Ludolph Anne Jan Wiit Sloet van de Beele. (Darmawan, Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara", 2017).

Jalur kereta api Indonesia di bangun di desa Chemigen pada tanggal 17 Juni 1984 dan dibuka oleh Ludoph Anne Jan Wiit Sloet van de Beele yang menjabat sebagai Gubernur saat itu. Jalur rel pertama ini memiliki panjang 26 km dan memiliki rute dari desa Chemigen ke Kabupaten Globogan di Jawa Tengah. Pembangunan kereta api ini di bawah naungan *Neamlooze Venootcschap Nederlandsch Indien Maatschappij* (NV. NISM), yaitu sebuah perusahaan kereta api milik swasta di Hindia Belanda yang dipimpin oleh Ir. J.P Bordes.(Darmawan, Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara", 2017).

Pada 10 Agustus 1867 Jalur kereta api pertama di Indonesia mulai beroperasi, yaitu dengan jalur dari desa Kemijen Semarang sampai Tanggung, Jawa Tengah. Pada jalur ini waktu tempuh kereta api yang dibutuhkan kurang lebih selama satu jam dari Stasiun Semarang hingga Stasiun Tanggung dan hanya beroperasi pada pagi dan sore hari saja (dua kali). Saat itu, harga tiket kereta api yang ditawarkan beragam tergantung kelas yang dipesan mulai dari 0,45 gulden hingga 3 gulden.

Bermula dari pembangunan pertama tersebut, Pembangunan jalur kereta api Indonesia masih dalam tahap pengembangan, jalur kereta api menuju Surakarta selesai dibangun pada 10 Februari 1878, dan jalur kereta api Indonesia tiba di Yogyakarta pada 10 Juni 1872. (Purwanto, 2008). Kemudian, setahun kemudian, pada tahun 1873, pemerintah Hindia Belanda ingin membangun jalur rute kereta api lagi yang menghubungkan antara Surabaya dan Malang dengan tujuan menjadikan Surabaya dan Malang sebagai wilayah dengan perkebunan terbesar di kawasan Jawa Timur. Pada tahun itu juga, jalur kereta api sepanjang sekitar 250 km dibuka pada rute Semarang-Surakarta. Panjang jalur kereta api yang dibangun di Jawa antara Hindia Belanda dan pemerintah perusahaan-perusahaan Eropa mencapai 3.000 kilometer. (Aryatrohaedi T. d., 1994). Selain membangun di pulau Jawa, pemerintah Hindia Belanda juga melakukan pekerjaan konstruksi di pulau Sumatera.

Ketika membangun rel kereta api di pulau Sumatera, tujuan pemerintah Hindia Belanda adalah untuk menguasai serta menaklukkan wilayah Sumatera. Namun, ketika membangun jalur kereta api di Sumatera, mereka mengalami kesulitan karena harus berhadapan dengan pemberontak asal Sumatera yang menolak pembangunan tersebut. Salah satunya adalah pembangunan jalur kereta api Aceh yang terhambat oleh pemberontakan. Namun, pembangunan jalur kereta api di Aceh dapat dilaksanakan dengan jalur kereta api yang membentang di sepanjang pantai utara dan timur Aceh hingga Besitang di Sumatera bagian timur. (Aryatrohaedi H. d., 1994).

Pada tahun 1939, dibangun jalur kereta api sepanjang 6.811 km di Indonesia, menunjukkan pesatnya perkembangan perkeretaapian di Indonesia pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Namun, ketika Indonesia di bawah jajahan Jepang jumlah jalur kereta api dan

jalur kereta api Indonesia diperpendek 901 km ketika Jepang sedang menguasai Indonesia, sehingga panjang jalur kereta api Indonesia saat itu hanya mencapai 5.910 km pada zaman Jepang. Secara terpisah, 136 lokomotif, 174 kereta api, dan 385 gerbong barang Indonesia rusak. Kami tidak hanya mengangkut 53 lokomotif dan 1.166 gerbong barang ke negara-negara lainnya yang berada di Asia (Susantono, 2014). Selain itu, ada 136 lokomotif yang rusak, 174 kereta api, dan 385 gerbong barang Indonesia. Serta mengangkut 53 lokomotif dan 1.166 gerbong barang ke negara-negara Asia lainnya. (Agency, 2014).

Pada tanggal 28 September 1945 akhirnya Indonesia mengambil alih kembali seluruh sistem perkeretaapian yang dikelola oleh Pemerintah Jepang. Setelah diakuisisi oleh Indonesia, kereta api Indonesia dikelola oleh Djawatan Kereta Api (DKA) Republik Indonesia. Lalu berganti nama lagi menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1963 dan diubah lagi menjadi Perusahaan Kereta Api Umum (Perumka), dan pada 1998 akhirnya Perumka diubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sampai saat ini.

4.2 National Railway Vision 2030

Indonesia saat ini memiliki visi dalam pembangunan kereta api yang dinamakan dengan *National Railway Vision* 2030, yang berisikan rencana-rencana pembangunan Pemerintah menyadari pentingnya untuk mengurus kembali penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia secara menyeluruh guna memastikan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian seperti yang telah tertuang dalam UU. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian. Penyelenggaraan ini di ejawantahkan dalam bentuk Masterplan Perkeretaapian Nasional Tahun 2030.

*National Railway Visio*n 2030 berisikan visi yaitu menciptakan perkeretaapian di Indonesia yang Kompetitif, terintegrasi, berteknologi tinggi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan responsif terhadap perkembangan. *National Railway Vision* 2030 ini mencakup pembangunan perkeretaapian di Pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Papua, serta termasuk Jawa dan Bali (Indonesia, Indonesia Railway Master Plan 2030, 2021). Dengan memiliki tiga program yaitu yang ingin di capai yaitu :

1. Menciptakan 12.100 Km jaringan perekeretaapian nasional pada tahun 2030 (Pulau Jawa dan Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) termasuk 3.800 km jaringan perkeretaapian perkotaan.
2. Menciptakan 2.805 unit gerbong penumpang lokomotif dan 27.960 unit gerbong penumpang.
3. Dengan 1.995 unit lokomotif rolling stock dan 39.655 unit gerbong barang.

National Railway Vision 2030 mempunyai lima target, yaitu yang pertama menciptakan pangsa kereta api 11-13% untuk penumpang dan 15-17% untuk angkutan barang di Indonesia. Kedua, terbentuknya jaringan kereta api trans sumatera. Ketiga, Menjadikan kereta api sebagai tulang punggung transportasi barang di Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Kelima, menciptakan kereta api yang terintegrasi, nyaman, aman, andal dan terjangkau (Directorate General of Railways, 2018).

4.2.1 Rencana pada Pulau Jawa

Pada pulau Jawa memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 6,324 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Menciptakan jaringan kereta api sampai 6.324 km dengan target Optimalisasi jaringan perkeretaapian yang telah ada, Jalur ganda jalur Jawa Utara (Jakarta, Cirebon, Semarang, Bojonegoro, Surabaya) dan jalur Jawa Selatan (Cirebon, Kroya , Jogjakarta, Solo, Madiun, Surabaya) dan jalur utama lainnya.
2. Elektrifikas di jalur padat, termasuk kawasan perkotaan. Jaringan kereta cepat yang mengintegrasikan: Merak, Jakarta, Cirebon, Surabaya , Semarang dan Banyuwangi.
3. Jaringan KA perkotaan di Jabodetabek, Bandung, Yogya, Semarang, Surabaya dan kota lainnya.
4. Jaringan KA Pelabuhan: Tanjung Priok, Bojonegaro, Cirebon, Tanjung Mas dan Tanjung Perak.
5. Jaringan KA Bandara.

4.2.2 Rencana pada Pulau Sumatera

Pada pulau Sumatera memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 2,856 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Pembangunan jalur kereta api antar kota yang meliputi Kota Aceh, Medan, Pekanbaru, Padang, Jambi, Palembang, dan Bandar Lampung.
2. Mengembangkan jaringan perkeretaapian perkotaan yang meliputi kota Medan, Pekanbaru, Padang, Palembang, Bandar Lampung dan Batam.
3. Mengembangkan akses jalur kereta api ke Bandara yang meliputi Bandara Kualanmu, Bandara Minangkabau, Bandara Sultan Mahmud Badaruddin Dua dan Bandara Hang Nadim.

4. Mengembangkan akses jalur kereta api ke Dermaga Pelabuhan yang meliputi Pelabuhan Lhokseumawe, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Api-Api (TAA), Pelabuhan Teluk Bayur serta Pelabuhan Panjang.

4.2.3 Rencana pada Pulau Kalimantan

Pada pulau Kalimantan memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 1.400 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Pembangunan jaringan kereta api antar kota yang meliputi Kota Banjarmasin, Balikpapan, Samarainda, Bontang, Tanggarong sampai ke Kotabangun lalu juga pembangunan jalur Banjarmasin Palangkaraya, dan juga jalur Pontianak, Mempawah, Singkawang.
2. Mengembangkan jaringan kereta api dari wilayah pertambangan ke pelabuhan yang meliputi Samarinda, Balikpapan, dan Banjarmasin.
3. Pembangunan jaringan kereta api dengan potensi pengangkutan hasil tambang batubara yang meliputi Puruk Cahu-Banguang, Bangkuang-Lupak Dalam, Kudangan-Kumai, Bontang-Sangkulirang- Tanjung Radep, Muara Warahu-Lubuk Tutung, Tanjung-Buntok-Muara Taweh. Tanjung Barabai-Martapura-Banjarmasin.

4.2.4 Rencana pada Pulau Batam

Pada pulau Batam memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 44 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Menghubungan jaringan kereta api pada area pusat industri ke pelabuhan dan bandara.
2. Pembangunan kereta api Bandara Hang Nadim.

4.2.5 Rencana pada Pulau Bali

Pada pulau Bali memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 326 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Jaringan kereta api yang menghubungkan pusat aktivitas ekonomi dan area pariwisata seperti Kota Denpasar, Gianyar, Singaraja, Negara, Tabanan, Bangli, dan Amlapura.
2. Pembangunan jaringan kereta api perkotaan pada kota Denpasar.
3. Mengambangkan kereta bandara pada Bandara Ngurah Rai.

4.2.6 Rencana pada Pulau Sulawesi

Pada pulau Sulawesi memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 500 Km yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Mengembangkan jaringan kereta api antar kota yang meliputi Kota Gorontalo, Bitung (Sulawesi Utara), Manado, juga Pare-pare, Bulukumba, makassar, dan Takalar (Sulawesi Selatan).
2. Mengembangkan jaringan kereta api regional yang meliputi Kota Makasar, Sungguminasa, Maros, dan Takalar (Maminasata).
3. Mengembangkan jaringan kereta api perkotaan pada Kota Manado dan Makasar.
4. Kereta api bandara Hasanuddin.
5. Mengembangkan akses ke pelabuhan Bitung dan Makasar.

4.2.7 Rencana pada Pulau Papua

Pada pulau Papua memiliki rencana pembangunan jalur kereta api pada tahun 2030 sepanjang 500 Km dengan rincian sebagai berikut :

1. Mengembangkan jaringan kereta api antarkota pada Kota Sorong, Manokwari, Nabire, Timika, Sarmi, dan Jayapura.
2. Mengembangkan jaringan kereta api dari area pertmbangan ke pelabuhan Manokwari dan Jayapura.
3. Mengembangkan jaringan kereta api di bagian utara Papua yang menghubungkan kota Manokwari-Nabire.

4.3 Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang

Jepang memiliki hubungan yang baik dengan Indonesia. Terlihat dari pertemuan Menteri Luar Negeri Indonesia Les Tonneaux dengan Menteri Luar Negeri Taro Kono pada The 6th Strategic Dialogue Indonesia-Jepang, hubungan kedua negara sudah baik selama 60 tahun. Pertemuan ini juga merupakan bentuk peringatan 60 tahun terjalinnya hubungan diplomatik Indonesia-Jepang. Pertemuan ini merupakan kali pertama Menlu Jepang berkunjung ke Indonesia. Pertemuan tersebut dihadiri oleh Kementerian Luar Negeri, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perkapalan, serta Menteri Koordinator Bidang Maritim (Seniwati, 2021).

Indonesia dan Jepang mulai menjalin hubungan diplomatik pada bulan Januari 1958, dengan ditandatanganinya perjanjian perdamaian antara Indonesia dan Jepang yang berlokasi di Jakarta dengan harapan dapat membawa manfaat bagi masing-masing negara di masa yang akan datang. Indonesia dan Jepang bekerja sama di hampir semua bidang ekonomi, budaya, sosial dan keamanan. Pada pertemuan tersebut, pembentukan kemitraan strategis *government-to-government*. Kerja sama kedua negara terus berkembang di berbagai bidang. Bentuk kerjasama bilateral antara Indonesia dan Jepang yang telah dilakukan adalah melalui

Economic Partnership atau biasa dikenal dengan IJEPA (*Indoesia-Japan Economic Partnership Agreement*). IJEPA adalah salah satu bentuk persetujuan bilateral anatara Indonesia dan Jepang dalam sektor perekonmian, bentuk kerjasama nya yaitu perjanjian perdagangan bebas atau FTA (*Free Trade Agreement*) yang merupakan kerjasama yang pertama kali dilakukan Indonesia dengan negara luar. Perjanjian ini merupakan wujud kerjasama bilateral Jepang dalam mencapai *Comprehensive Economic Partnership Agreement* atau CEPA dengan negara-negara anggota Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara yaitu ASEAN.

