

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Pembangunan Nasional merupakan salah satu kunci dalam menaikkan mutu kualitas hidup masyarakat nasional terutama dalam pertumbuhan perekonomian negara. Pembangunan nasional merupakan salah satu yang perlu dikembangkan secara terus menerus oleh setiap negara mengingat bahwa hal ini menggambarkan salah satu dari sedemikian banyak kepentingan nasional yang dimiliki oleh hampir setiap negara. Pembangunan yang tepat nantinya akan menghasilkan sebuah pertumbuhan ekonomi yang tinggi dimana hal ini menjadi salah satu indikator keberhasilan pembangunan tersebut. Sebagai sebuah negara berkembang, Indonesia sendiri pun ikut serta dalam meningkatkan pembangunannya. Hingga saat ini mengunjukkan bahwa pembangunan telah mengalami perkembangan yang signifikan terutama mengenai pembangunan infrastruktur. Hal ini dapat terlihat dari banyaknya proyek pembangunan infrastruktur terutama dalam jaringan moda transportasi baik dari segi darat, laut, ataupun udara (Riyanto, 2020). Hal ini didasari akibat minimnya moda transportasi yang berada di Indonesia.

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang memiliki keberagaman suku dan keberanekaragaman hayati sekaligus menjadi negara populasi terpadat ke-4 di dunia dengan jumlah populasi mencapai kurang lebih 258,383,256 jiwa dan terdiri dari 17.504 pulau (United Nations, 2005). Hal ini secara tidak langsung menjadi sebuah tantangan bagi Indonesia untuk terus memperbaiki kebutuhan infrastruktur moda transportasi dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat lantaran masih banyak daerah – daerah yang belum terjamah oleh pemerintah yang menunggu untuk mendapatkan sebuah transformasi pembangunan yang memuaskan. Sebagai negara kepulauan, banyak tempat yang menjadi potensi besar dalam sektor pariwisata yang masih belum bisa dimanfaatkan dengan baik akibat kurangnya akses dalam menjangkau keberadaan tempat tersebut. Lagi pun dari Sabang hingga Merauke, Indonesia dikelilingi dengan jalur – jalur darat, laut, dan udara yang digunakan untuk proses pendistribusian berbagai macam kebutuhan hidup berupa sandang dan pangan. Transportasi menjadi salah satu sektor yang harus dikembangkan untuk menunjang

proses pendistribusian ini agar setiap daerah tidak memiliki kesenjangan ekonomi didalamnya (Sumadi, 2020).

Dalam rangka menunjang kelancaran pendistribusian ini maka perlu di regulasikan secara bersama mengenai kelanjutan pemerataan pembangunan nasional dalam sektor transportasi khususnya yang tetap bermutu lingkungan hidup/*sustainable development* (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2019). Termasuk moda transportasi yang masih sangat minim keberadaannya di wilayah Indonesia yakni Moda Perkeretaapian. Moda perkeretaapian memiliki sebuah potensi yang besar dalam penghubung wilayah terutama dalam menghemat waktu, dalam mengangkut kapasitas muatan yang besar, hemat serta ramah lingkungan dikarenakan hanya membutuhkan lahan yang sedikit.

Tabel 1 : Perbandingan Konsumsi Energi

Moda Transportasi	Volume Angkut	Konsumsi Energi BBM/Km	Penggunaan Energi BBM/KM/PnP
Kereta Api	1.500 Org	3 Liter	0,0020
Bus	40 Org	0,5 Liter	0,0125
Mobil	5 Org	0,1 Liter	0,0200

(Sumber: RIPNAS, 2018)

Dilihat dari tabel diatas moda perkeretaapian memiliki keunggulan sehingga pemerintah mengusungkan rencana induk perkeretaapian mengenai pembangunan jalur kereta api dengan proyek pertama yakni Jalur KA. Trans-Sulawesi. Sulawesi menjadi tujuan utama dalam pembangunan moda perkeretaapian mengingat jalur perkeretaapian pun masih terbatas dimana hanya terdapat di lingkup pulau Jawa dan Sumatera. Dalam perencanaan lintas Trans – Sulawesi ini maka tersusun rencana pembangunan jalur perkeretaapian yang terhitung dari Bitung – Gorontalo – Isimu (340 km) , Makassar – Bulukumba – Watampon (259 km), Makassar – Parepare (143 km), Parepare – Mamuju (225 km), Manado – Bitung (48 km).

