



## **Kerja Sama *Japan International Cooperation Agency* dan Indonesia Dalam Proyek *Mass Rapid Transit Jakarta Fase II***

Muhammad Mirza Rizki Yudha

Universitas Padjadjaran, Indonesia; muhammad16331@mail.unpad.ac.id

Viani Puspita Sari

Universitas Padjadjaran, Indonesia; v.puspita@unpad.ac.id

| Submit: 12-08-2022 | Accept: 07-08-2023 | Publish: 31-08-2023 |

### **Keywords**

*Foreign Aid, Jakarta MRT, JICA, Neoliberal Institutionalism, ODA*

### **ABSTRACT**

*This article examine the cooperation between Indonesia and Japan in the Jakarta MRT project, especially phase 2, can contribute to improving bilateral relations between Indonesia and Japan by using neoliberal institutional theory as a theoretical approach. The research method used is a qualitative method with the method of literature study. The findings of this study are that the Jakarta MRT project has the potential to be of mutual benefit to Indonesia and Japan, even though there are several obstacles that force the target to complete phase 2 of the Jakarta MRT project to be delayed. Due to the fact that the phase 2 of the MRT Jakarta project is still under construction until this research is carried out, the results of the research in this thesis are limited to what are the potential benefits for Indonesia and Japan after the project is completed in 2027 (phase 2A) and 2030 (phase 2B). It is hoped that this research can be a reference for further studies to be carried out in the future.*

### **Kata Kunci**

Bantuan Luar Negeri, JICA, MRT Jakarta, Neoliberal Institusionalisme, ODA

### **ABSTRAK**

Artikel ini bertujuan untuk menganalisis kerja sama Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta khususnya fase 2 dapat berkontribusi terhadap peningkatan hubungan bilateral antara Indonesia dan Jepang dengan menggunakan teori neoliberal institusionalisme sebagai teori pendekatan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan metode studi kepustakaan. Hasil temuan penelitian ini adalah proyek MRT Jakarta berpotensi bersifat *mutual benefits* bagi Indonesia dan Jepang meskipun ada beberapa hambatan yang memaksa target penyelesaian proyek MRT Jakarta fase 2 menjadi terlambat. Disebabkan oleh proyek MRT Jakarta fase 2 masih dalam proses pengerjaan hingga penelitian ini dilakukan, maka hasil penelitian pada skripsi kali ini terbatas pada apa saja potensi keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia dan Jepang setelah nantinya proyek ini selesai pada tahun 2027 (fase 2A) dan 2030 (fase 2B).

## PENDAHULUAN

Seluruh negara yang ada di dunia saat ini memiliki kepentingan untuk menjaga dan menjamin kesejahteraan setiap rakyat mereka tidak terkecuali Indonesia. Seiring dengan perkembangan globalisasi dan kemajuan teknologi, cara negara untuk menjamin kesejahteraan rakyatnya menjadi sangat beragam dan semakin mudah. Salah satu cara yang umum dilakukan adalah dengan menjalin interaksi dan kerja sama dengan aktor negara maupun aktor non-negara (*organisasi internasional, non-governmental organization*, perusahaan multi-nasional) untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingan mereka. Sektor kerja sama yang dijalin bisa sangat beragam, mulai dari sektor keamanan, diplomatik, perdagangan, pembangunan, dan lain-lain. Sifat yang terbentuk dalam kerja sama ini adalah *interdependent*, yakni saling ketergantungan. Setiap negara yang melakukan kerja sama internasional akan saling bergantung pada satu sama lainnya untuk mencapai kebutuhan dalam negeri dengan tujuan kepentingan nasional negara tersebut.

Salah satu bentuk hubungan yang sesuai dengan sifat tersebut adalah hubungan antara Indonesia dan Jepang dalam bentuk kerja sama dan pinjaman luar negeri Jepang yang bernama ODA (*Official Development Assistant*) melalui organisasi JICA (*Japan International Cooperation Agency*). Di banyak negara berkembang, infrastruktur ekonomi dan sosial seperti listrik, gas, transportasi umum, dan layanan komunikasi masih belum berkembang. Pinjaman ODA melalui JICA hadir untuk mendukung negara-negara berkembang dengan menyediakan dana pinjaman berbunga rendah dalam jangka waktu panjang untuk membantu membiayai pembangunan infrastruktur di negara berkembang.

Sebagaimana yang telah kita ketahui bersama, kesejahteraan transportasi umum di Indonesia masih belum sempurna. Data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa jumlah kendaraan pribadi (mobil penumpang dan sepeda motor) di ibu kota terus mengalami peningkatan dalam kurun waktu tiga tahun sejak 2018 hingga 2020. Jumlah kendaraan dengan rincian jenis kendaraan mobil pribadi, bus, truk, dan sepeda motor mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2020 yakni, 11.762.763 unit pada tahun 2018, menjadi 20.221.821 unit kendaraan pada tahun 2020. Lonjakan kendaraan yang sangat besar terdapat pada jenis kendaraan sepeda motor yang meningkat kurang lebih dua kali lipat dari 8.136.410 unit pada tahun 2018 menjadi 16.141.380 unit pada tahun 2020 (BPS, 2020).

Kondisi meningkatnya jumlah kendaraan pribadi di Jakarta berbanding terbalik dengan kondisi di ibu kota Jepang, Tokyo. Menurut data dari *Statistic Division, Bureau of General Affairs*, Pemerintah Metropolitan Tokyo, dalam kurun waktu tiga tahun fiskal dari periode 2017/2018, 2018/2019, dan 2019/2020 (Tokyo Statistic Yearbook (Transport), 2022), tertera bahwa jumlah kendaraan di Tokyo stabil dan tidak mengalami perubahan yang signifikan dan terkendali di kisaran angka 3 juta unit kendaraan yang terdiri dari jumlah empat jenis kendaraan (mobil pribadi, bus, truk, dan sepeda motor). Bahkan, untuk jenis mobil penumpang pribadi mengalami penurunan, sebaliknya jenis kendaraan bus mengalami peningkatan yang menandakan bahwa masyarakat kota Tokyo memilih menggunakan moda transportasi umum yang didukung dengan infrastruktur transportasi umum yang memadai oleh pemerintah kota Tokyo (Tokyo Statistic Yearbook (Transport), 2022).

Berdasarkan kondisi di atas tersebut, maka salah satu langkah yang diambil oleh pemerintah Indonesia untuk mengatasi masalah kepadatan di ibu kota adalah dengan melakukan kerja sama dengan Jepang dalam pembangunan moda transportasi umum yang memadai seperti proyek MRT Jakarta dengan pendanaan yang akan dibantu oleh JICA.

JICA adalah organisasi independen Jepang yang berperan dalam membantu pembangunan sosial ekonomi negara berkembang, salah-satunya adalah Indonesia. Sebagai gambaran awal mengenai apa saja bantuan dan pinjaman yang diberikan oleh JICA bersumber dari situs resmi JICA, ODA umumnya terbagi menjadi bantuan bilateral dan bantuan multilateral, dalam hal ini, peneliti akan fokus kepada

bantuan bilateral berupa pinjaman luar negeri yang diberikan melalui JICA kepada Indonesia sebagai negara penerima (*recipient*).

Mengulas kembali mengenai pembangunan MRT Jakarta, proyek ini telah dimulai konstruksi fase pertama pada tanggal 10 Oktober 2013 pada masa pemerintahan Joko Widodo sebagai Gubernur DKI Jakarta saat itu. Konstruksi awal fase pertama ini meliputi pembangunan jalur kereta MRT sepanjang 16 km (kilometer) yang terbagi atas 10 km jalur layang dan 6 km jalur bawah tanah. Menurut situs resmi MRT Jakarta, proyek pembangunan ini menerima pendanaan dari 3 sumber utama, yakni dari Pemerintah Pusat Republik Indonesia, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, dan Pemerintah Jepang melalui JICA yang akan menjadi fokus peneliti dalam penelitian ini. Besar nominal pinjaman yang diberikan JICA adalah biaya komitmen sebesar ¥125.237.000.000,00 (seratus dua puluh lima milyar dua ratus tiga puluh tujuh juta yen); dan biaya pinjaman *loan agreement* sebesar ¥50.019.000.000,00 (lima puluh milyar sembilan belas juta yen). Dana pinjaman dari JICA ini diterima oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia yang selanjutnya diteruskan kepada Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta (MRT, Proyek dan Pengembangan MRT Jakarta Fase 1, 2021).

Pembangunan proyek MRT fase pertama yang diluncurkan selama 6 tahun, akhirnya selesai dan diresmikan pada tanggal 24 Maret 2019 oleh Presiden Joko Widodo bersama dengan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan dan Duta Besar Jepang untuk Indonesia pada saat itu, Masafumi Ishii. Bersamaan dengan diresmikannya proyek MRT fase pertama, pembangunan proyek MRT fase kedua juga diluncurkan sejak tanggal 24 Maret 2019. Proyek MRT fase dua nantinya akan membentang sejauh 11,8 km yang berawal dari wilayah Bundaran HI (Hotel Indonesia) hingga wilayah Ancol Barat. Apabila proyek MRT fase dua telah selesai, nantinya panjang jalur MRT secara keseluruhan akan menjadi 27,8 km. Sama halnya dengan pembangunan fase pertama, sumber pendanaan proyek MRT fase dua berasal dari Pemerintah Pusat Republik Indonesia, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, dan JICA. Satu hal yang berbeda dari pendanaan proyek MRT fase pertama dan fase dua adalah jumlah nominal pinjaman *loan agreement* yang diberikan oleh JICA. Dalam fase dua ini, jumlah pinjaman *loan agreement* yang diberikan adalah sebesar ¥70.021.000.000,00 (tujuh puluh milyar dua puluh satu juta yen). Per tanggal 25 Agustus 2021, persentase perkembangan konstruksi proyek MRT fase dua sudah berjalan sebesar 20,459% dan direncanakan akan selesai pada bulan Maret tahun 2025 dan beroperasi pada bulan April 2025 (MRT, Proyek dan Pengembangan MRT Jakarta Fase 2, 2021).