Terjalinnya hubungan kerjasama IJEPA terbukti memberikan dampak positif bagi kedua negara, berdampak pada peningkatan hubungan kedua negara ke arah yang lebih baik dan tercapainya kepentingan nasional masing-masing negara. Kedua negara dapat memperoleh manfaat dari kerjasama yang telah terjalin. Di tengah pandemi seperti sekarang ini, khususnya pandemi Covid-19 yang menyebabkan penurunan perekonomian negara bahkan dunia, dengan peningkatan kerjasama negara, sangat diperlukan untuk membantu mengatasi hal tersebut. Melalui pertemuan untuk meningkatkan industri manufaktur. Jepang dan Indonesia telah sepakat untuk menjalin kerjasama dalam industri ini dan oleh karena itu Jepang memberikan bantuan kepada Indonesia untuk meningkatkan industri ini di Indonesia.

Banyak produk buatan Jepang yang diperdagangkan di Indonesia, mulai dari pakaian, makanan, mobil hingga perangkat elektronik seperti laptop, handphone dan lain-lain. Kita bisa ambil contoh di bidang farmasi, ada istilah yang kita kenal dengan istilah GMP (*Good Manufacturing Practice*), ternyata turut andil dalam kinerja para produsen di bidang food and beverage ini. Karena Indonesia merupakan negara terbesar di kawasan tenggara Asia, maka

peluang untuk menjual produk lebih besar dibandingkan negara lain. Jepang juga merupakan negara maju, dan peluang kerjasama antara kedua negara memiliki kelebihannya masing-masing. Indonesia, negara maju, pasti kesulitan memasarkan produknya di Jepang. Namun demikian, Jepang merupakan investor terbesar di Indonesia dan oleh karena itu dapat mendukung pembangunan ekonomi Indonesia di berbagai bidang, termasuk manufaktur. Produk Jepang yang banyak digunakan di Indonesia memiliki kualitas yang tinggi dan diminati oleh masyarakat Indonesia.

4.4 Bantuan *Official Development Assistant* (ODA) Jepang di Indonesia

Official Development Assistance (ODA) Jepang telah mendukung Indonesia sejak tahun 1954 dalam bentuk pelatihan untuk memberikan pelatihan di bidang transportasi, industri, kesehatan dan pertanian. Dukungan ODA Jepang sejauh ini telah memberikan dukungan yang besar melalui pengembangan sumber daya manusia dan pembangunan infrastruktur social dan ekonomi. Misalnya, ketika terjadi krisis ekonomi di Asia sejak Agustus 1977, saat itu Jepang membantu Indonesia untuk keluar dari krisis yaitu dengan memberikan pinjaman khusus. Tidak hanya itu, namun Jepang juga memberikan keringanan dengan memperpanjang kewajiban pembayaran/pelunasan, dukung strategi pemerintah, dan banyak lagi. Demikian pula, ketika Indonesia dilanda tsunami dahsyat di provinsi Aceh pada Desember 2004, Jepang memberikan dana sebesar US$640 juta untuk rekonstruksi dan rehabilitasi korban bencana. (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2014).

Total bantuan Jepang ke Indonesia sejauh ini mencapai 29,5 miliar USD (diakumulasikan hingga 2006). Oleh karena itu, Jepang adalah pemberi bantuan terbesar bagi Indonesia. Begitupun sebaliknya, bagi Jepang Indonesia adalah penerima bantuan terbesar. Bahkan

hingga saat ini, Jepang dan Indonesia telah menjalin hubungan yang baik selama kurang lebih 50 tahun, dan Indonesia dan Jepang telah menjadi mitra timbal balik yang memberikan keuntungan satu sama lain.

4.4.1 Sistim Bantuan ODA Jepang di Indonesia

Kepada negara-negara yang masih berkembang, hingga saat ini Jepang telah memberikan berbagai bentuk dukungan seperti dukungan finansial dan teknis yang diperlukan untuk pembangunan sosial ekonomi. Salin itu juga, Jepang memberikan dukungan untuk membantu korban bencana dan hal-hal lain. Diantaranya, bantuan yang diberikan oleh pemerintah Jepang sebagai aktor utama tersebut disebut "*Official Development Assistance* (ODA)" (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2006).

- **Pinjaman Yen**

  Pinjaman dana Yen adalah pinjaman yang jatuh temponya ringan, yaitu jangka panjang dan suku bunga rendah, di mana negara-negara berkembang perlu mengatur basis sosial-ekonomi mereka untuk membentuk dasar evolusi. Pinjaman dana Yen ini dilakukan melalui *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC).

- **Bantuan Dana Hibah**

  Bantuan Dana Hibah adalah bantuan keuangan yang tidak disertai dengan kewajiban harus melakukan pembayaran kembali.

- **Kerjasama Teknik**

  Kerjasama teknis adalah kerjasama yang diberikan untuk mendukung pengembangan sumber daya manusia di negara yang masih berkembang. Agar setiap negara dapat mengalami kemajuan, diperlukan adanya upaya pembangunan manusia yang akan

berperan dalam mendorong pembangunan sosial dan ekonomi di negara tersebut. Agar teknik dan pengetahuan yang telah dibangun Jepang dapat ditransfer ke teknisi dan staf di negara berkembang, Jepang mengadopsi metode dengan mengundang peserta untuk magang di Jepang, mengirimkan tenaga ahli dan sukarelawan, dukungan peralatan, survei, atau semuanya. termasuk sebagai "Proyek Kerjasama Teknis" dan sejenisnya. Kerja sama teknis ini dilakukan oleh lembaga pemerintah independen yang disebut "*Japan International Cooperation Agency* (JICA)".

4.4.2 Falsafah Bantuan Jepang

ODA Jepang dibuat sesuai dengan filosofi dan prinsip dan sebagainya. Hal-hal tersebut ada di dalam piagam ODA (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2014). Poin-poin penting dari piagam ODA yaitu:

1. Tujuan ODA

   ODA Jepang dimaksudkan untuk berkontribusi pada perdamaian dan perkembangan komunitas internasional, dan dengan demikian hal tersebut dapat membantu untuk memastikan keamanan dan kemakmuran Jepang sendiri. Jepang sebagai salah satu negara yang dipandang dunia, bertekad untuk memanfaatkan ODA secara maksimal dalam inisiatifnya untuk mengatasi masalah pembangunan.

2. Kebijakan Dasar

   Kebijakan tersebut terdiri atas :

   a. ODA Jepang dimaksudkan untuk berkontribusi pada perdamaian dan perkembangan komunitas internasional, dan dengan demikian dapat membantu untuk memastikan keamanan dan kemakmuran Jepang sendiri. Jepang sebagai

salah satu negara yang dipandang dunia, bertekad untuk memanfaatkan ODA secara maksimal dalam inisiatifnya untuk mengatasi masalah pembangunan.

b. Pespektif Keamanan Manusia

Jepang juga mementingkan perspektif keamanan manusia dalam melaksanakan ODA. Jepang akan berusaha untuk melindungi individu yaitu masyarakat dari ancaman seperti kejahatan, konflik, kemiskinan, dan penyakit menular, serta akan memberi dukungan untuk memberdayakan masyarakat untuk mengatasi ancaman ini.

c. Jaminan Keadilan

Dalam pelaksanaan kegiatan ODA, Jepang juga mempertimbangkan kondisi masyarakat yang secara social dianggap rentan, kesenjangan antara kaya dan miskin, dan kesenjangan yang ada antara berbagai wilayah di negara berkembang. Selain itu, perhatian khusus juga akan diberikan pada dampak social dan lingkungan dari proyek ODA. Jepang bertekad akan terus berupaya meningkatkan status perempuan.

d. Memanfaatkan Pengalaman dan Kaeahlian Jepang

Jepang juga akan mengandalkan praktiknya sendiri, teknologi canggih, dan sumber daya manusia dalam pelaksanaan ODA-nya, sambil mempertimbangkan berbagai kebijakan dan kebutuhan dukungan dari negara-negara berkembang.

e. Bermitra dan Kolaborasi dengan masyarakat dunia

Jepang juga akan memperluas kerjasama dengan pihak-pihak yang berpartisipasi dalam pelaksanaan kegiatan ODA-nya, seperti organisasi internasional, negara donor lain, lembaga swadaya masyarakat dan sektor swasta.

3. Isu Paling Utama (Prioritas)

Isu yang akan diprioritaskan dalam ODA adalah pengentasan kemiskinan, pertumbuhan berkelanjutan, isu global seperti berbagai permasalahan lingkungan, penyakit menular, polusi, pangan, bencana nasional, energy, terorisme, narkoba, kejahatan dalam skala internasional dan sebagainya serta mengutamakan isu pembangunan perdamaian.

4. Kawasan Yang Dijadikan Prioritas

Asia merupakan kawasan yang memiliki hubungan yang baik dengan Jepang, yang menjadikan kawasan tersebut menjadi kawasan prioritas. ODA digunakan untuk mempromosikan hubungan dekat dengan kawasan dan memanfaatkan berbagai celah.

5. Prinsip pelaksanaan ODA

Sesuai dengan prinsip yang dipegang teguh oleh Jepang, ODA Jepang didasarkan pada berbagai kebutuhan bantuan di negara berkembang, kondisi sosial ekonomi, dan hubungan bilateral Jepang dengan penerima tersebut berdasarkan prinsip Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (terutama kesetaraan, kedaulatan dan non-intervensi serta urusan dalam negeri). Dan poin-poin berikut :

(1) Lingkungan dan pembangunan adalah dua hal yang menyatu dalam artian tidak dapat dipisahkan.

(2) Hindari menggunakan ODA untuk tujuan militer atau untuk memperburuk konflik/permasalahan.

(3) Perhatian besar telah diberikan pada upaya untuk mendemokratisasikan dan memperkenalkan ekonomi pasar serta melindungi hak asasi manusia dari negara-negara penerima.

4.4.3 Pencegahan Korupsi atas proyek-proyek ODA

Pada bulan September 2008, dalam menanggapi kasus suap PCI di Vietnam, Pemerintah Jepang dan Pemerintah Vietnam membentuk sebuah organisasi yang disebut Komite Jepang-Vietnam untuk mencegah korupsi proyek ODA. Sebuah laporan Komisi yang dirilis pada Januari 2009 menyatakan bahwa Pemerintah Jepang akan mengembangkan sistem untuk mengelola informasi tentang korupsi, termasuk penyuapan. Kedutaan Besar Jepang di Indonesia telah membuat alamat email khusus untuk melaporkan korupsi proyek ODA Indonesia sebagai salah satu bentuk pembangunan system : oda-fusei@dj.mofa.go.jp.

4.4.4 Bidang Bantuan ODA Jepang di Indonesia

- **Sektor Energi**

  Dukungan penguatan kapasitas distribusi tenaga listrik di Indonesia dengan memberikan kontribusi terhadap permasalahan, kondisi ,kebutuhan dan ketersediaan tenaga listrik di Indonesia, dukungan peningkatan kapasitas pasokan listrik darurat Jawa sampai Bali dan dukungan kapasitas pengembangan tenaga listrik untuk merespon perubahan iklim.

- **Sektor Transportasi**

  Membantu peningkatan sistem transmisi dan jaringan distribusi di Indonesia termasuk status jaringan distribusi di Indonesia saat ini dan permasalahan yang terjadi, membantu mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta dan meningkatkan pendistribusian barang serta meningkatkan jaringan transportasi antar negara dan kota.

- **Sektor Pertanian**

Dukungan Jepang pada sektor pertanian di Indonesia dengan menyalurkan berbagai program untuk mendukung kemajuan sektor pertanian di Indonesia, yaitu dengan meningkatkan basis produksi pertanian di Indonesia, melalui perbaikan fundamental pertanian, teknik produksi pertanian, penelitian, pengembangan, strategi pengembangan dan lain-lain.

- **Sektor Kesehatan dan Kebersihan**

  Dukungan Jepang untuk Indonesia dalam bidang kesehatan yaitu pada ibu dan anak sudah diberikan sejak tahun 1989, Jepang telah melaksanakan Proyek Keluarga Berencana dan Kesehatan Ibu dan Anak melalui JICA.

- **Sektor Komunikasi dan Informasi**

  Bantuan Jepang dalam bidang penyiaran merupakan sumbangan bagi integrasi dan demokrasi, sedangkan bantuan Jepang kepada Indonesia dalam bidang komunikasi merupakan sumbangan bagi pembangunan dan kemajuan perekonomian negara.

