

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang Permasalahan**

Jakarta yang kemacetannya sudah menjadi masalah besar, membuat Jepang berkeinginan kuat untuk memberikan bantuan di bidang pembenahan sarana transportasi ke tempat kerja seperti kereta api, jalan tol dan pembangunan jalan layang pada perempatan yang menjadi sumber kemacetan. Mulai dari proyek lama seperti jalan layang semanggi yang menjadi lambang kota Jakarta, jalan tol Merak, jalan tol Jagorawi yang menuju ke Bogor, pembenahan jaringan kereta api Jabotabek, peninggian stasiun Gambir. Sekarang ini Jepang memberikan bantuan lagi terhadap Indonesia dan terfokus untuk infrastruktur untuk pembangunan proyek kereta bawah tanah pertama di Indonesia, yaitu "Proyek MRT Jakarta", merupakan pembangunan jaringan sarana angkutan transportasi umum yang baru di Jakarta dan sekitarnya. Proyek MRT ini akan dilaksanakan dengan memanfaatkan semaksimalnya pengalaman dan teknologi Jepang, bagi terealisasinya angkutan kereta bawah tanah yang aman dan nyaman yang sesuai dengan posisi Jakarta sebagai ibu kota negara. Dalam rangka menjadikan jaringan transportasi umum ini sebagai moda yang baru, akan diperkenalkan konsep "Stasiun" yang baru, dengan fungsi sebagai pusat bisnis dan aktifitas perdagangan berupa pertokotan. Jepang ingin membantu menjadikan Jakarta kota yang baru.

Jepang memilih melakukan kerjasama dengan Indonesia karena Jepang ingin membantu meminimalisir ataupun mengurangi kemacetan, pihak Indonesia khususnya pemerintah DKI Jakarta menginginkan seluruh masyarakat bergerak dari satu tempat ketempat lain, baik untuk usaha atau kegiatan-kegiatan lain yang produktif, artinya semua bisa bergerak produktif di ibu kota ini selain itu kenapa Indonesia memilih Jepang adalah karna faktor besarnya dana dari ODA yang akan dikelola oleh JICA untuk keperluan pembangunan Infrastruktur ini khususnya MRT (Mass Rapid Transportation), Jauh sebelum ini Pemerintah DKI Jakarta pada tahun 2000 sudah melakukan koordinasi terhadap Jepang atas proyek ini, akan tetapi JICA masih melakukan study kelayakan untuk proyek MRT itu

sendiri , pada akhirnya tahun 2006 Indonesia dan *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) melakukan MoU untuk melakukan peminjaman dana dan pada 2010. JBIC meminta kepada *Japan International Cooperation Agency* (JICA) untuk masuk dan terlibat dalam manajemen PT MRT Jakarta. PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRT Jakarta) berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas, yang secara mayoritas sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berdiri pada tanggal 17 Juni 2008, PT MRT Jakarta memiliki ruang lingkup kegiatan untuk pengusahaan dan pembangunan prasarana dan sarana MRT; pengoperasian dan perawatan operation and maintenance (O&M) prasarana dan sarana MRT serta pengembangan dan pengelolaan properti/ bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan kawasan sekitarnya .(jakartamrt 2008, hlm.2)

PT MRT Jakarta dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta dan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta.

Sesungguhnya rencana pembangunan MRT di Jakarta sudah dirintis sejak tahun 1985. Namun saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia menegaskan bahwa proyek MRT Jakarta merupakan proyek nasional. Berangkat dari kejelasan tersebut, maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kemudian mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Pencarian dana pinjaman disambut oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan dana pinjaman.

Pada 28 November 2006, penandatanganan persetujuan pembiayaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Gubernur *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf

Anwar. JBIC pun mendesain dan memberikan rekomendasi studi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Telah disetujui pula kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah Indonesia, untuk menunjuk satu badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT ini yaitu JICA). Dalam jadwal yang dibuat JICA dan MRT Jakarta, desain teknis dan pengadaan lahan dilakukan tahun 2008-2009. Tender konstruksi dan tender peralatan elektrik serta mekanik pada tahun 2009-2010. Pekerjaan konstruksi dimulai tahun 2010 sampai tahun 2014. Uji coba operasional dimulai tahun 2014. Namun jadwal tersebut akhirnya mundur. Desain proyek dilakukan mulai 2008 - 2009, tahap konstruksi dilakukan mulai Oktober 2013 dan direncanakan selesai 2018.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, terdapat 3 jenis badan usaha yang dapat dibentuk oleh Pemerintah Daerah, yaitu Badan Pengelola (BP), Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perusahaan Daerah (BUMD/PD) dan Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perseroan Terbatas (BUMD/PT). Ditinjau dari perspektif manajemen, baik BP maupun BUMD/PD tidak memiliki fleksibilitas yang cukup untuk alih daya (outsourcing) maupun bekerjasama dengan sektor swasta, sehingga beresiko terjadinya in-efisiensi karena terbatasnya pendanaan dari Pemerintah Daerah. Sementara BUMD/PT memiliki fungsi yang sama dengan sektor swasta sehingga mampu memanfaatkan sumber daya eksternal secara maksimal. Berdasarkan hal inilah maka kemudian dibentuk PT MRT Jakarta.