Namun proses pembangunan jalur MRT fase 2 saat ini sedang mengalami hambatan. Hingga akhir tahun 2021, proses pembangunan MRT fase 2 terhenti untuk sementara. Seperti yang tertera dalam situs resmi MRT Jakarta, Direktur Utama PT MRT Jakarta, William Sabandar menyatakan bahwa kendala pembangunan MRT fase 2 terdapat pada pembangunan paket kontrak CP202 (pembangunan ruas Harmoni-Mangga Besar), CP205 (pembangunan sistem perkeretaapian dan rel), dan CP206 (pengadaan armada kereta). Disebutkan bahwa pandemi COVID-19 menjadi salah satu penyebab utama terhentinya proses pembangunan di atas. Selain faktor pandemi yang memang tidak bisa dihindari, keterlibatan dan ketertarikan kontraktor Jepang (*Shimizu Corporation*) yang minim juga menjadi penyebab mandeknya proses pembangunan MRT fase 2 (Nasrullah, 2022).

Disebutkan bahwa alasan menurunnya keterlibatan kontraktor Jepang adalah karena terjadi kemacetan dalam proses tawar-menawar anggaran proyek antara JICA dan PT. MRT Jakarta. PT. MRT Jakarta menilai anggaran proyek yang harus ditanggung oleh pihak Indonesia terlalu tinggi dan sedang dalam tahap negosiasi untuk menyesuaikan harga dengan keinginan pihak Indonesia. Sebagaimana yang telah disebutkan pada paragraf sebelumnya bahwa pendanaan proyek MRT Jakarta ini tidak hanya berasal dari dana pinjaman JICA saja, tetapi ada tanggungan biaya juga yang harus didanai oleh pihak Indonesia, yakni oleh pemerintah pusat dan pemerintah provinsi DKI Jakarta.

Bentuk kerja sama yang terjalin dalam proyek MRT Jakarta juga menjadi penyebab terhentinya pembangunan MRT fase 2 hingga saat ini, yakni pinjaman dana oleh JICA ODA *Loan* dengan skema *Special Terms for Economic Partnership (Tied Loan)* yang mengharuskan kontraktor utama berasal dari

Jepang (Nasrullah, 2022). Sehingga apabila kontraktor Jepang menarik diri dari pembangunan MRT fase 2 dengan alasan apapun, kontraktor asal Indonesia (PT. Adhi Karya) tidak dapat berjalan sendiri melanjutkan proyek pembangunan MRT fase 2 sesuai dengan perjanjian yang telah terjalin di antara dua pihak.

Peneliti melakukan penelusuran terhadap riset-riset terdahulu untuk menunjukkan *state of the art* dan orisinalitas dari penelitian ini. Mengenai peran bantuan JICA kepada Indonesia secara umum, telah dilakukan oleh para peneliti sebelumnya, seperti; Andriana Reski Anwar (Anwar, 2014); Suciyanti Tri Regiana (Regiana, 2014); Nike Astria Sinaga (Sinaga, 2015); Anastia Prastyani (Prastyani, 2016) dan Raden Iding Purwadi (Purwadi, 2015) dengan disesuaikan dengan topik penelitian dan ketertarikan peneliti kali ini yakni, hubungan bilateral yang dilakukan antara Indonesia dan Jepang, khususnya, mengenai bantuan JICA pada proyek MRT telah diuraikan dan diteliti sebelumnya oleh dua peneliti, pertama Anastia Prastyani, mahasiswi Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta dalam Skripsinya pada tahun 2016 yang berjudul : Peran *Japan International Cooperation Agency (JICA)* dalam proyek pembangunan *Mass Rapid Transit (MRT)* di Jakarta tahun 2010-2015 (Prastyani, 2016).

Dalam penelitian tersebut, Prastyani membahas mengenai bagaimana peran JICA dalam pembangunan MRT di Jakarta yang berlangsung pada tahun 2010 hingga tahun 2015, yang mana pada rentang tahun tersebut proses pembangunan MRT sedang berada dalam tahap persiapan hingga berlangsungnya tahap awal pembangunan fase 1 dan Prastyani juga memfokuskan pada peran dan pengaruh JICA terhadap pembangunan infrastruktur MRT. Setelah penelitian tersebut dipublikasikan, kondisi terkini proses pembangunan MRT di Jakarta terus mengalami perkembangan dan kemajuan, dan sudah mulai melaksanakan pembangunan fase 2 MRT Jakarta.

Penelitian sejenis selanjutnya yang menjadi acuan penulis dalam penelitian kali ini adalah penelitian Raden Iding Purwadi, asal Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada tahun 2015 yang berjudul : Kepentingan Jepang dalam Pemberian Bantuan ODA (*Official Development Assistance*) terhadap Proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta (Purwadi, 2015).

Dalam penelitian tersebut, Purwadi membahas mengenai sebenarnya apa kepentingan Jepang memberikan bantuan kepada Indonesia dalam proyek MRT Jakarta dengan menggunakan sudut pandang hubungan politik yang terjalin antara kedua negara tersebut. Dalam pembahasannya, Purwadi membagi ke dalam empat bagian pembahasan yakni; Kepentingan Nasional, Persepsi Global, Tujuan Diplomatik dan Kawasan Asia Pasifik (Purwadi, 2015). Dalam pembahasan pertama, Purwadi memaparkan bahwa kepentingan nasional Jepang dalam memberikan bantuan dalam proyek MRT Jakarta adalah Jepang berharap Indonesia membentuk rasa ketergantungan yang kuat untuk memperluas cakupan ketergantungan Indonesia terhadap Jepang. Kedua, dalam persepsi global, Jepang menginginkan negaranya dapat dipandang oleh dunia global sebagai negara yang juga mampu memberikan bantuan kepada negara-negara berkembang layaknya negara superpower seperti Amerika Serikat ataupun Tiongkok. Ketiga, menurut Purwadi tujuan diplomatik Jepang dalam pemberian bantuan kepada proyek MRT Jakarta adalah adanya ambisi Jepang untuk menjadi negara yang kuat di kawasan Asia untuk meningkatkan kekuatan diplomasi Jepang kepada negara-negara di kawasan Asia. Keempat, tidak hanya kekuatan diplomasi yang diinginkan oleh Jepang, Purwadi juga memaparkan bahwa Jepang ingin kawasan Asia Pasifik menjadi kawasan pengembangan pasar perekonomiannya (Purwadi, 2015). Di atas adalah empat kepentingan nasional Jepang dalam memberikan bantuan terhadap negara-negara berkembang di wilayah Asia Pasifik, salah satunya adalah bantuan proyek MRT Jakarta yang dipaparkan oleh Purwadi dalam penelitiannya.

Penelitian ini diakhiri dengan kesimpulan bahwa bantuan-bantuan yang diberikan Jepang salah satunya melalui proyek MRT Jakarta akan membuat Indonesia selalu merasa butuh akan produk Jepang. Karena seluruh bahan, alat dan teknologi yang diperlukan untuk pembangunan MRT seperti rangkaian

rel, gerbong kereta, teknologi pengeboran terowongan bawah tanah, hingga aplikasi sistem perkeretaapian yang berasal dari Jepang (Purwadi, 2015).

Namun, setelah penelitian ini dipublikasikan pada tahun 2015, pada tahun 2018 Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Indonesia merilis bahwa adanya tren penurunan ketergantungan Indonesia terhadap Jepang apabila dilihat dari sumber laporan Realisasi *Foreign Direct Investment* (FDI) tahun 2017 yang menempatkan Jepang di peringkat ke-tiga di bawah Singapura dan Tiongkok, padahal pada tahun 2016 Jepang berada di posisi ke-dua dalam peringkat ini (Maulia, 2018). Dalam laporan terbaru yang dikeluarkan oleh BKPM, dalam rentang waktu Juli hingga September 2021, lima negara dengan realisasi investasi tertinggi di Indonesia adalah Singapura dengan 7,3 milyar dolar AS (32.0%), Hong Kong dengan 3,1 milyar dolar AS (13.8%), Tiongkok dengan 2,3 milyar dolar AS (10.0%), Jepang dengan 1,8 milyar dolar AS (7.7%) dan Belanda dengan 1,5 milyar dolar AS (6.7%) (BKPM, 2021).

Berdasarkan data di atas, terdapat ketimpangan antara hasil kesimpulan penelitian Purwadi yang dipublikasikan pada tahun 2015, dengan apa yang terjadi setelah penelitian tersebut dipublikasikan.

Oleh karenanya, penulis dalam penelitian kali ini akan lebih fokus kepada apa yang belum sempat dibahas Prastyani dan Purwadi dalam penelitiannya, salah satunya dengan menitikberatkan fokus penelitian pada pembangunan fase 2 MRT Jakarta dan kepentingan masing-masing pihak terlibat yakni Jepang (JICA) dan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta dengan didukung oleh data-data terbaru dari sumber-sumber terpercaya yang akan menunjukkan kebaruan (*novelty*) dalam penelitian kali ini yang membedakan dengan penelitian-penelitian sebelumnya.

Tujuan dari artikel ini adalah untuk mengetahui dan mengkaji bagaimana kerjasama JICA dan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta fase 2. Masalah apa saja yang dihadapi, dan bagaimana potensi keuntungan yang diharapkan dari kerjasama ini.

## KERANGKA KONSEPTUAL

### Neoliberal Institusionalisme

Neoliberal institusionalisme merupakan sebuah teori atau paradigma yang berkembang dari teori liberalisme klasik yang dianggap gagal dalam menjalankan roda perekonomian negara-negara di dunia pada tahun 1970-an. Sebelum muncul ke permukaan sebagai perkembangan dari teori liberalisme klasik, Neoliberal Institusionalisme sudah dipelajari sebagai sebuah studi pada tahun 1940-an hingga 1950-an (Lamy, 2011, p. 121). Bagi para penganut teori Neoliberal Institusionalisme, institusi internasional seperti organisasi-organisasi internasional yang terdapat perwakilan negara di dalamnya, kesepakatan-kesepakatan yang terjalin antara negara-negara, dan konvensi-konvensi yang memfasilitasi interaksi antar negara menjadi sebuah wadah yang penting bagi terciptanya kerja sama-kerja sama antar negara yang pada akhirnya akan tercipta perdamaian (Dugis, 2016, p. 74).