- **Sektor Governance**

  Dukungan terhadap sektor pemerintahan Jepang di Indonesia yaitu dukungan kepada pemerintah, penegak hukum dan masyarakat perkotaan, telah disalurkan sejak demokratisasi pada tahun 1998. Dan saat otonomi daerah mulai diterapkan pada Januari 2001, penting untuk melatih sumber daya manusia pada pemerintah dan pembangunan daerah, maka JICA juga telah membuat program “Peningkatan Kapasitas Daerah” Sumber Daya Pemerintah Daerah, termasuk “Dukungan Strategis Pembangunan Daerah” dan “Pendidikan Sumber Daya Manusia

Pemerintah Daerah", program ini sudah mulai diselenggarakan di setiap kota-kota di daerah pada tahun 2002.

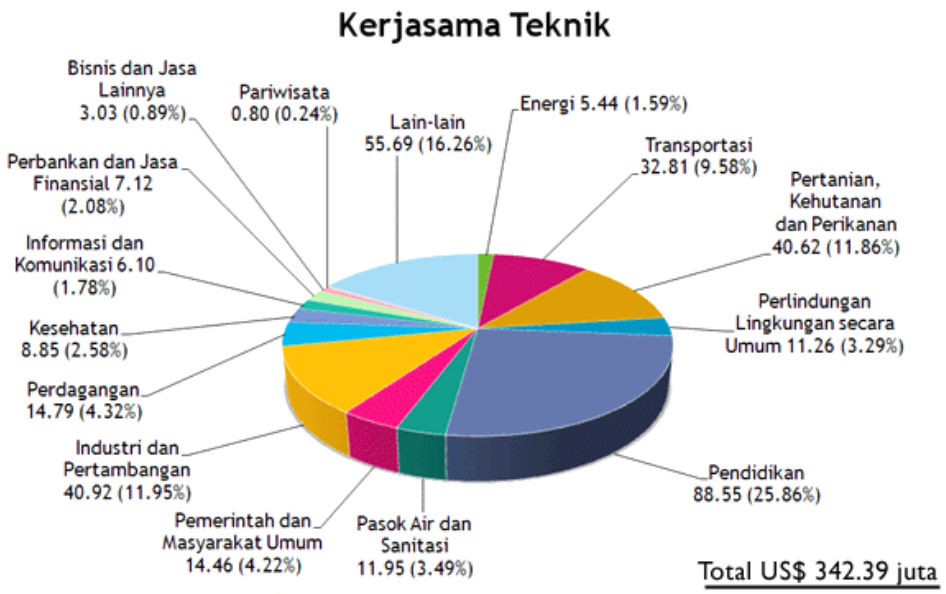
- **Sektor Penanggulangan Bencana**

Membentuk negara tahan bencana - Kerjasama Indonesia-Jepang di bidang penanggulangan bencana. Karena jikia dilihat dari segi topografi banyak terjadi bencana alam pada kedua negara tersebut seperti gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, kebakaran hutan, tanah longsor dan bencana lainnya. Sejak 1999 hingga 2008 diproyeksikan bencana alam telah menciptakan kerugian besar yaitu sebanyak 180.000 orang meninggal dan 8,4 juta korban. Kerugian dalam sektor ekonomi juga mencapai 10 miliar dolar AS. Dan letak Jepang dan Indonesia di kawasan padat monsun Pasifik dan Asia, yang mengakibatkan keduanya sering mengalami bencana alam. Maka dari itu, penting bagi kedua negara untuk melakukan kerja sama dalam menangani bencana alam.

Bantuan Bencana yaitu "Komite Gabungan Penanggulangan Bencana Jepang-Indonesia" Pada tanggal 24 Juli 2006, Utusan Khusus Kabinet (Bencana Alam) Tetsuo Kutsukake dan Menteri Koordinator Kesejahteraan yaitu Bakri Aburizal telah mencapai kesepakatan tentang pedoman kebijakan penanggulangan bencana di Indonesia dalam rapat kedua Komite yang dituangkan dalam "Membangun Indonesia dan Ketahanan Masyarakat Terhadap Bencana untuk Generasi Penerus", selanjutnya dikomunikasikan kepada masing-masing Kepala Negara.

- **Kerjasama Teknik Jepang di Indonesia**

Kerja sama teknik adalah kerja sama yang diberikan dengan tujuan mendukung kemajuan sumber daya manusia (*human resources*) di negara yang masih berkembang. Diperlukan adanya upaya pembangunan manusia yang akan berperan dalam mendorong pembangunan sosial dan ekonomi agar setiap negara berkembang dapat bergerak maju. Agar pengetahuan secara teknis yang telah dibangun Jepang dapat ditransfer ke teknisi dan staf di negara penerima, bantuan tersebut disalurkan melalui "Proyek Kerjasama Teknis" dan sejenisnya. Kerjasama teknis ini direalisasikan melalui lembaga independen pemerintah yang disebut "*Japan International Cooperation Agency* (JICA)". Dibawah ini merupakan diagram kerjasama teknik Indonesia dan Jepang :



Dari diagram tersebut dapat diketahui bahwa sector terbesar dalam kerjasama teknik ini di dominasi oleh sector Pendidikan yaitu sebesar 88.5 (25.86%), lalu yang kedua yaitu sector Industri & Pertambangan yaitu sebesar 40.92 (11.95%) dan yang berada

di urutan ketiga yaitu dari sektor Pertanian, Kehutanan & Perikanan yaitu sebesar 40.62 (11.86%). Dan sektor Transportasi berada di urutan ke-empat yaitu sebesar 32.81 (9.58%).

4.5 JICA (*Japan International Cooperation Agency*) di Indonesia

JICA merupakan organisasi yang berperan dalam pelaksanaan bantuan luar negeri Jepang. Dengan mempunyai kantor perwakilan di lebih dari 90 lokasi di berbagai negara dan melakukan berbagai kegiatan di lebih dari 150 negara. Pada tanggal 1 Oktober 2008, dilakukan penggabungan antara JICA dan *Overseas Economic Cooperation*, yang semula merupakan unit dari Japan Bank for International Cooperation (JBIC), serta bagian dari non-program dukungan yang dapat dikembalikan. yang dilakukan oleh Kementerian Luar Negeri Jepang juga dialihkan ke JICA. dukungan yang lebih efisien dan efektif. Sejarah kerjasama JICA di Indonesia sejak tahun 1954 yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.1 Sejarah Kerjasama JICA DI Indonesia

Tahun	Kegiatan
1954	Pelaksanaan Program Pelatihan di Jepang dimulai
1957	Penugasan Tenaga Ahli Jepang di Indonesia dimulai
1958	Awal mula penyaluran bantuan berupa reparasi perang
1961	*Overseas Economic Cooperation Fund* (OECF), pengembangan dari *Southeast Asia Development Cooperation Fund* (SADCF) dibentuk
1962	*Overseas Technical Cooperation Agency* (OTCA) dibentuk
1968	Membuka kantor perwakilan OECF di Indonesia dan memulai

	pembiayaan ODA ke Indonesia
1969	Membuka kantor perwakilan OTCA di Indonesia
1974	Merubah OTCA menjadi *Japan International Cooperation Agency* (JICA)
1976	Bantuan dalam bentuk hibah dimulai sebagai program ODA umum di Jepang
1988	Penunjukan *Japan Overseas Cooperation Volunteers* (JOCV) dimulai di Indonesia
1999	Penunjukan *Japan Overseas Cooperation Volunteers* (JOCV) dimulai di Indonesia
2008	JICA bergabung dengan Unit Bisnis Kerjasama Ekonomi Luar Negeri yaitu JBIC dengan sebagian hibah dari Kementerian Luar Negeri Jepang dan membentuk JICA "baru".

Sumber : Website Resmi JICA

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini memberikan penjelasan dan analisis atas dukungan yang diberikan Jepang terhadap pembangunan MRT di Jakarta yang diberikan melalui kebijakan ODA (*Official Development Assistance*) dan impelementasinya dalam *National Railway Vision* 2030. Penulis akan menganalisis penggunaan bentuk bantuan luar negeri menurut K.J. Holsti yaitu tipe bantuan asing yang dalam bentuk pinjaman pembangunan, bantuan teknis dan bantuan barang. Serta, dalam bab ini juga penulis akan menganalisa implementasi nya pembangunan ini pada *National Railway Vision* 2030.

Bantuan asing menjadi salah satu kebijakan yang biasa digunakan negara maju untuk memajukan kepentingan nasional. Dalam hal ini, Jepang menjadi salah satu negara yang terlibat dalam bantuan pembangunan mulai dari sekitar tahun 1950. Bantuan yang diberikan oleh Jepang terutama difokuskan pada negara di kawasan Asia khsususnya pada negara berkembang, khususnya Asia Tenggara. Indonesia merupakan salah satu negara yang mendapatkan bantuan ODA Jepang. Sebagian besar bantuan ODA ke Indonesia digunakan untuk pembangunan infrastruktur termasuk transportasi.

5.1 Alur Sejarah Pembangunan MRT Jakarta

PT Mass Rapid Transit Jakarta (MRT Jakarta) mulai didirikan pada tanggal 17 Juni 2008, perusahaan ini merupakan badan hukum Perseroan Terbatas dengan saham yang dimiliki mayoritas dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (dengan rasio kepemilikan Pemprov DKI Jakarta 99.98% dan dimiliki PD Pasar Jaya 0.02%). Ruang lingkup kegiatan PT ini yaitu untuk melakukan pembangunan prasarana dan sarana MRT. Melakukan pengoperasian dan pemeliharaan prasarana dan sarana MRT, dan melakukan pengelolaan dan pengembangan properti/usaha di dalam dan di sekitar kawasan MRT yaitu stasiun dan depo. (MRT Jakarta, 2019)

Dasar hukum dibangunnya PT MRT Jakarta adalah Peraturan Daerah Nomor 3 Provinsi DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 mengenai Pendirian Perusahaan Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas MRT Jakarta. Pada dasarnya, rencana pembangunan MRT di Jakarta sebenarnya sudah dimulai sejak 1985. Namun, saat itu, program pembangunan MRT belum diumumkan sebagai proyek nasional. Presiden Republik Indonesia baru menegaskan jika proyek metro Jakarta adalah proyek nasional pada tahun 2005. Dari penegasan tersebut, Pemerintah provinsi DKI Jakarta dan pemerintah Pusat mulai bergerak dan saling membagi tanggung jawab. Pada saat itu, pemerintah Jepang dan bersedia untuk melakukan peminjaman dana dengan mudah (MRT Jakarta, 2019).

Penandatanganan perjanjian pembiayaan proyek MRT Jakarta dilakukan pada tanggal 28 November 2006 yaitu oleh Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Yusuf Anwar sebagai Duta Besar Indonesia untuk Jepang yang sedang menjabat saat itu. Pada saat itu, JBIC memberikan rancangan dan rekomendasi kepada Pemprov DKI Jakarta. Pemerintah Indonesia dan JBIC juga telah sepakat untuk menunjuk satu lembaga yang akan mnegatur menyelesaikan pembangunan MRT ini.

JBIC kemudian melakukan penggabungan dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). Yang mana dalam hal ini JBIC sebagai pemberi pinjaman dan JICA bertindak sebagai tim penilai. Sesuai jadwal yang ditetapkan JICA dan MRT Jakarta, rancangan teknis dan pengadaan lahan diselesaikan pada 2008 sampai 2009, tender peralatan listrik dan mekanik serta tender konstruksi yaitu periode 2010 sampai 2014. Uji operasi dijadwalkan akan dimulai pada 2014, namun ternyata tidak terealisasikan .

Perancangan proyek juga dilakukan dari tahun 2008 sampai 2009, lalu tahap konstruksi akan dikerjakan dari Oktober 2013 diharapkan selesai di tahun 2018.

Proyek MRT Jakarta mulai dibangun dengan jalur MRT Tahap I dengan panjang kurang lebih 16 km dari Stasiun Lebak Bulus sampai Bundaran Hotel Indonesia, dengan 1 Depo dan 13 stasiun. Untuk mengurangi dampak pembangunan pada Tahap I ini,PT MRT Jakarta juga memiliki analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) dan menggandeng konsultan manajemen lalu lintas, Tahap I ini mulai beroperasi pada tahun 2019.

Pembangunan jalur MRT Tahap I akan menjadi tanda awal cerita dari pengembangan jaringan terpadu sistem MRT yang nantinya akan menjadi bagian dari sistem transportasi umum DKI Jakarta di masa yang akan datang. Pembangunan berikutnya melanjutkan jalur dari Sudirman ke Ancol yang disebut sebagai jalur Utara-Selatan) dan pembangunan jalur Timur-Barat. (MRT Jakarta, 2019)

Tahapan Pembangunan MRT Jakarta Fase 1

- Pada tahap *engineering services*, mengenai proses pencarian dan perkualifikasian tender kontraktor merupakan tanggung jawab dari PT MRT Jakarta.