Sebagai ibu kota dari Indonesia Timur, Sulawesi Selatan telah menjadi tulang punggung pangan nasional yang memiliki banyak potensi yang mampu untuk lebih

lanjut dikembangkan. Dalam sektor perkembangan moda perkeretaapian Trans-Sulawesi, pembangunan ini dimulai dalam proyek pengembangan jalur perkeretaapian tahap pertama yaitu Makassar – Parepare dibawah skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan Pihak Pihak Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) yakni Kementerian Perhubungan yang sekaligus memudahkan para pihak asing mampu ikut andil dalam pembiayaan sebuah pembangunan infrastruktur. Jalur kereta api Makassar – Parepare merupakan salah satu jalur yang diusulkan untuk dibangun dengan melihat sebuah realita dimana Makassar sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan dan Parepare yang telah menjadi kota ke dua yang dianggap penting sebagai sebuah titik simpul distribusi perdagangan ke bagian Timur Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa ke dua kota ini menjadi tempat pengembangan industri dan perdagangan yang melayani kebutuhan yang ada. Jika dilihat dari jumlah lalu lintas barang, peranan dari angkutan darat di wilayah ini masih menjadi yang tertinggi. Oleh karena itu terdapatnya proyek pembangunan jalur perkeretaapian ini didasarkan pada *demand* penumpang serta *demand* Angkutan Barang.

Tabel 2 : Matriks Total Asal Tujuan Penumpang dan Barang di Pulau Sulawesi 2030

Daerah	Perjalanan Penumpang (Orang/Tahun)	Perjalanan Barang (Ton/Tahun)
Sulawesi Barat	796.000	2.581.000
Sulawesi Selatan	9.471.000	12.343.000
Sulawesi Tengah	364.000	1.705.000
Sulawesi Tenggara	1.111.000	2.657.000
Sulawesi Utara	2.872.000	5.319.000
Gorontalo	886.000	2.395.000
	15.500.000	27.000.000

(Sumber: RIPNAS, 2018)

Dengan melihat angka asal tujuan dan barang pada tabel diatas maka Sulawesi Selatan menjadi daerah yang akan mengalami perpindahan barang dan orang yang terbesar di Pulau Sulawesi. Dalam wilayah Sulawesi Selatan terdapat angkutan sungai dan danau, angkutan penyebrangan yakni laut, dan udara yang belum memiliki

akomodasi langsung yang diberikan oleh masing – masing moda transportasi sehingga masyarakat masih harus menggelontorkan biaya yang lebih mahal serta akan memperpadat daerah tersebut dengan kendaraan pribadi ataupun kendaraan pengangkut barang. Hal ini yang akan menjadi dampak tersendiri bagi masyarakat wilayah tersebut jika dibandingkan dengan terdapatnya jalur KA. Makassar – Parepare ini. Dengan perpindahan tersebut maka keberadaan jalur perkeretaapian ini perlu diadakan untuk keterpaduan antarjaringan prasarana sebagai strategi dalam mengurangi angka kendaraan mobil/bus yang akan bertambah, pengurangan angka pengangguran dan meningkatkan Sumber Daya Manusia, mengurangi kemacetan akibat kondisi jalan yang tidak begitu besar, serta tercapainya kebutuhan masyarakat dengan ketepatan waktu yang lebih cepat dalam pelaksanaan berbagai produksi yang dihasilkan yang akan berpengaruh terhadap perekonomian daerah tersebut. Angkutan yang akan terhubung antar moda transportasi yang berada di sekitar trase jalur KA. Makassar – Parepare tersebut yakni Pelabuhan Makassar Newport, Pelabuhan Parepare, Pelabuhan Garongkong di Barru (Pelabuhan arus distribusi PT. Semen Bosowa), Pelabuhan Biringkassi (Pelabuhan Khusus – Pelsus PT. Semen Tonasa), Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros, Terminal Daya (Makassar), Terminal Pekkae (Kecamatan Tanete Rilau, Kab. Barru), Terminal Induk Lumpue (Parepare).