Asumsi-asumsi dasar neoliberalisme ditulis oleh Steven L. Lamy dalam tulisannya yang berjudul *Contemporary mainstream approaches: neo-realism and neo-liberalism* yang meliputi;

- 1) *State aktor* atau aktor negara tetap menjadi aktor kunci dalam hubungan internasional, namun bukan satu-satunya aktor yang signifikan. Melainkan aktor negara adalah aktor rasional atau aktor instrumental, yang senantiasa berupaya untuk mengejar dan memaksimalkan kepentingan nasionalnya di seluruh cakupan isu (Lamy, 2011, p. 122).
- 2) Pada lingkungan hubungan internasional yang semakin penuh persaingan, negara berupaya memperoleh *absolute gains* atau keuntungan absolut melalui kerja sama. Dalam proses kerja sama tersebut negara akan lebih mementingkan kepentingannya terlebih dahulu daripada kepentingan negara lainnya (Lamy, 2011, p. 122).
- 3) Tantangan terbesar yang dihadapi dalam proses kerja sama tersebut adalah adanya aksi *non-compliance* atau ada pelanggaran dan kecurangan yang dilakukan oleh aktor negara yang terlibat dalam proses kerja sama (Lamy, 2011, p. 122).

- 4) Kerja sama antar negara selalu diiringi dengan masalah dan tantangan, namun aktor negara akan mengalihkan loyalitas dan sumber daya yang dimiliki apabila menilai ada keuntungan bersama (*mutual benefits*) yang bisa diraih (Lamy, 2011, p. 122).

Asumsi dasar dalam teori neoliberal institusionalisme di atas akan penulis gunakan sebagai dasar pemikiran dalam menganalisis perilaku JICA (Jepang) dan Pemerintah Indonesia dalam melakukan kerja sama dalam proyek MRT Jakarta yang menjadi topik penulis pada penelitian kali ini.

Kemudian, menurut Jennifer Sterling-Folker pada Bab 6 dalam buku yang berjudul *International Relation Theories –Discipline and Diversity, Third Edition–*, terdapat dua peristiwa dalam sejarah hubungan internasional pada abad ke-20 yang mendorong teori neoliberalisme untuk berkembang, dua peristiwa tersebut adalah;

- 1) Meningkatnya fenomena interdependensi atau saling ketergantungan pada pelaksanaan hubungan internasional yang disebabkan oleh perkembangan teknologi dan industri (Sterling-Folker, 2013, p. 117). Interdependensi melibatkan pihak-pihak yang saling bergantung satu sama lainnya dengan tujuan saling menguntungkan dengan berdasarkan pada kepentingan masing-masing aktor yang terlibat. Sterling-Folker memberikan contoh pelestarian sumber daya alam sebagai isu bersama yang harus ditangani secara bersama-sama dengan cara saling bekerja sama dan bergantung satu sama lainnya. Seluruh negara menempatkan isu pelestarian sumber daya alam sebagai isu krusial dan masuk dalam kepentingan nasional setiap negara. Serta sifat isu ini yang tidak mengenal perbatasan negara menjadikan kerja sama sebagai satu-satunya cara untuk menjaga kelestarian sumber daya alam agar tidak habis. Selain isu pelestarian sumber daya alam, isu kesehatan, pengungsi, imigrasi dan ekonomi global juga menjadi isu global yang menurut Sterling-Folker hanya bisa diselesaikan melalui interdependensi aktor-aktor hubungan internasional.
- 2) Stabilitas hegemoni pasca Perang Dunia ke-2. Munculnya Amerika Serikat sebagai negara hegemon pasca berakhirnya perang dunia ke-2 menciptakan kondisi global yang stabil dalam berbagai aspek, mulai dari politik, ekonomi, dan hubungan internasional. Amerika Serikat dan Britania Raya sebagai pihak sekutu yang memenangi Perang Dunia ke-2 mulai merancang peta dunia yang ideal setelah kekacauan yang diakibatkan oleh perang tersebut. Berkaca dari peristiwa sebelumnya, seperti *Great Depression* dan kemunculan fasisme di Eropa, AS dan Britania Raya berpikir perlu dibentuk sebuah institusi global yang berfungsi untuk menanungi setiap permasalahan yang ada di seluruh penjuru dunia. Hasil rancangan dan pemikiran tersebut direalisasikan dengan dibentuknya Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) sebagai wadah kerja sama antar negara-negara di dunia untuk bersama menyelesaikan masalah dan isu yang terus berkembang (Sterling-Folker, 2013, p. 117). Selain didirikannya PBB, stabilitas hegemoni juga terbentuk dalam aspek perekonomian dengan didirikannya *institusi International Monetary Fund* (IMF) dan *International Bank for Reconstruction and Development* (IBRD) sebagai institusi keuangan global yang menyediakan bantuan berupa pinjaman dengan tujuan pembangunan negara-negara yang mengalami kerusakan karena terdampak Perang Dunia ke-2.

Kedua peristiwa tersebut, menjadi peristiwa penting yang mendorong bangkitnya pemikiran neo-liberalisme pasca Perang Dunia ke-2 menurut Jennifer Sterling-Folker. Namun, tidak hanya faktor pendorong neoliberalisme, Sterling-Folker juga menyatakan bahwa terdapat aspek-aspek yang menjadi penghambat dalam kerja sama internasional yang akan dihadapi oleh teori neoliberalisme dan institusi internasional ke depannya, dengan membaginya ke dalam tiga aspek, tiga aspek tersebut adalah;

#### 1) *Bargaining*

Adanya *Bargaining* atau tawar-menawar dan negosiasi antar aktor negara-negara dalam satu institusi internasional yang sama berpotensi menyulitkan proses pengambilan keputusan bersama yang disepakati bersama. Sifat *bargaining* yang muncul ini disebabkan oleh adanya perbedaan sumber daya dan kepentingan antar aktor yang terlibat, yang sejatinya dalam proses pengambilan keputusan demi tercapainya keputusan kolektif, diperlukan kesetaraan para aktor dan kepatuhan terhadap peraturan di dalam institusi tersebut (Sterling-Folker, 2013, p. 121).

Sebagai contoh, adanya negara pemilik hak *veto bargaining* dalam PBB menyulitkan para negara anggota untuk menyepakati keputusan bersama yang seharusnya bisa dilakukan dengan prinsip kerja sama yang bersifat kooperatif seperti yang diharapkan oleh teori neoliberalisme.

Perbedaan kekuatan para aktor yang terlibat juga menjadi penghambat dalam pengambilan keputusan bersama demi tujuan kolektif dalam institusi yang sama. Misalnya dalam perundingan perjanjian bilateral ataupun multilateral, aktor negara yang memiliki *state power* yang lebih kuat, akan memiliki *bargaining power* yang lebih kuat juga apabila dibandingkan dengan aktor lainnya yang lebih lemah.

### 2) *Defection*

Aspek kedua yang menjadi tantangan bagi neoliberal institusionalisme untuk diatasi adalah adanya potensi aktor-aktor untuk berkhianat dan rasa saling curiga yang muncul selama proses kerja sama berjalan. Menurut Sterling-Folker, untuk mengatasi hal tersebut institusi dapat menerapkan dua cara preventif agar tidak muncul rasa saling curiga antar aktor dan kemungkinan berkhianat dalam proses kerja sama. Dua cara tersebut menurutnya adalah *compliance* (kepatuhan) dan *enforcement* (paksaan). Melalui cara *compliance* para aktor yang terlibat dalam satu naungan institusi diminta untuk *comply* atau patuh terhadap peraturan yang ada dalam institusi tersebut. Apabila setelah cara pertama dilakukan, masih tetap saja ada aktor yang melanggar peraturan dan hukum yang berlaku, maka akan dilakukan dengan cara *enforcement* atau secara paksa akan diberikan bentuk hukuman yang biasanya telah disepakati sebelumnya dalam pembahasan peraturan institusi. Bentuk hukuman yang paling sering dan umum dilakukan dalam hubungan internasional adalah pemberian sanksi kepada aktor negara yang melanggar suatu perjanjian tertentu (Sterling-Folker, 2013, p. 122).

### 3) *Autonomy*

Aspek ketiga yang menjadi penghambat proses kerja sama internasional dalam ranah institusi internasional adalah adanya otonomi dan kepentingan masing-masing aktor yang terlibat yang berbeda-beda dan tidak jarang saling berlawanan satu sama lainnya. Untuk menciptakan suasana yang kondusif dalam proses kerja sama dan lancar dan kooperatif antar aktor, pendekatan *principal-agent theory* yang berkembang dari teori neoliberalisme dapat menjadi jalan untuk menengahi kepentingan-kepentingan yang berbeda dari aktor-aktor yang terlibat dalam keanggotaan institusi. Aktor negara sebagai anggota institusi dalam *Principal-agent theory* akan mendelegasikan tugas dan otoritasnya kepada organisasi atau institusi yang berperan sebagai agen untuk memastikan agar kepentingan bersama dalam satu institusi terlaksana dengan sebagaimana mestinya (Sterling-Folker, 2013, p. 124).

Fungsi *check and balance* yang dilakukan oleh para negara anggota memungkinkan suatu institusi untuk fokus bekerja tanpa terpengaruh oleh kemungkinan intervensi-intervensi yang muncul.

Berdasarkan uraian di atas yang menerangkan bahwa di atas segala perbedaan kepentingan yang beragam, sebuah institusi harus bisa mengendalikan perilaku negara anggota agar tujuan bersama melalui kerja sama yang kooperatif bisa tercapai dengan baik.

## Hubungan Bilateral

Bentuk hubungan yang terjalin antara Indonesia dan Jepang dalam bentuk kerja sama dan pendanaan proyek MRT Jakarta adalah hubungan bilateral, yakni bentuk hubungan yang terbentuk antara dua negara. Kishan S. Rana dalam jurnalnya yang berjudul “*Bilateral Diplomacy: A Practitioner Perspective*” menjelaskan bahwa bentuk hubungan bilateral adalah bentuk diplomasi yang paling awal

dilakukan oleh kerajaan-kerajaan terdahulu ketika melakukan hubungan dengan kerajaan lainnya dalam bidang perdagangan dan keamanan (Rana, 2020, p. 1).