- Pada tahap konstruksi, PT MRT Jakarta akan tanda tangan kontrak dengan kontraktor serta konsultan (yang memberikan bantuan untuk pelelangan kontraktor) dan konsultan manajemen dan operasional.
- Tahapan operasi dan pemeliharaan, pengoperasian dan pemeliharaan merupakan tanggung jawab dari PT MRT Jakarta, dan juga memastikan jumlah penumpang yang cukup untuk menghasilkan pendapatan yang sesuai dengan harapan perusahaan.

Beberapa instansi terlibat dalam pelaksanaan pembangunan MRT Jakarta, baik dari tingkat pemerintah pusat, Pemprov DKI Jakarta, serta PT MRT Jakarta sendiri tentunya. Maka dari itu, harus melibatkan lembaga-lembaga tersebut untuk dokumen anggaran dengan nama kegiatan dan program yang berbeda tapi dengan hasil yang sama, yakni pembangunan MRT Jakarta.

5.2 Bantuan JICA dalam Pembangunan MRT Jakarta

Dalam perealisasian pembangunan MRT Jakarta, Indonesia membutuhkan bantuan dana pembangunan, pengadaan rel dan rangkaian gerbong MRT, mesin pembuat rongga terowongan, system pengoperasian kereta, dan tenaga ahli dari negara asing.

5.2.1 Bantuan Dana

Dalam melaksanakan penerapan investasi di bidang infrastruktur di negara lain, Jepang mempunyai sebuah badan yang diberi nama *Japan International Cooperation Agency* (JICA), yang mana fungsi JICA yaitu menjalankan pelaksanaan *Official Development Assistance* (ODA) yaitu sebuah program bantuan pembangunan resmi Jepang terhadap negara-negara yang masih membutuhkan pembangunan/negara

berkembang. Bentuk bantuan program ODA meliputi kerjasama teknik, bantuan hibah dan bantuan pinjaman pembangunan lunak.

Hingga saat ini bantuan Jepang dengan ODA public dengan total lebih dari US$ 50 miliar. Bagi Negara Indonesia, saat ini Jepang merupakan negara penyedia ODA bilateral terbesar. Sedangkan untuk Jepang, Indonesia merupakan negara penerima ODA tertinggi . Hal tersebut menunjukkan bahwa kedua negara memiliki sinergitas yang baik antar satu sama lain. (Japan International Cooperation Agency, 2018)

Tabel 5.1 Data Bantuan Pinjaman ODA ke Indonesia (2012-2016).

Tahun	**Angka Pinjaman ODA Jepang ke Indonesia (dalam 100 juta Yen)**
2012	156.90
2013	821.82
2014	-
2015	1.400.51
2016	139.88

Sumber : Ministry of Foreign Affairs of Japan (2018)

Jepang terlibat dalam beberapa proyek perkeretaapian di Indonesia salah satu nya yaitu proyek MRT Jakarta. Dari beberapa proyek bantuan kereta api di Indonesia salah satu fokus utama Jepang di Indonesia adalah pembangunan MRT Jakarta. Pada tahun 2005, pemerintah Indonesia memutuskan untuk menjadikan MRT Jakarta

sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN). Megaproyek ini mengundang minat dari Jepang untuk memberikan pinjaman berbunga kepada Indonesia.Persetujuan pembiayaan pembangunan MRT Jakarta disepakati pada November tahun 2006. Pada tahun 2013, telah dilakukan *roundbreaking* atau peletakan batu pertama sebagai tanda dimulainya konstruksi MRT Jakarta fase 1 dan telah beroperasi sejak Maret 2019 lalu. Total nilai pembiayaan MRT Jakarta fase 1 sepanjang 16 KM mencapai US$ 1.1 Miliar atau 16 Triliun Rupiah. (MRT Jakarta, 2019)

A. Alur bantuan Dana MRT Jakarta

Anggaran untuk program pembangunan MRT Jakarta dibagi menjadi dua bagian yaitu pemerintah provinsi DKI Jakarta dan pemerintah pusat, dan juga didukung oleh penyediaan dana pinjaman Jepang yang disalurkan melalui JICA. Bantuan JICA ini disalurkan dalam bentuk pinjaman untuk menyediakan dana pembangunan. Kesepakatan dana yang telah diberikan JICA yaitu sebesar 125.237 juta Yen, yang dibagi menjadi dua perjanjian pinjaman yaitu *Loan Agreement* No. IP-571 sebesar 75.218 juta Yen dan *loan agreement* No. IP-554 sebesar 48.150 juta Yen. (MRT Jakarta, 2019)

Setelah Pemerintah Indonesia menerima dana pinjaman dari JIC tersebut, maka akan disalurkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kementrian Keuangan, Direktorat Pembiayaan dan Kapasitas Daerah, Direktorat Jendral Pertimbangan Keuangan dan Sub-Direktorat Hibah Daerah bertanggung jawab atas APBN (dokumen anggaran) dengan pemberian nama ”Program Pengelolaan Hibah negara dengan pinjaman berkelanjutan dan hibah LN sebagai bagian hibah kepada

Pemerintah Daerah" sebagai nama program dan kegiatannya. Dan menjadikan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai *Executing Agency*. (MRT Jakarta, 2019)

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai lembaga pelaksana akan membukukan dan mengumpulkan data pendapatan dari pengeluaran dalam bentuk APBD, menempatkan dokumen-dokumen dari hasil implementasi anggaran kegiatan pembangunan MRT pada Badan Pengelola Keuangan Daerah (BPKD) DKI Jakarta dengan nama tentang program dan kegiatan partisipasi modal (Pembiayaan/Investasi) serta di tempatkan di BAPPEDA DKI Jakarta sebagai lembaga pelaksana telah menunjuk PT. MRT Jakarta Sebagai sub-implementasi dari program pembangunan MRT Jakarta.

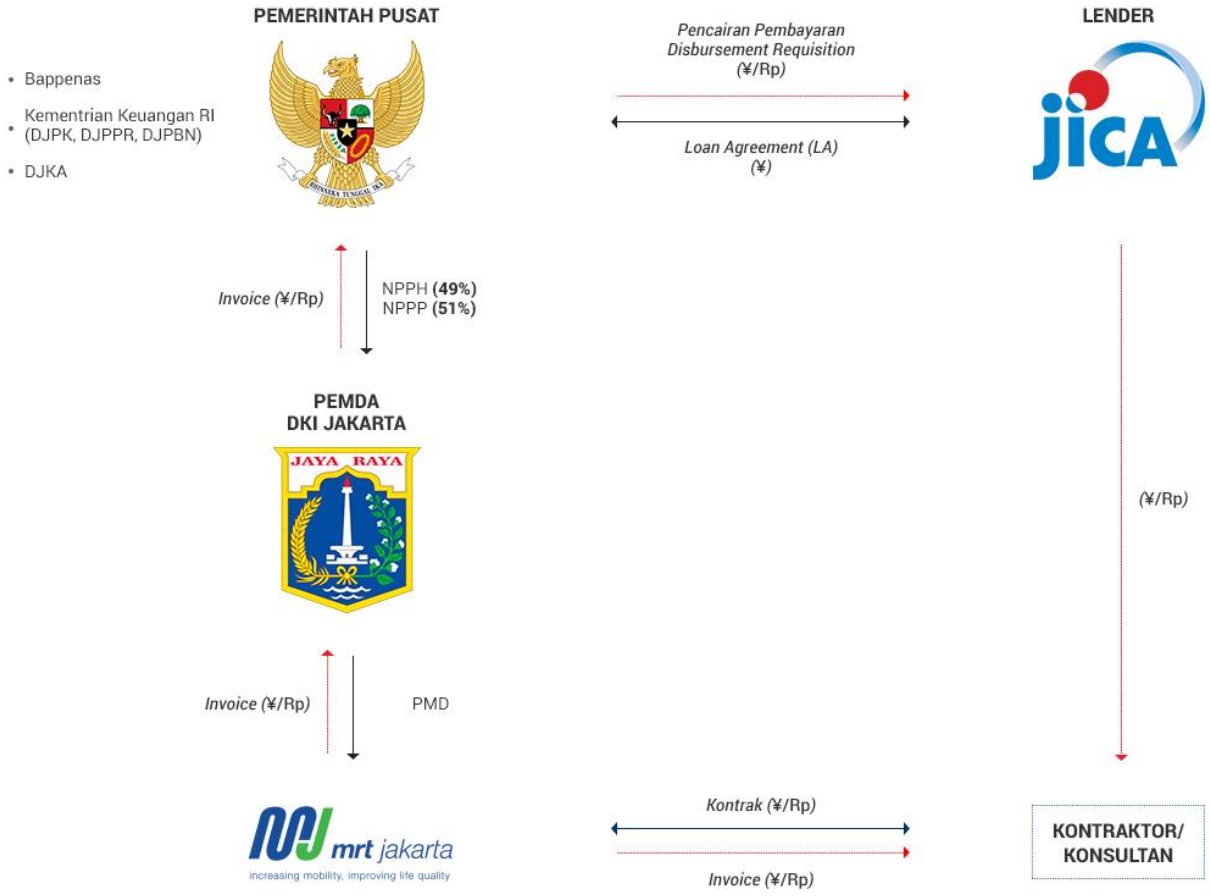
Pada tanggal 18 Oktober 2006 dilakukan penandatanganan mengenai persetujuan pinjaman *Memorandum on Engineering Service* (MoES), yang ditandatangani oleh JBIC dan Pemerintah Indonesia sebagai pedoman dasar persetujuan pinjaman. Lalu, PT MRT Jakarta menandatangani MoU pada 28 November 2008 yang digunakan sebagai dasar persetujuan pinjaman untuk tahap kontruksi. Terdapat 3 syarat yang diberikan JICA dalam memberi bantuan, yaitu :

1) suku bunga dana pinjaman sebesar 0.1%, dan suku bunga untuk konsultan sebesar 0,01% pertahun.
2) Pemerintah Jepang menerapkan masa pengembalian pinjaman tersebut selama 40 tahun, dengan masa tenggang 10 tahun.
3) Pada pengadaan atau lelang kontruksi maupun nonkontruksi syarat yang diberikan bersifat "*Japan Tied*" atau dengan artian mengikat. Dan untuk *joint*

venture nantinya akan dibentuk oleh kontraktor utama dari perusahaan milik Jepang.

Berdasarkan keputusan menteri misi pra-penilaian yang ditandatangani oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Jendral perkeretaapian, Pemprov DKI Jakarta serta semua perusahaan yang terlibat proyek. Berikut ini merupakan bagan alur bantuan dana MRT :

Bagan Alur Bantuan Dana MRT Jakarta



Sumber : Website Resmi MRT Jakarta

Berdasarkan bagan tersebut, Dana yang didapatkan dari pinjaman JICA bebannya dibagi menjadi dua, yaitu 51% untuk pemerintah pusat dan 49% untuk Pemprov DKI

Jakarta. Dan dalam melaksankan pembangunan, kontraktor dan proyek akan mengirimkan *invoice* (tagihan) ke PT MRT Jakarta lalu akan di verifikasi bersama oleh Dirjen Perkeretaapian Kementrian perhubungan dan Pemerintah Privinsi Jakarta. Setelah verifikasi dilakukan, dokumen penagihan diberikan ke Pemerintah Pusat lalu Pemerintah Pusat akan mengirimkan permintaan pencairan pembayaran ke JICA, kemudian JICA akan membayar tagihan tersebut ke kontraktor.

Pemerintah Indonesia berhutang kepada Jepang dengan tempo yang dibayarkan secara bertahap selama 40 tahun dengan *Grace period* selama 10 tahun. Maksud dari *Grace period* tersebut yaitu diberikan tenggang waktu untuk MRT Jakarta menjalankan oprasionalnya dulu, artinya bahwa Pemerintah Indonesia baru mulai akan membayar cicilan pertama pinjaman 10 tahun setelah pinjaman tersebut ditandatangani yaitu dimulai sejak penandatanganan pinjaman pertama pada Desember 2015, yang mana estimasi angsuran yang pertama baru akan dibayar pada bulan Desember tahun 2025. Maka dana pinjaman tersebut merupakan pendanaan investasi bagi Jepang.