Pada penghujung tahun 2019, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sulawesi Selatan sendiri bernilai Rp. 505 triliun, mewakili 3,1 persen perekonomian Indonesia. PDRB ini mengalami peningkatan dibandingkan dengan sepuluh tahun lalu yang hanya mencapai 2,3 persen. Hal ini mencerminkan adanya pertumbuhan rata-rata yang jauh lebih cepat dibandingkan dengan negara secara keseluruhan, dimana pertumbuhan ekonominya hanya 5 % pada 2019 jika dibandingkan dengan 6,9 % di Sulawesi Selatan (Evans & Millott, 2020). Hal ini dipicu oleh berbagai perkembangan yang terbesar yakni 10,05% dalam lapangan usaha konstruksi proyek pembangunan yang tengah berlangsung serta pengaruh lainnya dari peningkatan produksi bahan baku, peningkatan penumpang, dan daya beli masyarakat. Hal ini membuktikan pembangunan yang mengalami perkembangan dapat berpengaruh terhadap pendapatan regional daerah tersebut.

Jalur dari proyek pembangunan ini memiliki panjang kurang lebih 143 km yang akan melewati 3 kabupaten dan 2 kota di provinsi Sulawesi Selatan yaitu Kabupaten Maros, Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Kabupaten Barru, Kota Makassar dan Kota Parepare. Jalur kereta api ini direncanakan memiliki 5 segmen pembangunan yakni segmen A,B,C,D, dan E sementara segmen F berada dalam segmen D. Pembangunan ini telah dan akan dilaksanakan sepanjang 34,9 km menggunakan dana APBN pada 2015. Dalam proyek ini akan didirikan sekitar 16 Stasiun dalam jalur utama yang terdiri dalam 7 Stasiun Besar dan 9 Stasiun Kecil. Terdapat 3 Stasiun juga yang akan dibangun menjadi *siding track*. Proyek ini sudah berjalan sejak 2015 dan telah menerbitkan studi pendahuluan yang merangkum segala bentuk analisis dari kelayakan proyek untuk bisa dijalankan. Namun dalam menjalankan proyek tersebut pemerintah mengalami hambatan terkait dengan kebutuhan dana yang bersangkut paut mengenai pembebasan lahan atau ganti kerugian tanah serta dalam pengembangan operasi dan pemeliharaan jalur perkeretaapian sebagai upaya mendukung keberlanjutan proses jalur perkeretaapian tersebut. Hal terbesar ialah mengenai pembebasan tanah dimana sebagian masyarakat yang memiliki tanah tersebut mematok harga yang terpantau begitu tinggi dimana dalam kabupaten Barru sebagai tahap operasional 1 sendiri memiliki sebanyak 19 lokasi tanah dengan total 1.442 bidang tanah yang harus dibebaskan sepanjang 2.069.479 m^2 dengan total ganti rugi yakni sebesar Rp. 255.075.610.000,- (Kementerian Perhubungan, 2018). Hal ini yang menyebabkan adanya keterlambatan dalam proses pembangunan sejak 2015 – 2018. Kebutuhan total dana yang diperlukan dalam pengembangan jalur perkeretaapian Trans-Sulawesi ini membutuhkan sebesar Rp. 414,6 Triliun hingga tahun 2024. Dalam proyek pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Parepare ini memiliki total yang harus di alokasikan sebesar Rp. 12,3 Triliun. Sedangkan dalam anggaran Kementerian Perhubungan sebagai Pihak Pihak Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) hanya memiliki sekitar kurang lebih Rp. 6 Triliun yang dapat dialokasikan dan APBD 8,8 Milyar (2017). Bantuan ini mampu diwujudkan dengan mencoba mengembangkan hubungan internasionalisasinya sehingga proses atau pengembangan infrastruktur yang ada di negara tersebut sejalan dengan tujuan yang telah ditentukan. Proses pemerolehan dukungan ini dapat dipertimbangkan dengan melihat dan mengidentifikasi lebih lanjut mengenai peluang ataupun potensi dari suatu negara yang menjadi tujuan. (Badan

Perencanaan Pembangunan Nasional, 2019). Hal ini juga untuk sekaligus mempromosikan proyek yang tengah dikembangkan.