Rana juga mengidentifikasi bahwa dalam hubungan bilateral, terdapat empat pilar utama yang mendasari terbentuknya hubungan bilateral antar negara, keempat pilar tersebut adalah;

- 1) Politik. Aspek politik menjadi aspek yang paling dasar mengapa sebuah negara melakukan hubungan eksternal dengan negara lain (Rana, 2020, p. 3).
- 2) Ekonomi. Aspek ekonomi menjadi aspek vital yang mendasari negara untuk melakukan hubungan bilateral dengan negara lain. Ini bertujuan untuk menjamin kesejahteraan rakyat di negara tersebut. Bentuk hubungan bilateral yang paling umum dilakukan oleh negara di bidang ekonomi adalah investasi; transfer teknologi; perjanjian perekonomian antar negara yang mencakup bantuan, pinjaman, dan kerja sama teknis; serta pariwisata (Rana, 2020, p. 3).
- 3) Diplomasi public. Diplomasi publik akan dilakukan oleh sebuah negara untuk membentuk citra negara (*national branding*) ketika berhadapan dengan negara lain melalui promosi budaya, pertukaran pelajar, peran media, dan upaya diplomasi soft power lainnya (Rana, 2020, p. 3).
- 4) Diplomasi konsuler. Hubungan bilateral antar dua negara menjadi lebih erat apabila sudah terbentuk hubungan diplomatik yang akan memudahkan aktivitas perpindahan manusia di antara kedua negara tersebut. Nantinya, diaspora yang sudah menetap di negara lain tersebut akan menjadi alat diplomasi bagi negara untuk meningkatkan hubungan bilateral dengan negara lainnya (Rana, 2020, p. 3).

Selanjutnya, Rana membagi sifat hubungan bilateral berdasarkan tingkat prioritas hubungan negara dengan negara lainnya. Ketiga sifat hubungan bilateral tersebut adalah;

- 1) *Core zone*. Pada tingkat ini, hubungan bilateral antar negara akan sangat erat. Umumnya negara yang dianggap termasuk dalam zona inti ini adalah negara tetangga yang berdekatan, negara *major power*, dan negara lain yang dianggap memiliki keistimewaan hubungan dengan negara tersebut (Rana, 2020, p. 4).
- 2) *Priority zone*. Di tingkat selanjutnya, hubungan negara cukup erat namun tidak se-intens hubungan *core zone*. Negara yang masuk dalam lingkup *priority zone* adalah negara-negara yang memiliki hubungan khusus dalam bidang politik, ekonomi, budaya dan etnis (Rana, 2020, p. 4).
- 3) *Periphery / Third circle*. Negara-negara yang tidak termasuk dalam lingkup prioritas hubungan bilateral di atas, akan masuk ke dalam lingkup *periphery / Third circle* (Rana, 2020, p. 4).

### **Bantuan Luar Negeri**

Bantuan berupa pinjaman dana ODA melalui JICA Jepang kepada Indonesia dalam proyek MRT Jakarta memberikan angin segar dalam perkembangan proyek kereta bawah tanah pertama di Indonesia tersebut. Bantuan luar negeri sejatinya hadir untuk membantu meningkatkan kesejahteraan negara berkembang dari berbagai macam sektor, salah satunya melalui sektor pembangunan infrastruktur seperti yang terjadi dalam proyek MRT Jakarta ini.

Konsep bantuan luar negeri didefinisikan oleh A. A. Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani dalam buku yang berjudul **“Pengantar Ilmu Hubungan Internasional”** sebagai salah satu instrumen kebijakan yang sering digunakan dalam hubungan luar negeri dan sebagai transfer sumber daya dari satu pemerintah ke pemerintah lain yang dapat berbentuk barang atau dana (Perwita & Yani, 2005, p. 81).

Kemudian, Hans Morgenthau dalam karya jurnalnya yang berjudul **“A Political Theory of Foreign Aid”** membagi jenis-jenis bantuan luar negeri ke dalam enam jenis, keenam jenis bantuan luar negeri tersebut adalah;

- 1) *Humanitarian foreign aid*. Dari seluruh enam jenis bantuan luar negeri yang dikemukakan oleh Morgenthau, hanya bantuan luar negeri untuk kemanusiaan yang tidak bernuansa politis, dikarenakan bantuan jenis ini lebih mengutamakan aspek bantuan kemanusiaan ketika terjadi bencana dan tragedi di negara yang dituju (Morgenthau, 1962, p. 301).
- 2) *Subsistence foreign aid*. Bentuk bantuan ini sedikit mirip dengan bantuan luar negeri kemanusiaan, hanya yang membedakan adalah jenis bantuan ini bersifat jangka panjang dan berkesinambungan, tidak seperti bantuan luar negeri kemanusiaan yang sifatnya hanya sesaat ketika negara penerima bantuan mengalami bencana. Bantuan jenis ini diberikan kepada negara penerima yang apabila pemberian bantuan berhenti, kehidupan dasar masyarakat di negara tersebut akan hancur (Morgenthau, 1962, p. 302).
- 3) *Military foreign aid*. Selanjutnya, bantuan luar negeri militer ditujukan untuk pendanaan alat-alat militer, dan pemberian bantuan sumber daya manusia seperti bantuan pengiriman pasukan kepada negara penerima untuk tujuan bantuan yang bersifat militer, yakni pada saat negara penerima mengalami gangguan ancaman keamanan seperti serangan teror dan perang (Morgenthau, 1962, p. 303).
- 4) *Bribery*. Dapat dikatakan, bantuan jenis ini merupakan bantuan luar negeri yang paling “kotor” di antara bantuan luar negeri lainnya karena sifat bantuannya yang bersifat sembunyi-sembunyi. Meskipun demikian, praktik sogokan ini sangat umum dilakukan pada masa kejayaan kolonial Eropa yang dilakukan oleh para raja-raja dan pejabat-pejabat di Eropa pada masa itu. Alasan bantuan ini disebut sebagai jenis bantuan yang bersifat sembunyi-sembunyi adalah karena seringnya praktik sogokan diberikan dengan dalih dan penamaan bantuan untuk pembangunan ekonomi. (Morgenthau, 1962, pp. 302-303).
- 5) *Prestige foreign aid*. Dalam jenis bantuan luar negeri ini, pemberian bantuan yang diberikan oleh negara pengirim tidak hanya bertujuan untuk memberikan bantuan secara murni, namun lebih kepada bagaimana negara pengirim mengharapkan keuntungan timbal balik yang disebabkan oleh pemberian tersebut. Pemberian *prestige foreign aid* juga dilakukan untuk meningkatkan hubungan antara negara pengirim dengan negara penerima dalam aspek politik (Morgenthau, 1962, p. 303).
- 6) *Foreign aid for economic development*. Terakhir, bantuan jenis ini menjadi bantuan yang paling umum dilakukan pada masa modern ini. Dua faktor yang menjadi penentu dilaksanakannya bantuan luar negeri ini adalah pembangunan ekonomi yang tidak merata di negara-negara di dunia dan meningkatnya intensitas hubungan kerja sama antar negara. Pemberian bantuan jenis ini tidak terbatas pada pemberian uang saja, namun juga dapat berupa pembangunan infrastruktur yang mendukung pembangunan ekonomi di negara penerima bantuan (Morgenthau, 1962, p. 304).

## METODE RISET

Dalam artikel ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif dengan tujuan untuk menggali kedalaman objek yang dikaji, yakni kerjasama JICA dan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta Fase 2.

Adapun data yang akan digunakan dalam atikel ini adalah data primer dan sekunder. Data primer dalam artikel ini bersumber dari data langsung yang didapatkan dari pihak-pihak yang berkaitan dengan topik kali ini. Sedangkan data sekunder dalam artikel ini bersumber dari berbagai macam dokumen literatur seperti buku, artikel jurnal, laporan dan berita-berita daring ataupun luring.

Dalam artikel ini, penulis menggunakan teknik studi literatur dalam proses pengumpulan data. teknik studi literatur akan digunakan untuk memperoleh data utama yang berkaitan dengan kebutuhan penelitian yang bersumber dari pihak-pihak yang terkait dengan topik artikel dan data lainnya yang menunjang data tambahan yang berkaitan.

Dalam artikel ini, teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis data yang dikemukakan oleh John W. Creswell dalam bukunya yang berjudul “*Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches, Fourth Edition*”. Dalam buku tersebut, Creswell memaparkan langkah-langkah yang dapat digunakan dalam proses penelitian yang bersifat kualitatif sebagai berikut (Creswell, 2014);

- 1) Mengatur dan mempersiapkan data untuk dianalisis. Termasuk di dalamnya mempersiapkan wawancara, *scanning* materi penelitian secara optikal, mempersiapkan catatan yang akan digunakan pada saat menuju lapangan, menyusun materi visual dan mengatur data-data yang diperoleh ke dalam jenis yang berbeda berdasarkan sumber informasi data yang diperoleh tersebut.
- 2) Membaca seluruh data dalam penelitian dengan tujuan untuk memberikan pemahaman umum bagi peneliti berdasarkan data yang diperoleh. Dapat didukung dengan menulis catatan lapangan dan membuat sketsa untuk menampun data-data visual yang diperoleh.
- 3) Melakukan proses *coding* pada keseluruhan data yang diperoleh. Proses *coding* atau pengkodean adalah proses untuk mengorganisasikan data dengan melakukan kategorisasi terhadap data-data tersebut.
- 4) Gunakan hasil proses *coding* pada tahap sebelumnya untuk menyusun deskripsi mengenai latar, orang dan tema untuk dianalisis. Proses analisis ini akan bermanfaat untuk men-desain deskripsi yang lebih terperinci dalam penelitian yang menggunakan studi kasus.
- 5) Setelah deskripsi diperoleh melalui proses analisis di atas, bentuk sebuah narasi kualitatif yang akan menyampaikan temuan dan hasil dari proses analisis yang telah dilakukan. Narasi kualitatif dalam tahap ini meliputi kronologi peristiwa, rincian dari tema-tema yang telah diperoleh, ataupun penyajian objek visual seperti gambar, bagan dan tabel untuk menyampaikan hasil temuan analisis.
- 6) Langkah terakhir yang dilakukan dalam proses analisis data adalah dengan membuat interpretasi berdasarkan hasil temuan. Interpretasi dalam tahap ini dapat berupa interpretasi pribadi berdasarkan budaya, sejarah dan pengalaman peneliti. Interpretasi juga dapat dilakukan dengan cara membandingkan hasil temuan yang diperoleh dengan hasil pada penelitian terdahulu atau teori yang telah ada sebelumnya. Hal ini akan berguna untuk mengkonfirmasi temuan atau memunculkan pertanyaan-pertanyaan baru untuk penelitian-penelitian selanjutnya.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Potensi Keuntungan bagi Jepang dan Indonesia dalam Kerja Sama Proyek MRT Jakarta Fase II**

Asumsi dasar dalam teori neoliberal institusionalisme peneliti gunakan sebagai teori pendekatan dalam hubungan yang terjadi pada proyek MRT Jakarta yang melibatkan JICA sebagai kepanjangan tangan pemerintah Jepang dalam menyalurkan bantuan ODA dan Pemerintah Indonesia yang saling bekerja sama dalam upaya mewujudkan fasilitas infrastruktur MRT Jakarta khususnya dalam penelitian kali ini adalah pada proyek MRT Jakarta Fase 2. Meskipun pada pelaksanaannya proses pembangunan fasilitas MRT Jakarta dilakukan oleh *Joint Venture* antara perusahaan Jepang dan Perusahaan Indonesia, namun yang menjadi dasar dan awal mula dari proyek MRT Jakarta ini adalah karena adanya hubungan yang erat antara dua aktor negara yakni Jepang dan Indonesia bahkan sebelum proyek MRT dilaksanakan.