Bunga pinjaman yang diterima oleh JICA pun dapat dikatakan relative kecil, yaitu hanya sebesar 0.01% yang harus dibayar oleh pemerintah Indonesia . Hal ini dikarenakan dalam perjanjiannya, pinjaman ini bersifat *tide loan*, yakni pinjaman yang memiliki persyaratan. Persyaratan tersebut adalah kontraktor dan perusahaan yang terlibat harus berasal dari Jepang, Setelah proyek ini berlangsung, kontraktor yang memberikan tagihan pembayaran harus mengumpulkan semua bukti pekerjaan mereka. Proses verifikasi kemudian dilakukan oleh tim gabungan dari MRT, Pemprov DKI Jakarta dan Kementerian Perhubungan. Hasil verifikasi tersebut kemudian akan disampaikan ke pemerintah pusat lalu diserahkan kepada JICA untuk diverifikasi oleh pemerintah Jepang. (Kompas, 2019)

5.2.2 Bantuan Barang

Pada pembangunan MRT Jakarta ini, 96 unit gerbong dan 16 rangkaian yang telah beroperasi yaitu 6 kereta per rangkaian, dengan kapasitas 1.950 penumpang rata-rata, kereta MRT Jakarta dapat menampung 332 orang dalam satu kereta. Berasal dari Jepang, berikut ini merupakan perbandingan spesifikasi antara kereta MRT dan LRT Jakarta yang berasal dari Korea Selatan (Fitriani, 2018)

Tabel 5.2 Perbandingan Spesifikasi MRT & KRT Jakarta

Spesifikasi	MRT Jakarta	LRT Jakarta
Desain	Warna abu-abu metalik dan warna biru lebih mendominasi	Berwarna putih dengan detil cat warna merah, biru muda dan hitam
Ukuran	Setiap gerbong kereta memiliki dimensi 20m x 2,9m x 3,9 m	Setiap gerbong kereta memiliki dimensi 11,5m x 2,6m x 3,6m
Jumlah Rangkaian	Terdapat enam kereta dalam satu set dengan jumlah total 16 set rangkaian yang dipesan	Terdapat 2 sampai 3 kereta dalam satu set dengan 16 set total rangkaian yang dipesan
Daya Muat Penumpang	Dapat menampung sebanyak 332 orang per kereta atau 1.950 orang dalam satu rangkaian	Dapat menampung sebanyak 118 orang per kereta yaitu tak lebih dari 500 orang dalam satu rangkaian
Material	Terbuat dari bahan baja anti karat dengan berat satu kereta mencapai 31-35 ton	Gerbong LRT terbuat dari bahan alumunium campuran

Sumber : Bisnis.com

Berdasarkan tabel perbandingan diatas dapat disimpulkan bahwa MRT Jakarta lebih unggul jika dibandingan dengan LRT Jakarta yang berasal dari Korea Selatan, dilihat dari perbandingan desain, ukuran, jumlah rangkaian, daya muat penumpang dan material nya.

5.2.3 Bantuan Teknik

Sistem keamanan kereta buatan jepang sudah diyakini dunia baik karena memiliki belum pernah mengalami kecelakaan sejak tahun 1960. Pada pembangunan MRT ini sebenarnya komponen yang digunakan lebih murah jika dibandingankan dengan China namun Jepang memiliki keunggulannya sendiri yaitu pada system keamanannya (Pratama, 2012). Dengan alasan tersebut pemerintah Indonesia yakin Indonesia akan mendapatkan transfer teknologi dari Jepang. Dengan adanya bantuan teknologi dalam proyek MRT tersebut, maka Indonesia membutuhkan beberapa bantuan dalam hal teknologi dari Jepang yaitu :

1. Pengadaan Rel dan Rangkaian Gerbong MRT

   Selama proses pembangunan proyek MRT Jakarta, seluruh komponen rel dan rangkaian kereta api merupakan produk impor yang dikirimkan langsung dari Jepang, yang mana rangkaian ini terdiri dari rangkaian kereta sebanyak 96 dan rel sepanjang 16 km, yang nantinya akan dioperasikan dari Jalur Lingkar Lebak Bulus sampai bundaran HI Jakarta pada tahap konstruksi proyek MRT. Berikut ini merupakan beberapa pertimbangan mengapa perlu untuk menggunkan komponen yang diimpor dari Jepang, yaitu:

   a) Karena Indonesia sebagai negara penerima dan Jepang sebagai negara pemberi bantuan sudah menandatangani nota kesepahaman (MoU) perusahaan dengan JICA sebagai penyandanang dana pelaksanaan proyek MRT tersebut. Dalam

MoU ini menyatakan bahwa pada tahap 1 pembangunan MRT ini akan dibiayai penuh oleh JICA tanpa adanya campur tangan dari pihak manapun. untuk pengadaan komponen-komponen pendukung jalannya proyek akan ditanggung oleh perusahaan Jepang sebagai pemenang tender dengan bekerjasama dengan PT MRT Jakarta. Komponen yang dimaksud tersebut yaitu pengadaan rel dan gerbong untuk pengerjaan proyek MRT ini yang mana barang tersebut didatangkan langsung dari Jepang. Dalam artian, berdasarkan kesepakatan tersebut Indonesia harus mau untuk menggunakan kontraktor utama proyek dari perusahaan Jepang/gabungan perusahaan milik Indonesia dan Jepang, serta harus menggunakan produk dari Jepang. (Pruwanto, 2012)

b) Jika komponen tersebut harus dibuat di Indonesia maka tidak akan efisien. Hal ini karena tidak tersedianya komponen perangkat pendukung di Indonesia. Kemudian, Indonesia juga tidak memiliki ahli teknologi yang dapat merealisasikan komponen yang dimaksud. Komponen yang dimaksud hanya dimiliki oleh Jepang sementara ini sebagai negara yang teknologi kereta api nya dianggap baik. Karena kondisi inilah pemerintah Indonesia harus terpaksa mengandalkan Jepang untuk mengekspor peralatan dari Jepang karena nantinya juga yang akan mengoperasikan adalah tenaga ahli dari Jepang juga.

c) Jepang memiliki kelebihan berupa tingkat keamanan yang lebih tinggi dan canggih dari pada rel dan rangkaian gerbong kereta yang dimiliki oleh negara lain khsusnya pada rangkaian gerbang dan perangkat rel MRT. Kelebihan tersebut yaitu rangkaian rel yang tidak memiliki bantalan sehingga meminimalisir

getaran dan kebisingan, sehingga tidak akan mengeluarkan getaran yang besar dan suara yang besar.

2. Mesin Pembuat Rongga Terowongan

Mesin pembuat rongga terowongan harus berkesinambungan dengan teknologi rel dan gerbang, maka mesin pembuat terowongan tersebut akan dikirimkan langsung dari Jepang sesuai dengan kesepakatan yang telah ditandatangani antara JICA dan Indonesia mengenai bantuan luar negeri Jepang yang berupa teknologi. Teknologi yang dimaksud tersebut adalah TBM (*Tunnel Boring Machine*) yaitu alat untuk pembangunan di bawah tanah. Mesin ini berupa robot canggih yang akan melakukan pengeboran sekaligus melakukan pembetonan dan penyemenan di bawah tanah. beberapa negara seperti Singapura, Jepang, Eropa dan Taiwan telah menggunakan teknologi mesin ini. Alat ini juga memiliki tingkat kecanggihan dan keamanan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan alat yang dimiliki oleh negara-negara di kawasan Asia Pasifik.

3. Sistem Pengoperasian Kereta

Konorsium Jepang telah ditunjuk oleh PT. MRT Jakarta untuk mengerjakan pengadaan *trackword and railway system*. Hal tersebut dilakukan karena melihat pada MoU antara pihak Indonesia dan Jepang mengenai system operasi kereta MRT Jakarta. Yang mana dalam hal ini yaitu pengadaan system persinyalan otomatis kereta untuk mengoperasikan kereta MRT Jakarta. Terdapat 10 sistem yang diberikan oleh perusahaan konorsium Jepang ini yaitu, *Overhead Contact System, Substation System, Power Distribution System, Sgnaling System, Telecommunication System, Automatic Fare Collection System, Facility SCADA, Platform Screen Doors, Elevator & Escalator,*

dan *Tracwork*. Untuk sistem persinyalan menggunakan *Communication Based Train Contorol* (CBTC) dengan penerapan *system moving block* dalam perjalanan kereta, kelebihan dari sistem ini yaitu perjalanan akan terjadwal dengan baik karena peningkatan performa perjalanan kereta, pengakomodasian periode kereta relative singkat dan dengan tingkat keselamatan yang tinggi.

Namun, pada pengoperasioan MRT Jakarta masih menggunakan masinis karena untuk memastikan operasional berjalan dengan baik, meskipun menggunakan CBTC karena, sistem CBTC ini masih baru di Indonesia yaitu sistem persinyalan otomatis.

5.2.4 Bantuan Tenaga Ahli

JICA mengirimkan tenaga ahli yang akan membantu jalannnya pengerjaan proyek MRT karena memgingat JICA merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam perealisasian proyek ini. Dalam *bluebook* proyek yang sudah dirancang untuk Indonesia tenaga ahli tersebut memang sudah termasuk di dalamnya. Di dalam *bluebook* tersebut ada beberapa kesepakatan yang telah disetujui oleh kedua pihak yaitu mengenai beberapa bidang ahli yang diperlukan dalam mengerjakan proyek MRT Jakarta ini, tenaga ahli yang dimaksud tersebut yaitu tenaga ahli dibidang operator penjadwalan dan proyek konstruksi terowongan maupun jembatan, ahli bidang desain, ahli inspektur struktur baja khususnya menguasai *errection* dan pabrikasi baja seta ahli elektro yang menguasai bidang struktur bawah tanah.

Proses perekrutan tenaga ahli terstruktur dan terdata pada aturan yang dibentuk oleh JICA karena tenaga ahli tersebut berada di bawah pengawasan dan aturan JICA. Dalam kebutuhan tenaga ahli yang ditandatangani oleh JICA tersebut sebenarnya dibagi menjadi dua, yaitu tenaga ahli yang didatangkan langsung dari Jepang dan tenaga ahli asli dari Indonesia.

Yang memiliki peran sentral dalam proyek pembangunan MRT Jakarta Tahap 1 ini adalah tugas dari tenaga ahli yang didatangkan dari Jepang. Penempatan tersebut karena telah tertuang dalam kesepakatan pinjaman pada pelaksanaan proyek pembangunan MRT Jakarta bahwa pihak Jepang lah yang berperan sebagai penggagas utama, hal ini juga karena kemampuan dan kapabilitas Indonesia yang masih kurang dan kesepakatan yang ada memaksa pihak Indonesia untuk menerima tenaga ahli Jepang sebagai tenaga ahli sentral.

5.2.5 Bantuan Pembangunan MRT Jakarta Investasi Jepang

Investasi merupakan salah satu kegiatan yang dilakukan oleh dua negara dalam hubungan ekonomi, dalam hal ini kedua negara akan saling mendapatkan keuntungan baik bagi negara pemberi dan negara penerima. Dalam situasi bantuan luar negeri yang diberikan Jepang terhadap Indonesia dalam MRT Jakarta, Jepang sebagai negara donor sedang menanamkan investasi di Indonesia untuk melakukan ekspansi ekonomi atau dalam arti membangun kekuatan ekonomi, sedangkan sebaliknya, Indonesia sebagai negara penerima akan menggunakan invetasi tersebut untuk membangun kapabilitas perekonomian di Indonesia. Dengan adanya bantuan yang diberikan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta, akan mempermudah Jepang dalam berinvestasi pada pembangunan-pembangunan proyek infrastruktur yang ada di Indonesia di masa mendatang, bahkan peluang Jepang untuk berinvestasi pada proyek pembangunan di Indonesia akan lebih besar. Proyek MRT Jakarta akan menjadi contoh baik yang akan dikembangkan juga di daerah yang lainnya, sehingga peluang Jepang untuk terlibat di pembangunan-pembangunan Infrastruktur di Indonesia akan semakin besar.

Pada hakikatnya pemberian bantuan luar negeri yang diberikan diharapkan dapat memberikan timbal balik, dalam hal ini diharapkan negara penerima bantuan dapat memberikan

keuntungan secara ekonomi terhadap negara pendonor. Keuntungan tersebut berupa meningkatkan peluang pasar di negara penerima bantuan, dan meningkatkan kegiatan perdagangan dalam ekspor dan impor serta peningkatan investasi. Dalam kegiatan tersebut negara Jepang akan memperoleh pangsa pasar di Indonesia dan juga akan menjaga hubungan yang sudah terjalin selama ini. Dan diantara negara anggota ASEAN lainnya Indonesia mempunyai jumlah penduduk yang padat sehingga akan menjadi target pasar yang menguntungkan bagi Jepang sehingga hal tersebut dinilai Jepang sebagai nilai lebih Indonesia.

Dalam kesepatakan 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 konorsium berdasarkan persyaratan tersebut.