Mengingat bahwa masalah kemacetan di Jakarta yang sudah terlalu pelik, maka Pemprov DKI Jakarta merencanakan pembangunan sebuah moda transportasi yang terintegrasi dengan moda angkutan lainnya yang mampu mengangkut banyak penumpang yang disebut *Mass Rapid Transit* atau MRT dengan skema *Heavy Rail Transit* yang direncanakan mampu untuk mereduksi serta mengurai kemacetan ibukota. Oleh karena itu proyek ini secara utuh dikelola oleh Pemprov DKI Jakarta dengan mendirikan apa yang disebut dengan PT MRT Jakarta pada 17 Juni 2008 dengan atas rekomendasi serta berkoordinasi dengan JICA dan membuat mekanisme satu pintu pengorganisasian dalam penyelesaian proyek MRT ini. Secara Menyeluruh dari semua rencana proyek MRT disemua koridor mencapai 144 Milyar Yen dengan dana pinjaman sebesar 120 Milyar Yen

dan sisanya akan menggunakan dana APBD DKI Jakarta. Kemudian untuk pembayaran kredit dari JICA tersebut, pemerintah pusat dan pemerintah provinsi menyepakati proporsi sebesar 42% bagi pemerintah pusat dan 58% pemerintah provinsi.

Sejarah awal dari pembangunan proyek MRT ini sudah ada sebagai wacana dari tahun 2002 terkait dengan *The Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek Phase II*. Serta pada tahun 2004 Pemprov DKI Jakarta bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan menyepakati MoU tentang pengembangan MRT dengan prioritas Koridor Lebak Bulus - Bundaran HI yang kemudian pada tahun 2005 dibuat suatu bentuk studi oleh tim dari *Special Assistance for Project Formation* (SAPROF) dari JBIC hasil dari kesepakatan antara pemerintah RI dan JBIC. Kemudian pada tanggal 28 November 2006 disetujui peminjaman dari pemerintah RI kepada JBIC sebesar 1,869 Milyar Yen sebagai dana untuk *Engineering Services* dari bagian atas *Loan Agreement* tahap 1. Kemudian di tahun 2008 dibentuk suatu BUMD yang secara khusus mengatur terkait MRT yakni PT MRT Jakarta atas rekomendasi dari JICA yang disertai dengan pengiriman tenaga ahli guna melaksanakan *feasibility study*. Kemudian di tahun 2009 *Loan Agreement* tahap 2 senilai 48,15 Milyar Yen sebagai bagian kedua dari total pinjaman untuk Proyek MRT (jakartamrt 2010,hlm.1)

MRT yang berbasis rel rencananya akan membentang sejauh 110.8 Km yang terbagi atas Koridor Selatan- Utara (Lebak Bulus – Kampung Bandan 23.8 Km), Koridor Timur-Barat sepanjang 87 Km (jakartamrt 2009, hal. 2) . Hal ini dipilih karena berdasarkan pertimbangan jalur perekonomian yang sangat pesat untuk masa kini dan masa depan.

Dari uraian di atas bisa dilihat bahwa JICA sudah terlibat sejak awal rekomendasi pembentukan MRT ,Peranan JICA sudah terlihat sebelum proyek konstruksi di mulai tahun 2010 ,dapat kita lihat seperti pembentukan PT MRT ,dan pendanaan pendanaan. Dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan pada peran JICA dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta 2010-2014.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Dari uraian di atas bisa dilihat bahwa JICA sudah terlibat sejak awal rekomendasi pembentukan MRT, dan peranan JICA sudah terlihat sebelum proyek konstruksi dimulai tahun 2010. Dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan pada peran JICA dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta.

Dalam Skripsi ini akan menjawab permasalahan mengenai .

- a. Bagaimana Peran Japan International Cooperation Agency (JICA) dalam Proyek Pembangunan MRT di Jakarta tahun 2010-2015

## **I.3 Tujuan Penelitian**

- a. Menjelaskan Sejarah keterlibatan JICA dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.
- b. Menganalisa Bantuan Jepang dan Proyek MRT di Indonesia.
- c. Menganalisa Peran dari JICA dalam Proyek konstruksi pembangunan MRT di Jakarta.

## **I.4 Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat Praktis :

Diharapkan dapat memberikan pemahaman terhadap Peran JICA (Japan International Cooperation Agency) dalam proyek pembangunan MRT (Mass Rapid Transportation) di Jakarta.