Sesuai dengan apa yang dikemukakan bahwa dalam menjalankan hubungan internasionalnya aktor negara akan senantiasa berupaya untuk mengejar dan memaksimalkan kepentingan nasionalnya di seluruh cakupan isu. Demikian halnya dengan apa yang dilakukan oleh Pemerintah Jepang yang memberikan bantuan ODA melalui JICA kepada Pemerintah Indonesia dalam proyek MRT adalah sejalan dengan apa yang menjadi kepentingan nasional negara Jepang seperti yang tertuang dalam Buku

Biru Diplomatik Pemerintah Jepang tahun 2021 yang mengatakan bahwa negara Jepang akan senantiasa berupaya untuk merevitalisasi perekonomiannya melalui pengembangan dan pembangunan negara-negara berkembang, untuk mencapai perkembangan bagi kedua negara (MOFA, Diplomatic Bluebook 2021, p. 282) agar kedamaian dan kesejahteraan komunitas internasional dapat tercapai (MOFA, Diplomatic Bluebook 2021, p. 21).

Jepang akan selalu mendorong ekspansi perusahaan-perusahaan Jepang ke luar negeri dengan mengalokasikan pinjaman dana ODA kepada negara-negara berkembang secara strategis. Dengan terbentuknya hubungan kerja sama antara Jepang dan negara berkembang diberbagai proyek, teknologi-teknologi unggulan Jepang akan ditransfer dan dimanfaatkan untuk membantu pembangunan dan menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi negara berkembang (MOFA, Diplomatic Bluebook 2021, p. 282) salah satunya adalah upaya penyelesaian masalah fasilitas transportasi umum di Indonesia dengan berinisiasi dalam proyek MRT Jakarta yang masih berlangsung hingga saat ini.

Dalam proyek MRT Jakarta ini juga terdapat upaya Indonesia dan Jepang untuk memperoleh keuntungan absolut menurut sudut pandang masing-masing negara dan sesuai dengan kepentingan nasional masing-masing negara. Bagi Jepang, kemungkinan keuntungan yang didapat dari proyek MRT Jakarta adalah dapat memperluas cakupan perusahaan-perusahaan Jepang yang menjalankan kegiatan usahanya di luar Jepang. Seiring dengan ekspansi perusahaan-perusahaan Jepang, teknologi-teknologi unggulan yang dimiliki Jepang juga dapat ditransfer dan digunakan dalam membantu upaya pembangunan dan perkembangan di negara berkembang, seperti halnya dalam proyek MRT Jakarta di mana teknologi-teknologi seperti armada kereta, hingga mesin bor terowongan bawah tanah yang dikirim langsung dari Jepang.

Bagi Indonesia, keuntungan yang diharapkan akan diperoleh dari hubungannya dengan Jepang dalam proyek MRT Jakarta adalah akan menciptakan kesejahteraan bagi rakyat Indonesia khususnya warga DKI Jakarta dengan adanya fasilitas transportasi umum baru yang akan berkontribusi dalam upaya penyelesaian masalah transportasi di ibukota dan juga diharapkan akan membuka lapangan pekerjaan baru dan meningkatkan perekonomian di Indonesia yang sesuai dengan kepentingan nasional Indonesia seperti yang tertuang dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea 4 (MKRI, 1959) yakni, “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial”.

### **Tantangan dan Hambatan dalam Proses Kerja Sama Proyek MRT Jakarta Fase II**

Berbicara mengenai tantangan yang dialami oleh kedua pihak yang terlibat dalam proyek MRT Jakarta, tantangan terbesar yang dihadapi bukan karena adanya aksi *non-compliance* atau ada pelanggaran antara kedua pihak, namun karena proses pembangunan MRT Jakarta Fase 2 yang tepat dengan munculnya pandemi COVID-19, maka tantangan terbesarnya adalah bagaimana kedua pihak bisa saling berunding, bernegosiasi, bahkan berkompromi agar proyek dapat terus berjalan dan mencapai keuntungan bersama (*mutual benefits*) ditengah masa pandemi di mana fokus dari pemerintah masing-masing negara agak sedikit teralihkan sementara, dari upaya kerja sama dalam bidang perekonomian dan pembangunan, menjadi kerja sama di bidang kesehatan dan penanggulangan pandemi. Tawar menawar harga antara pihak kontraktor Indonesia dan Jepang yang melibatkan pemerintah masing masing negara, pengadaan barang dan kontrak kerja yang terhambat sehingga memaksa proses pembangunan menjadi terlambat juga sempat terjadi. Kini, harapan proses pembangunan MRT Fase 2 yang lancar semakin memungkinkan dengan adanya tren penurunan kasus COVID-19 secara global, yang membuka kembali aktivitas perekonomian dan kerja sama negara-negara di dunia, termasuk kerja sama antara Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta Fase 2.

Apa yang terjadi dalam proyek MRT Jakarta sebagai bagian dari kerja sama antara Indonesia dan Jepang melalui dana pinjaman ODA yang disalurkan oleh JICA adalah hasil dari meningkatnya

fenomena interdependensi atau saling ketergantungan pada pelaksanaan hubungan internasional yang disebabkan oleh perkembangan teknologi dan industri yang diungkapkan oleh Sterling-Folker sebagaimana halnya peneliti cantumkan dalam BAB II. Fenomena interdependensi yang dilakukan antara Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta tidak lepas dari adanya keinginan masing-masing negara untuk menghasilkan hubungan yang saling menguntungkan berdasarkan kepentingan masing-masing negara. Indonesia sebagai negara penerima bantuan ODA diuntungkan dalam hal pengembangan infrastruktur di bidang transportasi umum. Sebelumnya, seperti yang kita ketahui bersama bahwa kepadatan kendaraan di Jakarta yang sangat tinggi menyebabkan kemacetan yang luar biasa khususnya pada pagi hari dan sore hari disertai dengan polusi udara yang sangat tinggi menyebabkan kenyamanan berkendara di Jakarta menjadi berkurang sehingga berdampak pada kesehatan warga ibukota. Sebagai salah satu upaya penyelesaian masalah itulah, Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Jepang melalui JICA menyepakati pembangunan MRT Jakarta untuk mengurai kepadatan kendaraan yang terjadi di Jakarta. Pemerintah Indonesia dalam hal ini tetap mengedepankan kepentingan nasional Indonesia sebagai dasar menjalin hubungan kerja sama dengan Jepang dan JICA yakni untuk memajukan kesejahteraan umum rakyat Indonesia sebagai salah satu bagian kepentingan nasional Indonesia yang tercantum dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 Republik Indonesia seperti yang tercantum di paragraf sebelumnya.

Sama halnya dengan Indonesia, Jepang pun akan selalu mengedepankan kepentingan nasional negaranya dalam mengambil setiap keputusan dan menjalin hubungan kerja sama dengan negara-negara lainnya termasuk dengan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta. Apabila merujuk pada Buku Biru Diplomatik Jepang tahun 2014, Pemerintah Jepang menjelaskan bahwa kepentingan nasional negara Jepang yang adalah: 1) menjaga kedamaian, keamanan Jepang dan menjamin keberlangsungannya; 2) mengejar kesejahteraan negara Jepang dan warga negaranya; 3) dan mempertahankan dan melindungi tananan internasional berdasarkan nilai dan norma yang bersifat universal (MOFA, Diplomatic Bluebook 2014, p. 29). Berdasarkan ketiga poin tersebut, maka apa yang dilakukan Jepang melalui JICA dengan menjalin hubungan kerja sama dengan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta sudah sesuai dengan kepentingan nasional Jepang, khususnya poin ke-2, yakni untuk mengejar kesejahteraan negara Jepang dan warga negaranya. Melalui proyek MRT Jakarta ini, perusahaan-perusahaan Jepang yang terlibat akan mampu mempromosikan kemampuannya dalam hal teknologi dan pembangunan infrastruktur yang pada akhirnya akan menyejahterakan perusahaan Jepang tersebut dan meningkatkan citra negara Jepang secara umum di mata dunia, khususnya di mata Indonesia yang akan berdampak pada meningkatnya hubungan kedua negara ketika akan melakukan hubungan kerja sama lainnya di kemudian hari.

Setiap negara memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing dan di masa global yang bersifat interdependen seperti saat ini, akan sulit bagi sebuah negara untuk mencapai kesejahteraan negara dan rakyatnya secara menyeluruh apabila hanya bergantung pada sumber daya yang dimilikinya saja. Dibutuhkan peran dan bantuan dari negara lain yang memiliki sumber daya yang tidak dimiliki oleh negara sendiri agar pembangunan suatu negara dapat berlangsung secara berkelanjutan. Demikian halnya sama dengan apa yang dilakukan oleh Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta adalah untuk saling membantu satu sama lain agar keuntungan bersama dapat tercapai sehingga hubungan kedua negara akan semakin baik ke depan.