Tabel 5.3 Paket Proyek dan Konorsium Pembangunan MRT Jakarta Fase 1

No.	Konorsium / Joint Operation (OJ)	Paket Proyek Pembangunan MRT	Detail Paket Proyek
1.	Tokyo Engineering Corporation – PT. Wijaya Karya, Tbk. (TW JO)	CP101 – CP102	Pengerjaan konstruksi untuk ares Depo dan Stasiun Lebak Bulus – Fatmawati dan Cipete Raya
2.	Obayshi Corporation – Shimizu Corporation – PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk (OSJ)	CP103	Pengerjaan konstruksi untuk area Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan sisingamangaraja
3.	Shimizu Corporation – Obayshi Corporation – PT. Wijaya Karya, tbk. – PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama, Tbk. (SOWJJO)	CP104 – CP105	Pengerjaan konstruksi untuk area transisi Senayan, Istora – Bendungan Hilir dan Stiabudi
4.	Sumitomo – Mitsui Construction Company – PT. Hutama Karya (SMCC – HK JO)	CP106	Pengerjaan konstruksi untuk area Dukuh Atas daan Bundaran HI
5.	Metro One Consortium (MOC), yaitu Mitsui & Co. – Tokyo Engineering Corporation – Kobe Steel, Ltd – PT. Inti Karya Persada Tehnik.	CP107	Pengerjaan untuk system perkeretaapian dan pekerjaan rel
6.	Sumitomo Corporation	CP108	Pengerjaan untuk pengadaan kereta api (*rolling stock*)

Dari tabel 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 kesepatakan 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 menibulkan dampak ketergantungan bagi Indonesia, kedepan nya Indonesia akan ketergantungan terhadap produk buatan Jepang (Cristiastuti, 2016).

Jika melihat secara luas, bantuan pembangunan MRT Jakarta akan meningkatkan akses pasar yang besar bagi Jepang ke Indonesia, ekspor otomotif Jepang ke Indonesia akan semakin meningkat karena pembangunan Pelabuhan Patimbun juga yang dibantu dengan dana pinjaman dari Jepang yang mana pelabuhan tersebut dekat dengan lokasi industri otomotif milik perusahaan-perusahaan Jepang.

Tidak hanya meingkatkan ekspor ke Indonesia, namun juga meningkatkan impor dari Indonesia bagi Jepang. Saat ini, kurang lebih dari 90% ekspor Indonesia ke negara lain berupa non-migas, Dalam sektor ini, jepang merupakan pangsa ekspor ke-3 terbesar setelah China, dan Amerika Serikat. Komoditas impor yang diterima Jepang dari Indonesia berupa produk kayu, karet alam, bijih logam dan perlatan elektronik . Dalam pembangunan MRT Jakarta komponen yang dibuat seperti *rolling stock* yang badan gerbong nya terbuat dari baja anti karat sehingga membutuhkan banyak jumlah logam dalam pembuatan tersebut, dan untuk dalam keadaan tersebut tentu negara Jepang butuh impor baja dan logam dari Indonesia dalam jumlah yang besar yang mana Indonesia tentu menjadi target dalam impor material tersebut.

5.3 Implementasi National Railway Vision 2030 Pada Pembangunan MRT Jakarta

Pembangunan MRT Jakarta merupakan masa yang sudah di tunggu oleh maysrakat Indonesia selama ini atas keresahan yang terjadi di Ibu Kota Jakarta sebagai pusat

perkantoran, pemerintahan, permukiman, serta pusat hiburan. Jakarta yang sudah dipenuhi oleh bangunan, manusia hingga kendaraan, yang mana kegiatan di perkotaan bergerak secara dinamis sehingga masyarakat mengalami kesulitan dalam bergerak di lingkungan kota. Perkembangan kota Jakarta pesat juga diikuti dengan mobilitas msayarakat yang tinggi. Namun, pada kenyataanya masalah kemacetan di kota Jakarta masih menjadi permasalahan yang belum bisa diselesaikan oleh pemerintah dan masyarakat sendiri,selain itu juga permasalahan polusi kendaraan pribadi yang semakin tinggi, kurangnya ketertiban lalu lintas membuat kota Jakarta semakin dilanda kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. menupuknya kendaraan pribadi juga menyebabkan transportasi yang tidak mempuni di Indonesia, masayarakt masih kurang memiliki keasadaran untuk menggunakan angkutan umum, namun hal ini dapat dikatakan wajar karena angkutan umum yang belum memiliki fasilitas yang memadai mulai dari segi ketepatan, kenyamanan, keamanan hingga kebersihan.(Khafian, 2013).

National Railway Vision 2030 yang berisi suatu visi untuk mencipatakan perkeretaapian di Indonesia yang kompetitif, terintegrasi, berteknologi tinggi, bersinergi dengan indstri, terjangkau dan responsive terhadap perkembangan. Pada pembangunan MRT Jakarta fase 1 ini telah mencapai sebagian dari program yang ingin di capai pada National Railway Vision 2030 yaitu telah menciptakan 16 Km jaringan perkeretaapian yang terdiri atas 10 Km jalur layang dan 6 Km jalur bawah tanah. Hal ini merupakan capaian dari sebagian program *National Railway Vision* 2030 yang pertama yaitu menciptakan 12.100 Km jaringan perkeretapian nasional pada tahun 2030 termasuk 3.800 km jaringan perkeretaapian perkotaan.

Pada pembangunan MRT Jakarta fase 1 telah tercipta 96 unit gerbong dan 16 rangkaian yang telah beroperasi yaitu 6 kereta per rangkaian, dengan kapasitas 1.950 penumpang rata-rata, Rolling Stock MRT Jakarta mampu menampung 332 orang per kereta. Hal ini merupakan capaian dari sebagian program National Railway Vision 2030 yang kedua yaitu menciptakan 2.805 unit gerbong penumpang lokomotif dan 27.960 unit gerbong penumpang.

Pada pembangunan MRT Jakarta telah mencapai target yang pertama yaitu mencipatakan pangsa kereta api 11-13% untuk penumpang dan 15-17% untuk angkutan barang di Indonesia, hal ini dibuktikan dengan hadirnya MRT Jakarta yang saat ini menjadi terobosan baru bagi transportasi publik. Dengan adanya MRT Jakarta, tidak hanya meningkatkan mobilitas masayarakat namun juga memberikan manfaat lainnya, yakni perbaikan kualitas udara dan menjadi salah satu solusi mengatasi kemacetan yang menjadi permasalahan masyarakat kota Jakarta, seiring dengan perubahan gaya hidup masyarakat yang sudah mulai beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke transpotasi publik. Pada tahun 2019 yaitu tahun pertama MRT Jakarta mulai beroperasi telah mencatat 24.621.467 penumpang yang telah di angkut dengan rata-rata jumlah pengguna jasa sebesar 89.645 orang per hari, angka tersebut telahberada di atas target per hari pengguna jasa per hari yaitu 65.000 pengguna.

Pembangunan ini juga telah mencapai target yang kelima yaitu menciptakan kereta api yang terintegrasi, aman, nyaman, andal dan terjangkau. Hal ini dibuktikan dengan pencapaian yang telah di peroleh pada tahun 2020, berdasarkan laporan tahunan 2021 MRT Jakarta mencatat bahwa :

1. Kinerja Ketepatan Waktu (*On Time Performance*)

   Pada tahun 2021 mencatat waktu kedatangan (*arriving time*) berada di angka 99,94% dan waktu berhenti (*dwelling time*) berada di angka 99,97% sedangkan waktu tempuh (*travelling time*) berada di angka 99,96%.

2. Kinerja Layanan Pengguna Jasa (*Passenger Service Performance*)

   Pada tahun 2021 mencatat sejumlah jumlah pengguna jasa (*total passenger*) mencapai 7.189.862 orang dan dengan indeks kepuasan pengguna jasa (*customer satisfaction index*) berada di angka 88,29% dan angka kejahatan (*number of crime*) nihil atau nol. Dan pada angka kecelakaan (*number of accident*) juga berada di angka nol atau nihil.

3. Kinerja Transformasi Digital (*Digital Transformation Performance*)

   Pada tahun 2021 mencatat kesiapan transformasi digital (*digital transformation performances*) berada di angka 85% dengan 97 inisiatif digital (*digital initiatives*).

4. Kinerja Keuangan (*Financial Performance*)

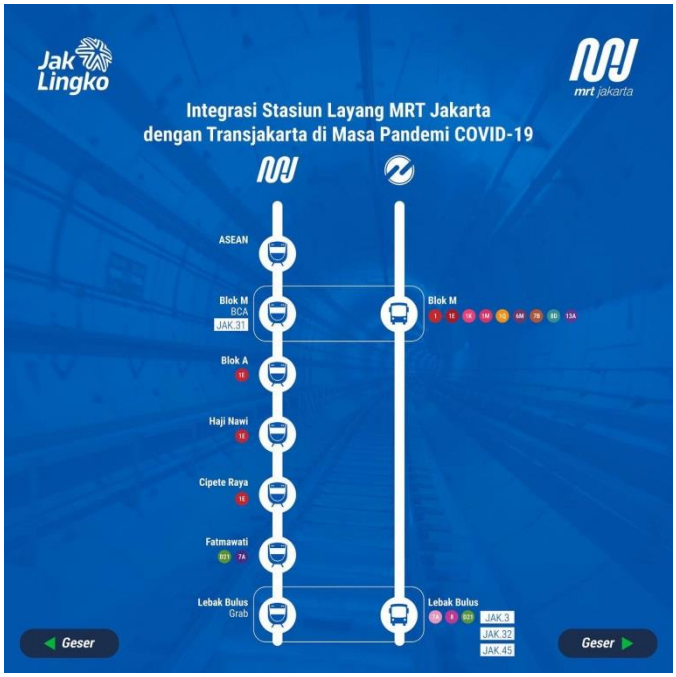
   Setiap tahun kinerja keuangan mengalami peningkatan dari tahun 2019 hingga tahun 2021. Pada tahun 2021 pendapatan tiket sebesar 60.371 juta sedangkan pendapatan non tiket sebesar 473.568 juta.

5. Kinerja Penerapan Tata Kelola (*Governance Implementation Performance*)

   Pada tahun 2021 mencatat bahwa skor penilaian GCG terus mengalami peningkatan dari tahun 2019 hingga tahun 2021, yaitu pada tahun 2021 sekor penilaian GCG mencapai 90,67 dari skala 1-100. Sedangkan tingkat kematangan risiko juga mengalami peningkatan dari tahun 2019 hingga tahun 2021, pada tahun 2021 sebesar 3,81 dari skala 1-5. Pada tingkat maturitas manajemen pengetahuan

juga mengalami peningkatan dari tahun 2019 hingga tahun 2021 yaitu mencapai angka 8,06 dari skala 1-10 pada tahun 2021.

Intergrasi antarmoda transportasi public merupakan salah satu factor penting yang menjadi pertimbangan masyarakat agar senang untuk menggunakan transportasi umum tersebut. MRT Jakarta telah terintegrasi dengan salah satu moda transportasi public lainnya yaitu Transjakarta yang kian hari semakin menunjukkan kerjasamanya. Intergrasi jalur, stasiun dan halte serta cara pembayaran juga sudah bisa dinikmati oleh setiap pelanggan nya . Banyak Bus Transjakarta juga yang telah melintas di jalur bawah tanah ataupun jalur laying Stasiun MRT Jakarta, maka demikian, di sepanjang jalur MRT Jakarta pelanggan dapat berganti pilihan transportasi dengan lebih mudah. Berikut merupakan denah integrasi stasiun bawah tanah MRT Jakarta dengan Transjakarta di masa pandemi Covid-19 :



Sumber : jakartamrt.co.id

Pada rencana pembangunan pada pulau Jawa sebagaian dari rencana nya tersebut adalah Elektrifikasi di jalur padat, termasuk kawasan perkotaan yaitu kereta cepat yang menghubungkan Merak, Jakarta, Cirebon, Semarang, Surabaya dan Banyuwangi. Lalu menciptakan jaringan kereta api perkotaan di Jabodetabek, bandung, Yogyakarta, Semarang, Surabaya dan kota lainnya. Pembangunan MRT Jakarta merupakan sebagaian implementasi dari rencana pembangunan kereta api pada pulau jawa tersebut.

Tabel 5.4 Temuan Bantuan Jepang, Investasi dan Implementasi *National Railway Vision* 2030

No	Indikator	Temuan
1.	Bantuan Dana	Dua perjanjian pinjaman yaitu *Loan Agreement* No. IP-571 sebesar 75.218 juta Yen dan *loan agreement* No. IP-554 sebesar 48.150 juta Yen. Yang dikembalikan dalam tenggat waktu 40 tahun.
2.	Bantuan Barang	Berupa 96 unit gerbong dan 16 rangkaian yang telah beroperasi yaitu 6 kereta per rangkaian, dengan kapasitas 1.950 penumpang rata-rata
3.	Bantuan Teknik	Berupa pengadaan rel dan rangkaian gerbong MRT, mesin pembuat rongga terowongan, dan sistem pengoperasian kereta.
4.	Bantuan Tenaga Ahli	Menyediakan tenaga ahli dalam bidang desain, operator penjadwalan dan proyek konstruksi jembatan dan terowongan, tenaga ahli bidang elektro dan inspktur struktur baja.
5.	Bantuan Pembangunan Investasi Jepang	Akan memberikan Jepang keuntungan secara ekonomi, meningkatnya kegiatan ekspor dan impor, mendapatkan pasar yang luas di Indonesia.