- b. Manfaat Akademis :

Diharapkan dapat memberikan informasi dan data yang lebih jelas didalam Program Studi Ilmu Hubungan Internasional terkait dengan penelitian peran JICA (Japan International Cooperation Agency) di Indonesia

## **I.5 Tinjauan pustaka**

Terdapat beberapa tulisan yang terkait dengan kerjasama Indonesia dengan Jepang terkait JICA di Indonesia, dan penelitian ini akan membahas mengenai letak signifikansi penelitian terlebih dahulu dengan topic bahasan dalam penelitian ini yang berjudul :

“ **Peran Japan International Cooperation Agency (JICA)** dalam proyek pembangunan **Mass Rapid Transit (MRT)** di Jakarta tahun 2010-104”

Pertama diperoleh dari penelitian sebelumnya dari **Erik Vian Sukolistono tahun 2010** dari , **Peran Japan International Cooperation Agency (JICA) Infrastruktur di Jogjakarta dalam pembangunan Sabo Dam** . didalam laporan ini , dibahas mengenai tantangan dibidang pelayanan infrastruktur yang dihadapi oleh Indonesia khususnya yang berada di daerah Jogjakarta ,Isu tentang Bencana alam sangat melekat pada wilayah Indonesia khususnya di Jogjakarta . Posisi JICA kemudian dihadapkan pada kasus penanganan bencana alam di Indonesia,hal ini didasari pada fakta bahwa Indonesia merupakan negara yang rawan bencana alam karena secara geografis negara ini terstruktur atas kepulauan-kepulauan, yang terletak di lempeng aktif yang menyebabkan seringnya terjadinya bencana alam, antara lain banjir, tanah longsor, kekeringan, kebakaran hutan, badai, gempa bumi, Tsunami dan letusan gunung berapi. Bantuan Jepang dalam mendukung pembangunan di Indonesia, yang tercermin atas dukungan Japan International Cooperations Agency (JICA) dalam pembangunan infrastruktur bencana sabo dam. Salah satu proyek yang menjadi fokus JICA dalam pembangunan sabo dam di Indonesia adalah proyek sabo dam Merapi. Hal ini penting karena Merapi bukan hanya gunung yang terletak di dua provinsi sekaligus, yaitu Yogyakarta dan Jawa Tengah, namun juga karakteristik dari gunung ini yang sangat merusak (*high explosive*) sehingga peranan sabo dam Merapi menjadi begitu penting jika dibandingkan dengan proyek-proyek sabo dam lainnya di Indonesia. Peran JICA dalam proyek sabo dam Merapi ternyata tidak semata-mata hanya berorientasi pada faktor teknis semata, namun juga politis. Sabo dam Merapi ternyata merupakan bagian dari kebijakan/politik luar negeri Jepang. Selain itu pembangunan sabo dan Merapi juga menjadi bagian dari interaksi aktor-aktor transnasional , karena pemerintah Jepang melalui JICA secara *continue* dan berupaya mendukung pembangunan dengan dukungan teknis, anggaran, serta peningkatan sumber daya manusia. Dari aspek politik implementasi program JICA dalam pembangunan sabo dam Merapi ternyata melibatkan banyak aktor dari presiden Indonesia hingga masyarakat disekitar Merapi.

Sabo Dam yang dibangun di wilayah Yogyakarta merupakan bangunan tanggul yang difungsikan untuk menampung material yang keluar dari Gunung Merapi. Pembangunan Sabo Dam di wilayah Yogyakarta ternyata seperti halnya proyek-proyek pembangunan infrastruktur lainnya, dimana terdapat beberapa mekanisme yang terintegrasi, yaitu survey, investigasi, desain, konstruksi, operasional dan pemeliharaan (*maintenance*).

Bagi JICA sendiri, keberadaan sabo dam di Yogyakarta memiliki arti penting untuk mendukung manajemen bencana Gunung Merapi di wilayah ini, yang merupakan jalur rangkaian pegunungan berapi Circum Pasifik dan Trans Asiatik. Ini menyebabkan Merapi menjadi gunung berapi teraktif di dunia. Letusannya bersifat periodik sehingga dianggap memerlukan sabo dam sebagai untuk menghambat lahar yang dapat merusak kompleks pemukiman, infrastruktur ataupun lahan pertanian di sekitar Merapi

Penelitian ini membantu penulis untuk mengetahui peran JICA di Indonesia seperti apa khususnya di daerah Luar ibu kota sehingga kita lihat perbedaannya terletak pada fokus dari bantuan JICA didalam menanggapi bencana alam yaitu infrastruktur (pembangunan sabo dam) sehingga penulis mendapatkan perbedaan pada jenis bantuan yang diberikan Jepang untuk Jakarta khususnya proyek MRT , Fokus JICA terletak pada proyek transportasi .