Perwujudan dalam kelancaran bantuan dana ini pun memerlukan sebuah *instrument* yang tepat agar terlaksana tepat sasaran dikarenakan masih terbatasnya APBN yang ada yaitu dalam bentuk investasi. Investasi saat ini merupakan salah satu instrument yang dianggap sebagai motor penggerak dalam roda perekonomian suatu negara (Dewanti E. A., 2012). Dalam kasus negara berkembang, investasi merupakan salah satu cara terkait pengendalian dalam produksi maupun sebuah pengelolaan termasuk didalamnya perihal pembangunan nasional. Dalam perkembangannya, investasi yang digunakan oleh suatu negara tidak datang hanya dari dalam negeri namun berdasarkan realita yang ada banyak yang berasal dari investasi yang dibawa oleh pihak luar yang biasa disebut dengan Penanaman Modal Asing (PMA) atau *Foreign Direct Investment* (FDI). Indonesia sebagai negara berkembang tidak memungkiri bahwasannya investor asing telah menjadi sebuah kebutuhan mutlak dalam pelaksanaan pemerataan infrastruktur untuk membuat kesejahteraan dari masyarakat meningkat. Penanaman Modal Asing berdasarkan Undang – Undang Nomor 25 Tahun 2007 Pasal 1 merupakan sebuah kegiatan penanaman modal dengan tujuan melakukan sebuah usaha yang berada dalam lingkup wilayah Republik Indonesia dengan aktor yaitu penanam modal asing, dalam hal ini termasuk yang menggunakan modal asing secara penuh ataupun yang hanya melakukan kerjasama dengan penanaman modal (Winata A. S., 2018).

Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) di Indonesia sendiri tren dari aliran FDI ini selama kurun waktu 6 tahun yakni 2011 – 2016 meningkat secara drastis dengan jumlah pada triwulan I tahun 2011 aliran yang masuk ke Indonesia mencapai Rp. 39 triliun rupiah dan mengalami peningkatan yang begitu signifikan pada triwulan I tahun 2016 menjadi sekitar Rp. 96,1 triliun rupiah dimana hal ini menandakan bahwa terdapat peningkatan (Kementerian Keuangan, 2017). Peningkatan dari FDI ini mampu menjadi titik fokus yang dapat digunakan dengan baik untuk memajukan proses pengembangan nasional dan begitupun daerah. Seluruh daerah yang ada di dorong untuk mampu menciptakan sebuah suasana dan tempat yang kondusif dengan tujuan menarik investasi asing datang. Selain masalah pendanaan

tersebut kemampuan perihal keahlian pengoperasian, inovasi teknologi serta kecepatan belum dimiliki secara maksimal oleh pemerintah Indonesia dalam proses percepatan pembangunan infrastruktur.

Dalam proyek jalur perkeretaapian ini pun Pihak Penanggung Jawab Proyek Kerjasama yaitu Kementerian Perhubungan pada 2018 memutuskan untuk memberikan beberapa segmen dalam pembangunan ini untuk dibiayai dengan melibatkan swasta melalui FDI dan lokal dengan rasio 36% pendanaan pemerintah/APBN dan 64% swasta/pembiayaan alternatif. Segmen ini terdiri dari konstruksi jalur segmen F serta *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) pada jalur segmen B,C,D,F. Penetapan pelibatan asing pun akan memasuki tahapan pelelangan terlebih dahulu yang berisikan 2 tahap dimana akan terdapat tahapan presentasi proyek dan tahapan konsultasi mengenai proyek ini yang berlangsung selama 8 bulan sehingga dapat memasuki tahap pemberian dari proposal penawaran. Setelah selesainya proses ke 2 tahap ini, pada Desember 2018 dilakukan penerbitan surat pemenang lelang yang dimenangkan oleh PT Pembangunan Perumahan Persero, PT. *China Communication Construction Engineering Indonesia* (CCCEI), PT. Iroda Mitra, dan PT. Bumi Karsa dari total kurang lebih dari 14 yang dinyatakan lolos tahap prakualifikasi proposal penawaran. Konsorsium PTPP ini tergabung dalam PT. Celebes Railway Indonesia. PT. CRI ini nanti nya akan berada di bawah penjaminan dari Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) dan pembayaran akan dilakukan dengan mekanisme *Availability Payment* (AP) yang terhitung 4 tahun setelah masa konstruksi selesai sebagai sebuah mekanisme pembayaran jangka panjang selama 20 tahun.