Hambatan dalam neoliberalisme dan kerja sama internasional yang dikemukakan oleh Sterling-Folker, juga terjadi pada kerja sama antara Jepang dan Indonesia dalam proyek MRT. Pertama, *bargaining* atau kegiatan tawar-menawar antara pihak-pihak yang terlibat akan menyulitkan proses pengambilan keputusan yang disepakati bersama. Hal ini pun terjadi pada proyek MRT Jakarta di mana selama tiga tahun periode laporan tahunan MRT Jakarta dari tahun 2019 hingga tahun 2021, telah terjadi beberapa kali proses negosiasi karena kedua pihak yang terlibat dalam pengerjaan proyek MRT Jakarta

antara PT. MRT Jakarta dan *Shimizu-Adhi Karya Joint Venture* tidak dapat menyepakati harga penawaran untuk beberapa kontrak kerja dalam pembangunan proyek MRT Fase 2 bahkan proses kontrak kerja sempat terhenti dan mengharuskan PT. MRT Jakarta untuk menjadwalkan ulang proses pengadaan kontraktor untuk beberapa kontrak kerja yang sebelumnya telah dijadwalkan, meskipun pada akhirnya diputuskan bahwa *Shimizu-Adhi Karya* menjadi kontraktor untuk kontrak kerja CP 202-205 melalui proses *direct contracting* oleh Pemerintah Jepang. Apa yang terjadi dalam proyek MRT Jakarta di atas membuktikan bahwa proses *bargaining* atau tawar-menawar antara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu kerja sama internasional, dalam menjadi penghambat dalam pengambilan keputusan bersama. Dalam hal ini, Jepang dianggap sebagai aktor yang lebih kuat daripada Indonesia karena JICA selaku penyalur ODA dari Pemerintah Jepang menetapkan aturan yang berlaku bagi negara-negara penerima bantuan pinjaman JICA termasuk Indonesia yang bersifat mengikat dalam bentuk perjanjian *Special Terms for Economic Partnership (Tied Loan)* seperti yang telah dipaparkan di BAB IV, seperti salah satunya mengharuskan kontraktor utama berasal dari Jepang, teknologi dan peralatan yang digunakan juga harus berasal dari Jepang dan lain sebagainya, yang menyebabkan Indonesia dan PT. MRT Jakarta bergantung pada Pemerintah Jepang dan kontraktor Jepang dalam pengambilan keputusan.

Selanjutnya, Sterling-Folker mengungkapkan bahwa *Defection*, yakni rasa curiga dan pengkhianatan para aktor yang terlibat juga dapat menjadi penghambat kerja sama internasional. Meskipun demikian, dalam hal proyek MRT Jakarta, tidak terdapat aksi pengkhianatan yang dilakukan baik oleh pihak Indonesia maupun Jepang, tidak adanya pengkhianatan selama proses pengerjaan proyek MRT Jakarta berlangsung disebabkan oleh beberapa hal, pertama, adanya rasa percaya antara Indonesia dan Jepang selaku dua pihak terlibat yang telah terbangun selama puluhan tahun sejak Indonesia dan Jepang membuka hubungan diplomatik pada tahun 1958 dan melaksanakan berbagai macam kerja sama yang berkelanjutan hingga saat ini. Kedua, karena JICA selaku penyalur dana pinjaman ODA pemerintah Jepang telah menerapkan upaya preventif agar tidak muncul rasa curiga antara pihak-pihak yang terlibat dengan membuat sejumlah aturan yang akan diterapkan selama proses kerja sama berlangsung yang tertuang dalam perjanjian *Terms for Economic Partnership (Tied Loan)* sebagaimana yang telah dibahas sekilas pada awal bab ini. Melalui aturan ini, pihak-pihak yang terlibat akan diminta untuk patuh terhadap aturan yang ditetapkan agar di saat persengketaan ataupun masalah terjadi, seluruh pihak mengetahui apa yang harus dilakukan berdasarkan ketetapan yang diberlakukan dan telah disepakati. Apa yang telah dilakukan oleh JICA selaku penyalur dana pinjaman dengan membuat perjanjian dan aturan-aturan dalam kerja sama internasional, sudah sesuai dengan apa yang dianjurkan oleh Sterling-Folker bahwa untuk mencegah tindakan pengkhianatan dan kecurigaan antara pihak yang terlibat dalam kerja sama internasional, institusi dapat menerapkan aturan yang bersifat *compliance* (kepatuhan), dan *enforcement* (paksaan). Dengan cara tersebut, aktor-aktor yang terlibat diminta untuk patuh terhadap peraturan yang ada.

Adapun yang menjadi penghambat dalam proses kerja sama internasional neoliberal adalah adanya perbedaan kepentingan antar pihak-pihak yang terlibat dalam melaksanakan kerja sama internasional, dan untuk menengahi perbedaan kepentingan dan keinginan dari masing-masing pihak, perlu ada institusi yang berada di antara dua pihak untuk menjembatani keinginan dari masing-masing pihak. Apabila melihat pada kerja sama yang dijalin oleh Jepang dan Indonesia dalam pembangunan MRT Jakarta, JICA menjalankan fungsi sebagai pihak yang berada di antara Indonesia dan Jepang untuk melancarkan komunikasi, menyampaikan keinginan masing-masing pihak dalam proses kerja sama, negosiasi, dan perundingan lainnya agar kelesuruhan proses berjalan dengan lancar dan sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya. Termasuk juga dalam hal negosiasi yang berkaitan dengan pembiayaan seperti biaya anggaran proyek pada setiap kontrak kerja dan biaya pinjaman bantuan ODA yang disalurkan dari pemerintah Jepang melalui JICA.



## Karakteristik Kerja Sama dan Bantuan dalam proyek MRT Jakarta Fase II

Hubungan kerja sama yang terjadi antara Pemerintah Jepang dan Pemerintah Indonesia dalam proyek MRT Jakarta dapat diidentifikasi sebagai kerja sama hubungan bilateral karena hubungan dilakukan oleh kedua negara, Jepang dan Indonesia dan terdapat pemberian bantuan berupa pinjaman ODA yang diberikan oleh pemerintah Jepang melalui JICA kepada Pemerintah Indonesia untuk membantu pengembangan infrastruktur transportasi umum MRT Jakarta yang dikelola oleh PT. MRT Jakarta bersama dengan kontraktor *Joint Ventures* perusahaan Jepang dan Indonesia.

Hubungan kerja sama tersebut didasari oleh berbagai macam faktor seperti yang diterangkan dalam BAB II bahwa menurut Kishan S. Rana terdapat empat pilar yang mendasari terbentuknya sebuah hubungan bilateral yakni:

1. Politik. Keputusan untuk menjalin hubungan kerja sama antara Jepang dan Indonesia dalam proyek MRT Jakarta tidak lepas dari sejarah dan hubungan politik yang telah dijalin oleh Jepang dan Indonesia selama puluhan tahun lamanya sejak Indonesia dan Jepang membuka hubungan diplomatik pada tahun 1958. Kedekatan hubungan Indonesia dan Jepang secara politik dibuktikan dengan adanya kunjungan-kunjungan yang dilakukan baik oleh Perdana Menteri Jepang dan jajaran kementeriannya ke Indonesia, ataupun Presiden Indonesia dan jajaran kementeriannya ke Jepang dari tahun ke tahun.

Hingga yang terbaru adalah ketika Jepang dan Indonesia merayakan peringatan 60 tahun hubungan diplomatik Indonesia dan Jepang di mana pada saat itu, Presiden Joko Widodo dan Perdana Menteri Shinzo Abe saling menyampaikan pesan suka cita dan harapan hubungan Indonesia dan Jepang yang akan meningkat dalam segala bidang, termasuk salah satunya dalam bidang politik (MOFA, 2018).

Khusus dalam proyek MRT Jakarta, kedekatan hubungan Indonesia dan Jepang juga dapat dilihat pada saat Duta Besar Jepang untuk Indonesia saat itu, Masafumi Ishii menghadiri peresmian MRT Jakarta Fase 1 pada tahun 2019 bersama dengan Presiden Joko Widodo dan Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan.

2. Ekonomi. Faktor ekonomi menjadi faktor yang paling utama sebagai yang mendasari Indonesia menerima pinjaman ODA dari Jepang dan bekerja sama dalam proyek MRT Jakarta. Berkaitan dengan kerja sama ekonomi, Indonesia menjadi negara penerima bantuan ODA terbesar dari Jepang. Adapun dalam investasi, berdasarkan data yang dipublikasikan oleh *Japan External Trade Organization* (JETRO), terdapat 1489 perusahaan Jepang yang menjalankan usaha dan berinvestasi di Indonesia pada tahun 2020. Banyaknya perusahaan Jepang yang meluaskan ekspansinya di Indonesia, menjadikan Jepang sebagai negara penyedia lapangan kerja terbanyak di Indonesia dibandingkan dengan negara-negara lain yang membuka cabang perusahaannya di Indonesia dengan mempekerjakan lebih dari 32 ribu pekerja Indonesia. Dalam hal transfer teknologi, Jepang berperan penting dalam kemajuan bidang informasi dan teknologi di Indonesia. Komoditas yang paling banyak diekspor oleh Jepang ke Indonesia adalah komoditas permesinan, suku cadang kendaraan, perlengkapan elektronik, dan suku cadang elektronik. Termasuk pada proyek MRT Jakarta, Jepang mengirimkan banyak alat-alat dan teknologi untuk mempercepat proses pembangunan dan meningkatkan kualitas perkeretaapian di Indonesia, seperti mesin bor terowongan, teknologi sinyal perkeretaapian, teknologi *ticketing*, bahkan armada kereta api pun berasal dari Jepang dan dikirim langsung untuk dapat digunakan di Indonesia.

Segala kemudahan kerja sama, investasi, ekspor-impor dan transfer teknologi yang terjadi di antara Jepang dan Indonesia termasuk pada kerja sama proyek MRT Jakarta tidak lepas dari adanya perjanjian perekonomian antara Jepang dan Indonesia yang dikenal dengan nama *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) yang menjadi kesepakatan mitra ekonomi antara Indonesia dan Jepang yang ditandatangani oleh Perdana Menteri Shinzo Abe

dan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono saat itu pada tanggal 20 Agustus 2007 dan mulai berlaku efektif sejak tanggal 1 Juli 2008 (MOFA, 2006). Liberalisasi, fasilitasi perdagangan/investasi, dan kerja sama menjadi tiga pilar utama dalam pembentuka IJEPA.