No	Indikator	Temuan
6.	Implementasi *National Railway Vision* 2030 pada proyek MRT Jakarta	• Telah mencapai sebagain dari program yang ingin di capai pada National Railway Vision 2030 yaitu telah menciptakan 16 Km jaringan perkeretaapian yang terdiri atas 10 Km jalur layang dan 6 Km jalur bawah tanah. Hal ini merupakan capaian dari sebagian program National Railway Vision 2030 yang pertama yaitu menciptakan 12.100 Km jaringan perkeretapian nasional pada tahun 2030 termasuk 3.800 km jaringan perkeretaapian perkotaan. • Telah tercipta 96 unit gerbong dan 16 rangkaian yang telah beroperasi yaitu 6 kereta per rangkaian, dengan kapasitas 1.950 penumpang rata-rata, *Rolling Stock* MRT Jakarta mampu menampung 332 orang per kereta. Hal ini merupakan capaian dari sebagian program National Railway Vision 2030 yang kedua yaitu menciptakan 2.805 unit gerbong penumpang lokomotif dan 27.960 unit gerbong penumpang. • Telah mencapai target yang pertama yaitu mencipatakan pangsa kereta api 11-13% untuk penumpang dan 15-17% untuk angkutan barang di Indonesia, hal ini dibuktikan dengan hadirnya MRT Jakarta yang saat ini menjadi terobosan baru bagi transportasi publik.

Sumber : Diolah Penulis

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Indonesia merupakan suatu negara yang berada di kawasan Asia Tenggara dengan memiliki jumlah populasi penduduk yang tinggi, Berdasarkan hasil Sensus Penduduk tahun 2020 mencatat bahwa penduduk Indonesia pada September 2020 sebanyak 270, 20 juta jiwa, yang mana angkata tersebut merupakan angka yang tinggi jika di bandingkan dengan negara lain. Tingginya jumlah penduduk menyebabkan kebutuhan sarana transportasi yang banyak karena mobilitas masayarakat yang tinggi. saat ini Indonesia sedang memiliki visi pembangunan kereta api nasional yang dinamakan dengan *National Railway Vision* 2030 untuk memaksimalkan pembangunan infrastruktur di setiap daerah, terutama di wilayah Ibu Kota Jakarta yang menjadi pusat ekonomi saat ini.

Pembangunan MRT Jakarta menjadi salah satu solusi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Jakarta terhadap kebutuhan sarana transportasi umum. Dalam pembangunan MRT Jakarta, Indonesia masih memerlukan bantuan dari luar negeri baik berupa bantuan dana ataupun bantuan teknis, Jepang merupakan negara yang mampu dalam memberikan bantuan tersebut, melalui kebijakan *Official Develeopment Assistant* (ODA) Jepang. Bantuan luar negeri Jepang disalurkan melalui suatu lembaga yaitu JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Menurut K.J Holsti dalam buku nya yang berjudul Politik Internasional membagi bantuan luar negeri menjadi 4 jenis, yaitu bantuan militer, bantuan teknis, hibah dan impor bahan komoditi, dan pinjaman pembangunan. Pada pembangunan MRT Jakarta ini, Jepang memberikan bantuan berupa pinjaman dana pembangunan yang harus dikembalikan dalam

kurun waktu 40 tahun, dan Jepang juga memberikan bantuan teknis berupa tenaga ahli dalam pembangunan dan teknologi yang di gunakan. Serta memberikan bantuan berupa barang seperti unit *Rolling Stock* dan lainnya.

Bantuan luar negeri yang diberikan Jepang terhadap Indonesia juga merupakan bentuk Investasi bagi Jepang karena akan mempermudah konstribusi-kontribusi Jepang dalam terlibat pada pembangunan-pembangunan infrastruktur di Indonesia lainnya yang akan di bangun. Dan akan mempererat hubungan Indonesia yang akan mempermudah proses ekspor dan Impor antara Indonesia dan Jepang. Pada pembangunan MRT Jakarta Fase 1 ini, merupakan implementasi dari *National Railway Vision* 2030. Dari pembangunan MRT Jakarta Fase 1, rencana-rencana pada *National Railway Vision* 2030 sebagian telah tercapai dari pembangunan MRT Jakarta tersebut.

6.2 Saran

Dari penelitian yang telah dilakukan, saran dalam penelitian ini adalah diharapkan peneliti selanjutnya dapat meneliti lebih dalam terkait pembangunan MRT Jakarta fase kedua mengenai sistematika bantuan luar negeri dari negara asing. Dan harapannya pada penelitian berikutnya dapat melanjutkan penelitian ini terkait tercapainya *National Railway Vision* 2030 di Indonesia dengan proyek-proyek pembangunan kereta api lainnya.

Harapan saya kepada pemerintah Indonesia, terus menciptakan dan membangun sarana transportasi public agar permasalahan kemacetan dan polusi udara yang tinggi segera dapat teratasi, dan harapan saya pembangunan kereta api tidak hanya berfokus pada pulau Jawa saja namun juga ke semua pulau yaitu Sumatera, Papua, Kalimantan, Sulawesi, dan lainnya yang masih membutuhkan sarana kereta api sebagai transportasi public dan angkutan barang.

Harapan saya kepada masayarakat, semoga dengan adanya sarana transportasi public seperti MRT Jakarta dapat dimanfaatkan secara maksimal, dan merubah pola pikir untuk tidak harus selalu membawa kendaraan pribadi ketika berpergian dan menggunakan sarana transportasi masal, karena untuk menghadapi permasalahan kemacetan dan polusi udara yang semakin tinggi tidak hanya perlu peran dari pemerintah saja namun juga butuh peran dan dukungan yang tinggi dari masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

IPC Cabang Palembang. (2021, 8 30). Retrieved from indonesiaport.co.id: https://www.indonesiaport.co.id/ipc-cabang-palembang

Agency, C. H. (2014). Identification Mission Historical Rolling Stock Indonesia. *Ministry of Education, Culture and Science of the Netherlands*, 5.

Aryatrohaedi, H. d. (1994). *Kumpulan Buklet Hari Bersejarah II.* Indonesia: Direktorat Jenderal Kebudayaan.

Aryatrohaedi, T. d. (1994). *Kumpulan Buklet Hari Bersejarah II.* Indonesia: Direktorat Jenderal Kebudayaan.

Badiu, G. &. (2021). Kerjasama Jepang Indonesia. *Hassanudin Journal of International Affairs*, 34.

Boopen, S. (2006). Transport Infrastructure and Economic Growth : Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates. *The Empirical Economies Letters*, 44.

BPS. (2021). *Hasil Sensus Penduduk 2020.* Jakarta: Badan Pusat Statistik.

Cristiastuti, N. (2016). *Ada Gangguan Teknis, Kepulan Asap Penuhi Stasiun MRT Singapura.* Jakarta: detiknews.

Darmawan, J. (2017). *Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara".* Yogyakarta: Deepublish.

Darmawan, J. (2017). *Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara".* Yogyakarta: 80.

Darmawan, J. (2017). *Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara".* Yogyakarta: Deepublish.

Deliarnov. (2010). *Pengantar Ekonomi Makro.* Jakarta: UI Press.

Dewi, N. M. (2020). Dampak Ekologis ODA Jepang di Indonesia dalam Mendukung Pembangunan Dunia Berkelanjutan Tahun 2012-2017. *Jurnal Hubungan Internasional*, 125.

Directorate General of Railways. (2018). *National Railway Policies & Development Programs.* Jakarta: Ministry of Transportation Indonesia.

Faizal Hariz Eko Prabowo, E. R. (2020). The Selection of Public TRansportation Modes in Industrial Era 4.0. *Jurnal FFEB UNMUL*, 49-55.

Fitriani, F. F. (2018). *Mmebandingkan Spesifikasi Kereta MRT dan LRT Jakarta, Mana yang Lebih Keren?* Jakarta: Bisnis.com.

Gilpin, R. (1987). *The Poliitical Economy of International Relations.* New Jersey: Princeton University Press.

Gilpin, R. (2008). *Ekonomi Politik Internasional (Peran Domestik hingga Ancaman Globalisasi).* Bandung: Nuansa Cendekia.

Gunara, M. (2017). Potensi Batubara Sebagai Sumber Energi Alternatif Untuk Pengembangan Industri Logam. *Jurnal Uhamka*, 23.

H.Mc, B. D. (2001). *Bisnis Internasional.* Jakarta: Salemba Empat.

Hamidi. (2005). *Metode Penelitian Kualitatif.* Malang: UMM Press.

Hamidi. (2005). *Metode Penelitian Kualitatif.* Malang: UMM Press.

Hermanto Dwiatmoko, D. S. (2020). The Role of Railway Infrastructure Development on the Regional Economic Growth. *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, 23.

Holsti, K. (1987). *Politik Internasional Suatu Kerangka Analisis.* Bandung: Binacipta.

Holsti, K. (1987). *Politik Internasional: Kerangka Analisa.* Jakarta: Pedoman Ilmu Jaya.

Holsti, K. (1988). *politik internasional, kerangka untuk analisis.* Jakarta: Erlangga.

Hubherman, M. (1992). *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru.* Jakarta: UIP.

Indonesia, R. (2021, 11 10). *Indonesia Railway Master Plan 2030*. Retrieved from railwaytech-indonesia.com: https://www.railwaytech-indonesia.com/indonesia-railway-master-plan-2030

Indonesia, R. (2021, 11 28). *Indonesia Railway Masterplan 2030*. Retrieved from Railwaytech-Indonesia.com: https://www.railwaytech-indonesia.com/indonesia-railway-master-plan-2030

Iqbar, Y. (2014). *Metodologi & Teori Hubungan Inernasional.* Bandung: PT Refika Aditama.

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. (2006, 05 19). *Sistim Bantuan ODA Jepang di Indonesia*. Retrieved 05 29, 2022, from id.emb-japan.go.jp: https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. (2014, 05 30). *Falsafah Bantuan Jepang - Piagam Official Development Assistance (ODA) Jepang (telah direvisi atas keputusan Kabinet pada tgl. 29 Agustus 2003)*. Retrieved 05 30, 2022, from id.emb-japan.go.jp: https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_05.htm

Kedutaan Besar Jepang di Indonesia. (2014, 05 30). *Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia*. Retrieved 05 30, 2022, from id.emb-japan.go.jp: https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm

Keohane, J. N. (2001). *Power & Interdepedence.* New York: Longman.

Khafian, N. (2013). The Efforts of Handling Transportation Problems in DKI Jakarta Through Sustainable Transportation Policy International. *International Journal of Administrative Science and Organization* , 180-185.

Krisna, D. (1993). *Kamus Politik Internasional.* Grasindo: Grasindo.

Kuncoro, M. (2003). *Ekonomi Pembangunan, Teori, Masalah, dan Kebijakan.* Yogyakarta: APP AMP YPKN.

Kusumohamidjojo. (1987). *Hubungan Internasional: Kerangka Suatu Analisis.* Bandung: PT.Refika Aditama.

Lahitani, S. (2015). *7 Negara dengan Teknologi Kereta Api Tercepat di Dunia.* Jakarta: Liputan6.com.

Lancaster, C. (2006). *Foreign aid, Diplomacy, Development, Domestic Politics.* Chicago: The University of Chicago Press.

Lasabuda, R. (2013). PEMBANGUNAN WILAYAH PESISIR DAN LAUTAN DALAM PERSPEKTIF NEGARA KEPUALAUAN REPUBLIK INDONESIA. *Jurnal Ilmiah Platax*, 93.

Lengauer, S. (2011). tiongkok's foreign aid policy: Motive and method. *The Bulletin of the Centre for East-West*, 2.

M.Nazir. (2006). *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Mallet, A. S. (2013). *The Future Foreign Aid: Development Cooperation and the New Geography of Global Poverty.* London: Palgrave Macmillan.

Martin, L. L. (2007). *Neoliberalism dalam International Relations Tehories: Discipline and Diversity.* Oxford: Oxford University Press.

Mas'eod, M. (1989). *Studi Hubungan Internasional : Tingkat Hubungan dan Teorisas.* Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.

Morgenthau, H. (1962). *A Political of Foreign Aid, The American Economic Review.* Chicago: American Economic Association Publisher.

MRT Jakarta. (2019, 02 25). *Fase 1*. Retrieved 06 03, 2022, from jakartamrt.co.id: https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-1

Negara, W. S. (2016). Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia. *ISEAS Journal*, 8.

O.Keohane, R. A. (1985). *Word Politics.* Maryland: The Johns Hopkins University Press.

O'Neill, K. (2009). *The Environment and International Realtions.* California: Cambridge University Press.

Pfaltzgraff, D. J. (1997). *Contending Theories of International Relations.* New York: Lippincott.

Purba, A. (2019). The Challenge on Developing High-Speed Rail Projects : Recent Evidence from Developing Countries. *Geomatejournal*, 125.

Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *ENCLOSURE Vol. 7 No.2*, 23.

Rix, A. (1993). *Japan's Foreign Aid Challenge Policy Reform and Aid Leadership.* London dan New York: Routledge.

Rizaldy, A. J. (1998). KINERJA KOMODITAS ELEKTRONIKA INDONESIA 1981-1995: PENDEKATAN KEUNGGULAN KOMPARATIF. *Jurnal Ekonomi dan Bsinis Indonesia*, 6.