Foreign Direct Investment terwujud dalam PT. *China Communication Construction Engineering Indonesia* (CCCEI) yang menjadi anak perusahaan dari PT. *China Communication Construction Company* (CCCC) mengalahkan PT. *Kyeryong Construction Industrial* dan PT. *Korea Railroad Corporation* yang tergabung dalam 1 konsorsium setelah dinyatakan lolos dalam persyaratan kualifikasi legalitas/administrasi, persyaratan kualifikasi teknis, serta persyaratan kualifikasi keuangan. PT. CCCC ini merupakan perusahaan ini bergerak dalam bidang investasi, desain, dan konstruksi untuk infrastruktur yang diposisikan sebagai perusahaan infrastruktur terbesar ke-3 di dunia. PT.CCCC memiliki latar belakang menjadi

pembiaya dalam berbagai pembangunan besar terutama di Indonesia salah satunya yakni Jembatan Suramadu sebagai jembatan terpanjang di Asia yang pernah dibangun oleh PT. ini pada 2009 dengan nilai rasio pendanaan 55% pemerintah dan 45% China sebesar Rp. 2,2 triliun. PT. CCCEI telah terbentuk sejak 2008 dan saat ini memiliki total 11 proyek yang tengah ditangani.

Dengan pelibatan FDI dari pengalaman bertahun-tahun sebuah negara maju yakni China serta rangkaian kerjasama yang telah dilakukan bersama Indonesia dapat menjadi langkah dalam pemaksimalan pengetahuan ataupun sebuah inovasi perihal teknologi dalam pengoperasiannya yang lebih dapat diandalkan. Terhitung sejak tahun 2015 – 2020, saat ini jalur perkeretaapian yang telah rampung dibangun yaitu tahap operasional I yang terletak di Kabupaten Barru sepanjang 47,58 Km yakni segmen B dan C. Sedangkan pembangunan lanjutan yakni tahap operasional II yang akan dibangun ialah jalur di Kabupaten Pangkep dan Kabupaten Maros sepanjang 59,6 km yang ditargetkan akan rampung pada 2021 mendatang. Dari data Bappenas, dengan terbentuknya rencana pembangunan konektivitas ini sasaran dari pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan meningkat dari yang sebelumnya sebesar 7,4% pada 2015 menjadi 9,1% pada tahun 2020 (Badan Pengembangan Pembangunan Nasional, 2014). Proyek yang melibatkan investor dalam *Foreign Direct Investment* ini dianggap mampu menghasilkan *output* yang menjadi salah satu bentuk peruntungan yang akan dimiliki oleh pemerintah Indonesia dari pihak asing sebagai sebuah inovasi pembaharuan di negara berkembang serta keberlangsungan dalam tahap operasional jalur perkeretaapian ini. Sebaliknya para investor asing nantinya akan mendapatkan keuntungan dari kegiatan usaha yang mereka coba putuskan untuk menaruh keterlibatannya misalnya dalam bentuk pengakuan kapasitas ataupun peningkatan nilai daya saing. Hal inilah yang menarik minat penulis untuk melakukan Analisis Bentuk *Foreign Direct Investment (FDI)* dalam Pembangunan Jalur Perkeretaapian Makassar-Parepare sehingga tidak melibatkan hanya Penanaman Modal Dalam Negeri.

I.2 Batasan dan Rumusan Masalah

Sejak terdapat proses perencanaan dalam perkembangan pembangunan nasional yang mengacu pada pemerataan pembangunan infrastruktur di setiap daerah khususnya di Sulawesi Selatan dalam moda perkeretaapian, pemerintah mencoba mencari pihak

asing dalam *Foreign Direct Investment (FDI)* untuk mampu mendanai proyek jalur perkeretaapian Makassar-Parepare dengan mempertimbangkan keunggulan pihak asing. Begitupun sebaliknya banyak pihak asing yang menunjukkan ketertarikan dalam proses mendanai proyek dimaksud. Potensi yang berada di wilayah Sulawesi Selatan telah memicu persaingan perusahaan untuk masuk menjadi pihak pendana dalam proyek ini. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan, maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada hasil keluaran dari proses munculnya *Foreign Direct Investment (FDI)* yang telah terjadi pada pembangunan moda perkeretaapian jalur Makassar – Parepare yang telah ditetapkan oleh penulis. Dengan adanya batasan masalah tersebut serta keterbukaan pemerintah Indonesia untuk melibatkan pihak asing dalam penanaman modal di sektor pembangunan moda transportasi berupa jalur konektivitas perkeretaapian membuat penulis ingin untuk melakukan penelitian dengan merumuskan masalah, yaitu :

“Bagaimanakah Bentuk Skema *Foreign Direct Investment (FDI)* dalam Pembangunan Jalur Perkeretaapian Makassar-Parepare?”