3. Diplomasi Publik. Sebagaimana yang diketahui bahwa tujuan diplomasi publik adalah agar masyarakat internasional memiliki persepsi baik tentang suatu negara, kedua negara yang terlibat dalam proyek MRT Jakarta, yakni Jepang dan Indonesia juga berharap dengan lancarnya proses pembangunan MRT Jakarta, dapat meningkatkan citra masing-masing negara di hadapan dunia internasional dan menjadikan kesuksesan proyek MRT Jakarta sebagai alat diplomasi publik. Sebagaimana yang dicantumkan dalam situs resmi Kementerian Luar Negeri Jepang bahwa kerja sama di bidang pembangunan dengan pemberian bantuan pinjaman ODA dapat memberikan beberapa keuntungan bagi Jepang, yakni: 1) meningkatkan perekonomian dalam negeri Jepang; 2) berkontribusi dalam penyelesaian masalah global; dan 3) dapat meningkatkan citra Jepang di mata negara lain (MOFA, 2018). Poin satu dan dua sudah dijelaskan secara terperinci pada paragraf-paragraf sebelumnya. Khusus untuk poin tiga, dengan memberikan bantuan ODA sebagaimana yang Jepang lakukan kepada Indonesia pada proyek MRT Jakarta, kepercayaan masyarakat negara penerima bantuan terhadap Jepang akan meningkat yang pada akhirnya akan meningkatkan citra Jepang secara umum di mata dunia.

Begitupula dengan Indonesia, dengan dibangunnya MRT di Jakarta, Indonesia sebagai sebuah negara dapat menggunakan proyek MRT Jakarta sebagai alat diplomasi publik untuk diperkenalkan kepada masyarakat internasional akan Indonesia dan Jakarta yang modern, bersih, dan berkembang menuju perkembangan yang lebih baik, sehingga akan menarik minat masyarakat seperti investor-invester asing untuk berinvestasi di Indonesia, kedatangan wisatawan asing yang meningkat di Indonesia, sehingga akhirnya citra Indonesia akan meningkat bersamaan dengan kesejahteraan masyarakat Indonesia pada umumnya.

4. Diplomasi Konsuler. Fungsi kekonsuleran dalam hal ini duta besar dan para konsul dapat menggunakan hubungan baik yang sudah terjalin antara Jepang dan Indonesia untuk saling membuka keran perpindahan manusia antara kedua negara tersebut, dalam hal ini proyek MRT Jakarta dapat dipromosikan oleh Indonesia sebagai salah satu simbol perekonomian Indonesia yang berkembang kepada pemerintah negara Jepang untuk meningkatkan hubungan khususnya perekonomian, dan kerja sama-kerja sama lainnya yang mendatangkan keuntungan bersama (*mutual benefits*).

Dari pembagian sifat hubungan bilateral berdasarkan tingkat prioritas hubungan yang dikemukakan oleh Kishan S. Rana bahwa terdapat tiga tingkatan yakni: 1) *core zone*; 2) *priority zone*; dan 3) *periphery/third circle*, sebagaimana yang tercantum di BAB II, peneliti melihat kerja sama Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta termasuk ke dalam tingkatan kedua *priority zone*.

Indonesia dan Jepang bukanlah negara tetangga yang berdekatan secara lokasi geografis, ataupun memiliki hubungan istimewa yang berbeda dengan hubungan Indonesia dengan negara-negara Asia Tenggara, ataupun Jepang dengan Amerika Serikat. Meskipun demikian, Indonesia dan Jepang memiliki hubungan tersediri yang cukup intens secara bilateral di bidang politik, perekonomian dan kebudayaan. Khusus berbicara mengenai hubungan bilateral Indonesia dan Jepang di bidang ekonomi, Indonesia dan Jepang sudah beberapa kali melakukan berbagai kerja sama di bidang perekonomian, perdagangan, ekspor-impor, termasuk apa yang dilakukan oleh Indonesia dan Jepang dalam proyek MRT Jakarta ini. Keistimewaan hubungan Indonesia dan Jepang di bidang perekonomian dan kerja sama dibuktikan dengan data dan fakta bahwa Indonesia adalah negara penerima dana ODA terbesar dari pemerintah Jepang (JICA, Indonesia, 2022). Indonesia dan Jepang juga sudah bersepakat untuk menjalin EPA di antara kedua negara dengan diberlakukannya IJEPA pada tahun 2008. Berdasarkan

hal tersebut, peneliti melihat hubungan bilateral antara Indonesia dan Jepang adalah hubungan yang bersifat *priority zone* khususnya di bidang perekonomian.

Terakhir, jenis bantuan luar negeri yang dilakukan oleh Jepang melalui JICA kepada Indonesia dapat dikategorikan berdasarkan enam jenis bantuan luar negeri yang dikemukakan oleh Hans Morgenthau sebagaimana yang telah diterangkan secara detil di BAB IV. Berdasarkan karakteristik bantuan ODA Jepang kepada Indonesia dalam proyek MRT Jakarta, yakni untuk membantu perkembangan infrastruktur transportasi umum di Indonesia khususnya di wilayah ibu kota Jakarta, peneliti melihat jenis bantuan ini dapat dikategorikan kepada jenis bantuan *foreign aid for economic development*. Bantuan jenis ini adalah bantuan yang dilaksanakan dengan dua faktor penentu yakni: 1) pembangunan ekonomi yang tidak merata di negara-negara di dunia; dan 2) meningkatkan intensitas hubungan kerja sama antar negara.

Dalam situs resmi Kementerian Luar Negeri Jepang, dijelaskan tiga karakteristik kerja sama pembangunan yang dilakukan oleh Jepang dengan negara-negara di dunia melalui pinjaman ODA (MOFA, 2019). Ketiga karakteristik tersebut adalah:

1. Mendukung upaya *self-help*

Negara Jepang menekankan pentingnya dialog dan kolaborasi dengan negara-negara berkembang, serta menghormati keinginan dan wilayah kekuasaan negara tersebut. Jepang dalam hal ini membantu membangun pondasi sebuah negara untuk mampu berdiri sendiri hingga negara tersebut mampu *self-reliant* dalam berbagai aspek seperti sumber daya manusia, regulasi dan institusi negara tersebut.

2. Pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan

- a. Mengentaskan kemiskinan melalui pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan
- b. Bantuan infrastruktur, pengembangan sumber daya manusia, *legal system*, meningkatkan industri dan investasi di negara penerima bantuan ODA.

3. *Human Security*

- a. Mengejar hak setiap individu untuk dapat hidup bahagia, penuh kehormatan, bebas dari rasa takut melalui perlindungan dan pemberdayaan
- b. Fokus kepada kelompok masyarakat rentan.

Adapun Kementerian Luar Negeri Jepang juga menyatakan bahwa pemberian bantuan pinjaman ODA kepada negara-negara berkembang di dunia dapat berkontribusi pada proses peningkatan hubungan persahabatan antara Jepang dan negara penerima bantuan ODA (MOFA, 2006).

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya, bentuk pemberian bantuan ODA Jepang sangat beragam, mulai dari pemberian bantuan pendanaan, pembangunan infrastruktur, hingga pemberian barang dan teknologi penunjang pembangunan di negara yang dituju. Berbagai macam bantuan yang diberikan di atas dapat meningkatkan kualitas dan standar hidup masyarakat negara berkembang dan mendorong pembangunan. Bantuan ini juga dapat berkontribusi pada peningkatan kepercayaan antara negara Jepang dan negara penerima bantuan ODA. Dampaknya adalah hubungan persahabatan antara negara Jepang dan negara penerima bantuan dapat meningkat begitu pula dengan intensitas hubungannya.

Bantuan ODA yang diberikan harus dimanfaatkan dengan baik oleh negara penerimanya agar dana bantuan tepat sasaran dan sesuai dengan perencanaan pembangunan. Dalam proyek MRT Jakarta Fase 2, masih terlihat beberapa kendala dan masalah yang menyebabkan proses pengerjaan belum berjalan sesuai dengan perencanaan. Diharapkan setiap kendala yang dihadapi, seperti; kendala dampak pandemi COVID-19; dan juga kendala negosiasi dan perumusan harga pembiayaan proyek dengan kontraktor Jepang dapat segera diselesaikan satu demi satu agar proses pengerjaan dapat berjalan kembali hingga nanti akhirnya masyarakat Indonesia khususnya masyarakat Jakarta dapat menikmati fasilitas tambahan MRT Jakarta Fase 2 bersama dengan Fase 1 yang telah beroperasi sebelumnya. Dalam aspek hubungan internasional, diharapkan suksesnya proyek MRT Jakarta Fase 2 dapat semakin