Robert Picard, L. A. (2008). *Foreign Aid Priorities; Goals for the Twenty-First Century. Foreign Aid and Foreign Policy: Lessons for the Next Half-Century.Transnational Trends in Governance and Democracy.* New York: National Academy of Public Administration.

Rudy, T. M. (2003). *Hubungan Internasional Kontemporer Dan Masalah-Masalah Global : Isu, konsep, Teori dan paradigma.* Bandung: Refika Aditama.

Seniwati, M. A. (2021). Kerjasama Jepang dan Indonesia. *Hassanuddin Journal of International Affairs*, 127.

Siyoto, S. &. (2015). *Dasar Metodelogi Penelitian.* Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

Sodik, A. &. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian.* Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

Soejanto, A. A. (2014). Peningkatan Kinerja Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Melalui Diversifikasi Usaha. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3.

Sorensen, R. J. (2005). *PENGANTAR STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sriastuti, D. A. (2015). Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Modal Alternatif Angktan Umum Massal. *PADURAKSA*, 28.

Sugiyono. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D.* Alfabeta: Bandung.

Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: CV Alfabeta.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif R&D.* Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Metods).* Bandung: Alfabeta.

Sunandar Ali, M. S. (2021). Analysis of Jakarta's Mass Rapid Transit Infrastructure Services on Passenger Satisfaction Performance With The Influence of The Covid 19 Virus. *International Journal of Integrated Education, Engineering Business*, 32-44.

Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi* . Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Widiyastuti, S. M. (2019). TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA. *Jurnal Hukum UAJY*, 3.

Yani, A. B. (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional.* Bandung: Remaja Rosdakarya.

Zulaekah, S. (2014). Penerapan Technical Barrier to Trade Melalui Pelabelan (Hang Tag) Identitas Budaya pada Produk Batik. *Rechtidee Jurnal Hukum*, 186.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Pedoman Pengumpulan Studi Dokumen

No	Data Yang Akan Diambil		Sumber	Target Waktu	Ket.
	Indikator	Pertanyaan			
1.	Bantuan Dana	(1) Apakah Jepang memberikan bantuan berupa dana pada program bantuan luar negeri? (2) Apakah Jepang memberikan bantuan dana pada pembangunan MRT Jakarta? (3) Apakah Indonesia membutuhkan bantuan dana dari bantuan luar negeri pada pembangunan MRT Jakarta?	• eJournal HI Fisip Unmul Vol. 6 No.3 (2016) • Jurnal Kiryoku, Vol.2 No.4 (2018) • Hassanuddin Journal of International Affairs, Vol.1 No.2 (2021) • Journal of International Relations, Vol.5 No.4 (2019) • Jica.go.jp • Booklet JICA	1 Bulan	Data yang digunakan yang bersumber dari jurnal, dokumen, website, dan berita resmi masih bisa berubah atau di tambah sesuai dengan kondisi terbaru.

		(4) Bantuan dana yang diberikan oleh Jepang pada pembangunan MRT Jakarta apakah bersifat sukarela? (5) Apakah bantuan dana dari Jepang bersifat hibah atau dana pinjaman? (6) Berapa jumlah pinjaman atau sumbangan dana yang diberikan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta?	• Annual Report MRT Jakarta • www.kabarpenumpang.com • www.cnnindonesia.com • www.id.emb-japan.go.jp • www.kai.id • https://adv.kompas.id		

2.	Bantuan Barang	(1) Apakah Jepang memberikan bantuan berupa barang dalam program bantuan luar negeri? (2) Apakah Jepang memberikan bantuan berupa barang dalam pembangunan MRT Jakarta? (3) Apa Jenis bantuan barang yang diberikan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta? (4) Berapa jumlah barang yang diberikan Jepang pada pembangunan MRT Jakarta?	• Jurnal Wahana, Vol.1 No.12 • Journal of International Relations Vol.8 No.2 (2021) • Jurnal Ekonomi dan Pendidikan, Vol,2 No.1 (2005) • Jurnal Hubungan Internasional, No.1 (2020) • JOM FISIP VOL.6 :Edisi II (2019) • Jica.go.jp • Annual Report MRT Jakarta • Website resmi JICA • https://jakartamrt.co.id • Lib.ui.ac.id • https://we-xpats.com	1 Bulan	Data yang digunakan yang bersumber dari jurnal, dokumen, website, dan berita resmi masih bisa berubah atau di tambah sesuai dengan kondisi terbaru.

			• https://superapps.kompas.com • https://ptspt.bppt.go.id		
3.	Bantuan Teknis	(1) Bagaimana kualitas SDM Jepang? (2) Apakah kereta api buatan Jepang dikenal canggih? (3) Apakah kereta api buatan Jepang di kenal cepat? (4) Apakah kereta api buatan Jepang di kenal aman dari gangguan? (5) Apakah kereta api buatan	• *Annual Report* MRT Jakarta • ADBI *Working Paper Series* 1040 • Buku *The Shinkansen Program: Transportation, Railway, Environtmental, Regional, and National Issues.* • Website resmi JICA • www.Jep.or.jp	1 Bulan	Data yang digunakan yang bersumber dari jurnal, dokumen, website, dan berita resmi masih bisa berubah atau di tambah sesuai dengan kondisi terbaru.

		Jepang dikenal aman dari ancaman? (6) Apkah Jepang memberikan bantuan secara teknis pada pembangunan MRT Jakarta? (7) Bantuan teknis seperti apa yang diberikan Jepang pada pembangunan MRT Jakarta? (8) Bagaimana cara jepang dalam memberikan kemanan ancaman dan gangguan dalam proyek MRT Jakarta?	• https://jakartamrt.co.id		
4.	Investasi	(1) Apakah bantuan luar negeri yang diberikan Jepang pada pembangunan	• Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia, Edisi Khusus Call for	1 Bulan	Data yang digunakan yang bersumber dari

		MRT Jakarta merupkan investasi bagi Jepang? (2) Mengapa bantuan tersebut dapat menjadi investasi bagi negara Jepang?	Paper JEPI 2018. • Majalah Hubungan Internasional DPR, Vol. IX, No.02/Pusit/Januari/2017 • Hassanuddin Journal OfInternational Affairs Vol.1,No.2 (2021) • Annual Report MRT Jakarta • Jica.go.id • Jica.go.jp • https://kemenperin.go.id • https://www.cnbcindonesia.com		jurnal, dokumen, website, dan berita resmi masih bisa berubah atau di tambah sesuai dengan kondisi terbaru.

Lampiran 2

LEMBAR PERBAIKAN UJIAN KOMPREHENSIF

Nama : Dafid Herli Yando

Nim : 07041281823213

Judul (setelah kompre) : Kebijakan ODA (*Official Development Assistant*) Jepang pada Pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta dalam Mencapai *National Railway Vision* 2030.

Tanggal Ujian Komprehensif : 08 Juli 2022

No	Dosen/Nip	Revisi	Tanda Tangan
1	Dr. M. Yustian Yusa, S.S., M.Si NIP. 198708192019031006 *(Penguji 1)*	1. Terdapat kalimat yang tidak jelas pada pencegahan korupsi ODA pada Bab IV Gambaran Umum. 2. Di perjelas pada bagian definisi konsep, ODA yang dimaksud dalam penelitian ini yang seperti apa pinjaman atau hibah.	
2	Ferdiansyah Rivai, S.IP., MA. NIP. 198904112019031013 *(Penguji 2)*	1. Berikan penjelasan maksud dari tabel perbandingan antara MRT Jakarta dan LRT Jakarta di bantuan barang. 2. Di perjelas pada bagian definisi konsep, ODA yang dimaksud dalam penelitian ini yang seperti apa pinjaman atau hibah.	
3	Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si NIP. 1978051220021211003 *(Pembimbing 1)*	Ikuti saran dan masukan Dosen Penguji lain	
4	Abdul Halim, S.IP., MA. NIP. 19931008202121020 *(Pembimbing 2)*	Ikuti saran dan masukan Dosen Penguji lain	

Mengetahui,
Ketua Jurusan,

Soffyan Effendi, S.IP., M.Si
Nip. 199705122003121003

Lampiran 3

KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
Alamat : Jalan Raya Palembang - Prabumulih, KM. 32 Inderalaya Kabupaten Ogan Ilir 30662
Telepon (0711) 580572 Faksimile. (0711) 570572 Laman : www.fisip.unsri.ac.id

KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA
Nomor : 1904/UN9.1.8./PP.05.02.00/2022

Tentang

REVISI JUDUL SKRIPSI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA KAMPUS INDRALAYA

DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA

Menimbang :

a. Bahwa setiap mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Kampus Indralaya yang akan menyelesaikan studinya diwajibkan untuk menyusun Skripsi.
b. Bahwa untuk kegiatan penyusunan skripsi mahasiswa tersebut perlu ditetapkan dosen pembimbing skripsi yang akan membimbing dan mengarahkan penyusunan skripsi mahasiswa sesuai dengan bidang ilmu dan/atau pokok kajiannya.
c. Bahwa untuk kepentingan butir a dan b diatas perlu ditetapkan dalam satu Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya sebagai landasan hukumnya.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1960 tentang Pendirian Universitas Sriwijaya;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Pendidikan Tinggi;
5. Peraturan Menteri Riset. Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Nomor 12 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Sriwijaya;
6. Peraturan Menteri Riset. Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Nomor 17 Tahun 2018 tentang Statuta Universitas Sriwijaya;
7. Keputusan Menteri Riset. Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Nomor 32031/M/KP/XI/2019 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Rektor Universitas Sriwijaya Periode Tahun 2019-2023;.
8. Keputusan Menteri Keuangan No. 190/KMK.05/2009 tentang Penetapan Universitas Sriwijaya sebagai instansi yang menetapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
9. Keputusan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 033/O/2000 tentang Pendirian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Pada Universitas Sriwijaya;
10. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya Tanggal 29 Juli 2019 Nomor. 0193/UN9/SK.BAK.Ak/2019 tentang Perubahan Kurikulum Program Studi Ilmu Hubungan Internasional FISIP Unsri.
11. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0357/UN9/SK.BUK.KP/2021 tentang tentang Pengangkatan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya periode 2021-2025.
12. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0450/UN9/SK.BUK.KP/2022, tanggal 19 Januari 2022 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2022-2026.
13. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0451/UN9/SK.BUK.KP/2022, tanggal 19 Januari 2022 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan Bidang Umum Kepegawaian dan Keuangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2022-2026.
14. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0452/UN9/SK.BUK.KP/2022, tanggal 19 Januari 2022 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2022-2026.
15. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0678/UN9/SK.BUK.KP/2020, tanggal 13 Juli 2020 tentang Pengangkatan Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya MasaTugas Tahun 2020-2024.

16. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0039/UN9/SK.BUK.KP/2021, tanggal 15 Januari 2021 tentang Pengangkatan Sekretaris Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Masa Tugas Tahun 2020-2024.

MEMUTUSKAN

Menetapkan :

Pertama : Menunjuk nama-nama berikut sebagai pembimbing bagi mahasiswa di bawah ini dalam mempersiapkan rencana dan pelaksanaan segala bentuk kegiatan yang berkaitan dengan penyusunan skripsi **(Periode Genap 2021/2022)** mahasiswa yang bersangkutan:

NAMA	NIM	DOSEN PEMBIMBING
Dafid Herli Yando	**07041281823213**	**Dr. Raniasa Putra, S.IP., M.Si.**
		Abdul Halim, S.IP., MA.
Judul skripsi		**Kebijakan ODA (Official Development Assistant) Jepang Pada Pembangunan MRT Jakarta Dalam Mencapai National Railway Vision 2030.**

Kedua : Segala biaya yang timbul akibat surat keputusan ini akan dibebankan kepada anggaran Dana DIPA BLU Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya tahun Anggaran 2022.

Ketiga : Surat akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila kemudian hari terdapat kekeliruan dalam keputusan ini

Ditetapkan di Indralaya
Pada Tanggal 17 Juni 2022
a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik,

H. Azhar, SH., M.Sc., LL.M., LL.D.
NIP 196504271989031003

Tembusan : Yth
1. Dekan FISIP Unsri;
2. Wakil Dekan II FISIP Unsri;
3. Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional FISIP Unsri;
4. Dosen Pembimbing I dan II FISIP Unsri;
5. Yang bersangkutan

Lampiran 4

Kebijakan ODA (Official Development Assistant) Jepang Pada Pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) MRT Jakarta Dalam Mencapai National Railway Vision 2030

ORIGINALITY REPORT

11%	12%	0%	7%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	eprints.umm.ac.id Internet Source	3%
2	repository.ub.ac.id Internet Source	2%
3	id.123dok.com Internet Source	2%
4	repository.uinjkt.ac.id Internet Source	1%
5	www.scribd.com Internet Source	1%
6	core.ac.uk Internet Source	1%
7	repositori.usu.ac.id Internet Source	1%
8	plj.ac.id Internet Source	1%