I.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak di capai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui proses pemerintah Indonesia dalam pelibatan *Foreign Direct Investment (FDI)* pada pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Parepare.
2. Mengidentifikasi bentuk skema *Foreign Direct Investment (FDI)* pada pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Parepare.
3. Untuk mengetahui hasil *output* bentuk dalam skema *Foreign Direct Investment (FDI)* yang dikeluarkan dalam tahap proses pembangunan infrastruktur moda transportasi berupa jalur perkeretaapian Makassar – Parepare.

I.4 Manfaat Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis, penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan, pengalaman, dan kemampuan peneliti di dalam bidang Hubungan Internasional. Diharapkan mampu memberikan pemaparan bagi peneliti dalam kaitan investasi asing/*Foreign Direct Investment* terhadap proses pengembangan infrastruktur di

Indonesia terutama dalam pembangunan Jalur Perkeretaapian Makassar - Parepare. Serta memperkaya dan mengembangkan penelitian Hubungan Internasional yang telah dilakukan sebelumnya dalam bidang transportasi.

2. Manfaat Praktis, Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna dan dapat dijadikan masukan untuk keperluan Ilmu Hubungan Internasional terutama mengenai investasi di dalam sebuah pembangunan infrastruktur transportasi.

I.5 Sistematika Penulisan

Dalam memberikan kemudahan pemahaman terkait alur pemikiran penelitian secara menyeluruh, maka tulisan ini dibagi ke dalam bagian-bagian yang terdiri dari bab dengan sejumlah sub-bab yang saling berkaitan. Maka dari itu sistematika penelitian terbagi dalam V bab yang berisikan, antara lain:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab I, penulis menguraikan terkait latar belakang masalah dari penelitian yang diambil, batasan dan rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan yang disusun sesuai dengan sebuah penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab II, penulis menjelaskan terkait dengan tinjauan pustaka yang bertujuan untuk membandingkan penelitian penulis terhadap penelitian – penelitian yang sebelumnya telah ada atau menjadi sebuah bahan rujukan, kerangka pemikiran, alur pemikiran dan hipotesis penelitian yang dilakukan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab III, penulis menjelaskan terkait metode penelitian yang digunakan sehingga menghasilkan sebuah penelitian yang sesuai dengan sebuah penelitian ilmiah, berikut didalamnya mengenai dari mana data yang diperoleh seperti pendekatan penelitian, jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, serta waktu dan lokasi dilakukannya penelitian.

BAB IV : PERKEMBANGAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN DI INDONESIA

Dalam bab IV, penulis menjelaskan mengenai pembangunan infrastruktur kereta api Indonesia serta jalur perkeretaapian Makassar - Parepare yang akan dikaitkan dengan proses yang melibatkan pihak asing.

BAB V : PELIBATAN FOREIGN DIRECT INVESTMENT DALAM JALUR PERKERETAAPIAN MAKASSAR – PAREPARE

Dalam Bab V, Penulis menjawab dan menguraikan rumusan masalah terkait analisis proses pelibatan asing serta bentuk *output* yang didapatkan dari *Foreign Direct Investment* dalam pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Parepare yaitu dalam bentuk pendanaan yang terbentuk dalam perusahaan patungan yang telah dilakukan sehingga menunjang berjalannya proyek tersebut serta penjabaran terkait hasil transfer teknologi dan transfer teknologi seperti apa yang diberikan pada proyek KA tersebut.

BAB VI : PENUTUP

Dalam bab VI, penulis menarik kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan sebagai bentuk inti jawaban dari rumusan permasalahan yang ada serta saran dari penelitian yang telah dilakukan.