mempererat hubungan antara Jepang dan Indonesia dalam berbagai bidang, khususnya dalam bidang perekonomian dan kerja sama pembangunan yang mendatangkan *mutual benefit* bagi Jepang dan Indonesia.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab 4 dan bab 5 sebelumnya mengenai interaksi dan hubungan kerja sama JICA dan Indonesia dengan pemberian bantuan pinjaman dana ODA dari Pemerintah Jepang dalam proyek MRT Jakarta khususnya proyek MRT Jakarta Fase 2, dapat disimpulkan bahwa Hubungan kerja sama bilateral yang dilakukan Jepang (melalui JICA) dan Indonesia melalui pemberian bantuan luar negeri ODA dalam proyek MRT Jakarta berpotensi bersifat *mutual benefits*. Meskipun demikian, tetap saja dalam prosesnya, masih ada kendala yang dihadapi oleh Jepang dan Indonesia dalam proses pembangunan MRT Jakarta Fase 2 yang mengakibatkan target penyelesaian proyek MRT Fase 2 terpaksa harus diundur. Sebelumnya, keseluruhan proyek MRT fase 2 ditargetkan selesai pada bulan Maret 2025, namun per bulan Juni 2022, target penyelesaian proyek dibagi menjadi beberapa segmen yakni: bulan Maret 2025 untuk Fase 2A segmen 1 (Bundaran HI – Harmoni); tahun 2027 untuk Fase 2A segmen 2 (Harmoni Jakarta Kota); dan tahun 2030 untuk Fase 2B.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, A. R. (2014). ANALISA BANTUAN JICA (JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY) PADA BIDANG KESEHATAN DI SULAWESI SELATAN. *Universitas Hasanuddin*.
- BKPM. (2021, October 27). *INVESTMENT REALIZATION : FDI & DDI Quarter III (JULY-SEPTEMBER) 2021*. Diambil dari Badan Koordinasi Penanaman Modal Indonesia: [https://www.bkpm.go.id/images/uploads/file\\_siaran\\_pers/Paparan\\_Press\\_Release\\_Realisasi\\_Investasi\\_Triwulan\\_III\\_2021\\_Bahasa\\_Ingggris.pdf](https://www.bkpm.go.id/images/uploads/file_siaran_pers/Paparan_Press_Release_Realisasi_Investasi_Triwulan_III_2021_Bahasa_Ingggris.pdf)
- BPS. (2020). Dibuat dengan mengolah *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2018-2020*. Diambil dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html>. Diakses pada 03/01/2022
- Creswell, J. W. (2014). *Designing Research: Qualitative Methods*. In J. W. Creswell, *Research Design: Quantitative, Qualitative, and Mixed Methods Approaches, Fourth Edition* (pp. 231-262). Los Angeles: SAGE Publications.
- Dugis, V. (2016). Neoliberalisme. In V. Dugis, *TEORI HUBUNGAN INTERNASIONAL: Perspektif Perspektif Klasik* (pp. 107-124). Surabaya: Cakra Studi Global Strategis.
- DKI Jakarta (2018, May 17). *Data Perbandingan Jumlah Kendaraan Pribadi dan Angkutan Umum DKI Jakarta*. Diambil dari JAKARTA open data: <https://data.jakarta.go.id/dataset/data-perbandingan-jumlah-kendaraan-pribadi-dan-angkutan-umum-dki-jakarta>
- JICA. (2018, April). *Indonesia's Development and Japan's Cooperation : Building the Future Based on Trust*. Diambil dari Japan International Cooperation Agency: [https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqzn-att/indonesia\\_development\\_en.pdf](https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqzn-att/indonesia_development_en.pdf)
- JICA. (2018, December 21). *Operational Rules of Special Terms for Economic Partnership (STEP) of Japanese ODA Loans*. Diambil dari Japan International Cooperation Agency: [https://www.jica.go.jp/english/our\\_work/types\\_of\\_assistance/oda\\_loans/step/c8h0vm000053zae9-att/operational\\_rules.pdf](https://www.jica.go.jp/english/our_work/types_of_assistance/oda_loans/step/c8h0vm000053zae9-att/operational_rules.pdf)
- JICA. (2021, September 21). *Types of ODA Loans*. Diambil dari Japan International Cooperation Agency: [https://www.jica.go.jp/english/our\\_work/types\\_of\\_assistance/oda\\_loans/overseas/types.html](https://www.jica.go.jp/english/our_work/types_of_assistance/oda_loans/overseas/types.html)
- JICA. (2022, July 09). *Indonesia*. Diambil dari Japan International Cooperation Agency: <https://www.jica.go.jp/indonesia/english/index.html>

- JRP. (2021, September 20). *Japan Rail Pass maps*. Diambil dari Japan Rail Pass: <https://www.jrailpass.com/maps>
- Lamy, S. L. (2011). Contemporary mainstream approaches: neo-realism and neo-liberalism. In J. Baylis, S. Smith, & P. Owens, *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations Fifth Edition* (pp. 121-129). New York: Oxford University Press.
- Maulia, E. (2018, February 1). *China becomes Indonesia's No. 2 investor with infrastructure drive*. Diambil dari NIKKEI Asia: [asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-becomes-Indonesia-s-No.-2-investor-with-infrastructure-drive](https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-becomes-Indonesia-s-No.-2-investor-with-infrastructure-drive)
- MKRI. (1959). *UNDANG-UNDANG DASAR REPUBLIK INDONESIA 1945*. Diambil dari Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia: <https://www.mkri.id/public/content/infoumum/regulation/pdf/UUD45%20ASLI.pdf>
- MOFA. (2006). *Japan's Official Development Assistance White Paper 2006*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: <https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2006/ODA2006/html/honpen/hp102010000.htm>
- MOFA. (2006, November 28). *JOINT PRESS STATEMENT Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/joint0611-2.html>
- MOFA. (2014, October 15). *Diplomatic Bluebook 2014*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: <https://www.mofa.go.jp/files/000055802.pdf>
- MOFA. (2018, January 20). *Exchange of Congratulatory Messages between Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan and H.E. Mr. Joko Widodo, President of the Republic of Indonesia, on the occasion of the 60th anniversary of the establishment of diplomatic relations between Japan and In.* Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: [https://www.mofa.go.jp/press/release/press4e\\_001872.html](https://www.mofa.go.jp/press/release/press4e_001872.html)
- MOFA. (2018, January 12). *ODA (Official Development Assistance)*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: [https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/oda/page22\\_000783.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/oda/page22_000783.html)
- MOFA. (2019). *Development Cooperation of Japan*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100161805.pdf>
- MOFA. (2021, December 16). *Diplomatic Bluebook 2021*. Diambil dari Japan Ministry of Foreign Affairs: [https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2021/pdf/pdfs/2021\\_all.pdf](https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2021/pdf/pdfs/2021_all.pdf)
- Morgenthau, H. (1962). A Political Theory of Foreign Aid. *The American Political Science Review*, Vol. 56, No. 2, 301-309.
- PT. MRT Jakarta. (2019). *Laporan Tahunan 2019 PT. MRT Jakarta (Perseroda)*. Diambil dari PT. MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2020-09/Annual-Report-MRT-Jakarta-2019.pdf>
- PT. MRT Jakarta. (2020). *Laporan Tahunan 2020 PT. MRT Jakarta (Perseroda)*. Diambil dari PT. MRT Jakarta: [https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2021-05/AR%20MRT%20Jakarta%202020\\_Lowres\\_compressed.pdf](https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2021-05/AR%20MRT%20Jakarta%202020_Lowres_compressed.pdf)
- PT. MRT Jakarta. (2021). *Laporan Tahunan 2021 PT. MRT Jakarta (Perseroda)*. Diambil dari PT. MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2022-05/AR%20MRT%202021-Final-compressed.pdf>
- PT. MRT Jakarta. (2021, November 21). *Mesin Bor Terowongan 1 Fase 2A MRT Jakarta Tiba di Jakarta*. Diambil dari MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mesin-bor-terowongan-1-fase-2a-mrt-jakarta-tiba-di-jakarta>
- PT. MRT Jakarta. (2021, September 22). *Proyek dan Pengembangan MRT Jakarta Fase 1*. Diambil dari MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-1>
- PT. MRT Jakarta. (2021, September 22). *Proyek dan Pengembangan MRT Jakarta Fase 2*. Diambil dari MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-2>
- PT. MRT Jakarta. (2022, June 25). *Proyek dan Perkembangan MRT Jakarta Fase 2*. Diambil dari MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-2>
- Nasrullah. (2022, January 3). *Pengadaan MRT Jakarta Fase 2 Terkendala, Konstruksi dan Tahap Operasional Terancam Tertunda*. Diambil dari MRT Jakarta: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/pengadaan-mrt-jakarta-fase-2-terkendala-konstruksi-dan-tahap-operasional-terancam>
- Nippon Sharyo. (2022, July 10). *ジャカルタ都市高速鉄道南北線向け電車*. Diambil dari NIPPON SHARYO, LTD.: <https://www.n-sharyo.co.jp/business/tetsudo/pages/zmrtj.htm>

- Nuechterlein, D. E. (1976). National Interests and Foreign Policy: A Conceptual Framework for Analysis and Decision-Making. *British Journal of International Studies* Vol. 2 No. 3, 246-266.
- Perwita, A. B., & Yani, Y. M. (2005). Organisasi dan Hukum Internasional. In A. B. Perwita, & Y. M. Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* (pp. 71-102). Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Prastyani, A. (2016). Peran Japan International Cooperation Agency (JICA) dalam proyek pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) di Jakarta tahun 2010-2014. *UPN Veteran Jakarta*.
- Purwadi, R. I. (2015). Kepentingan Jepang dalam Pemberian Bantuan ODA (Official Development Assistance) terhadap Proyek MRT (Mass Rapid Transit) Jakarta. *Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*.
- Rana, K. S. (2020). Bilateral Diplomacy: A Practitioner Perspective. *DiploFoundation: Policy Papers and Briefs* Vol. 15, 1-15. Diambil dari Diplo Edu: DiploFoundation Policy Papers and Briefs vol. 15.
- Regiana, S. T. (2014). Implementasi Program Kerjasama Indonesia dan JICA (Japan International Cooperation Agency) dalam Proyek MECS (Mangrove Ecosystem Conservation and Sustainable Use) di Surabaya dan Balikpapan Periode 2011-2013. *UPN Veteran Jakarta*.
- Sinaga, N. A. (2015). Kerjasama Jepang-Indonesia melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) di Cagar Biosfer Giam Siak Kecil-Bukit Batu, Kabupaten Bengkalis (2012-2014). *Jom FISIP Volume 2 No. 1*.
- Sterling-Folker, J. (2013). Neoliberalism. In T. Dunne, M. Kurki, & S. Smith, *International Relations Theories: Discipline and Diversity Third Edition* (pp. 114-131). Oxford: Oxford University Press.
- Tokyo Metropolitan Government. (2018). Dibuat dengan mengolah *Motor Vehicles and Charged Parking Places by District (End of Fiscal Year 2017)*. Tokyo Metropolitan Government: Automobile Inspection & Registration Information Association, Bureau of General Affairs. Diakses pada 03/01/2022
- Tokyo Metropolitan Government. (2019). Dibuat dengan mengolah *Motor Vehicles and Charged Parking Places by District (End of Fiscal Year 2018)*. Tokyo Metropolitan Government: Automobile Inspection & Registration Information Association, Bureau of General Affairs. Diakses pada 03/01/2022
- Tokyo Metropolitan Government. (2020). Dibuat dengan mengolah *Motor Vehicles and Charged Parking Places by District (End of Fiscal Year 2019)*. Tokyo Metropolitan Government: Automobile Inspection & Registration Information Association, Bureau of General Affairs. Diakses pada 03/01/2022
- Tokyo Statistic Yearbook (Transport). (2022, January 3). Diambil dari Tokyo Metropolitan Government: <https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm>

## **BIOGRAFI**

**Muhammad Mirza Rizki Yudha** adalah Sarjana Hubungan Internasional dari Program Studi Hubungan Internasional FISIP Universitas Padjadjaran. Mirza memiliki ketertarikan terhadap isu-isu terkait kerjasama internasional dan *international business & management*.

**Viani Puspita Sari** adalah dosen Program Studi Hubungan Internasional FISIP Universitas Padjadjaran.