Kedua ,Penelitian dari **Saozinha Concecio Amaral tahun 2008 , yang berjudul *Peranan JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA) dalam pembangunan infrastruktur di Dili.*** Menurut dari penelitian yang ditulisnya perkembangan pembangunan di daerah tertinggal menjadi prioritas nasional bagi pemerintah daerah tersebut . Inisiatif pada individu negara dan kerjasama internasional menjadi elemen penting agar infrastruktur di negara tersebut menjadi lebih baik . Keberadaan JICA di Timor Leste, sebagai lembaga pembangunan yang melaksanakan kerjasama teknikal tersebut telah mengimplementasikan program teknik operasional guna memastikan perkembangan pembangunan yang berkelanjutan dalam membangun kepercayaan diri bangsa dengan memfokuskan kegiatan JICA pada empat program prioritasnya, yakni : pertanian dan pengembangan daerah tertinggal, pemeliharaan

dan peningkatan infrastruktur, pembangunan sumber daya manusia dan pengembangan institusi dan konsolidasi perdamaian.

Dalam menjalankan Program JICA terlebih pada program pemeliharaan dan peningkatan infrastruktur, JICA mengalami kendala-kendala seperti kekurangan SDM, jaminan hukum nasional, dan Ketidakstabilan keamanan Nasional.

Perbedaan yang cukup signifikan terletak pada infrastruktur di penelitian sebelumnya tidak terlalu mengerucut sehingga masih luas cakupannya maka dari itu penulis akan lebih memfokuskan penelitian ini pada satu jenis infrastruktur.

Ketiga, **Jurnal dari pihak JICA, “Kesepakatan Pemerintah Republik Indonesia dan Japan International Cooperation Agency (JICA)”** (JICA 2014,hlm.1) bahwa Pada Senin, 24 Pebruari 2014,telah menandatangani perjanjian proyek pinjaman untuk pengadaan pinjaman ODA Jepang senilai 62,334 milyar Yen untuk proyek-proyek sebagai berikut. Dalam beberapa tahun terakhir, perekonomian Indonesia terus berkembang dan terustumbuh pada tingkat PDB 6% yang ditopang oleh konsumsi domestik dan investasi swasta. Pada 2013, inflasi yang disebabkan oleh neraca pembayaran internasional memburuk dan depresiasi nilai tukar Rupiah Indonesia menyebabkan melambatnya pertumbuhan ekonomi turun menjadi 5,8% dan diperkirakan akan stabil hingga tengah semester . Pada Desember 2010, Indonesia dan Jepang telah sepakat untuk bekerja sama dalam membangun "Metropolitan Priority Area for Investment and Industry in Jakarta Metropolitan Area (MPA)" (Kawasan Prioritas Metropolitan bagi Investasi dan Industri di Kawasan Metropolitan Jakarta) yang bertujuan menanggulangi kekurangan infrastruktur, dalam Kawasan Metropolitan Jakarta, dan pada bulan Oktober 2012, "MPA Strategic Plan" (Rencana Strategis MPA) telah disetujui di tingkat menteri dari kedua pemerintah. "Di antara ketujuh proyek yang telah ditandatangani perjanjian pinjamannya, JABODETABEK Railway Capacity Enhancement Project (I)" dan "Metropolitan Sanitation Management Investment Program: Sewerage System Development in DKI Jakarta (E/S)" adalah bagian dari dua puluh (20) proyek utama dalam MPA Strategic Plan dan memajukan pembangunan MPA. Kerjasama untuk pembangunan infrastruktur urban di kawasan Jakarta , JICA juga mengadakan Railway Capacity Enhancement Project , salah satu pinjaman terkait yang bertujuan untuk



mendukung mitigasi kepadatan lalu lintas kereta api melalui pengembangan kapasitas angkutan penumpang kereta api di kawasan Metropolitan Jakarta , dalam rangka melayani penumpang komuter yang meningkat pesat menuju pusat kota. Sehingga JICA merasa perlu memberikan bantuan dalam proyek infrastruktur di Jakarta .

Menurut Jurnal ini terjadi keefektifan ketika JICA memberikan bantuan dana untuk proses pengembangan infrastruktur sehingga masyarakat Jakarta dapat terintegrasi dengan baik melalui moda transportasi umum .

Dari uraian diatas terlihat jelas bahwa JICA sangat berperan penting dalam semua proses infrastruktur baik yang ada di Indonesia maupun di luar dari Indonesia itu sendiri , JICA tidak pandang bulu dalam melakukan pinjaman dana untuk infrastruktur adapun bantuan JICA selain pendanaan infrastruktur yaitu dalam bidang pendidikan dan kesehatan . Di penelitian ini akan lebih memfokuskan bagaimana Peran dari JICA dalam pembangunan proyek MRT tahun 2010-2014 sehingga peneliti akan lebih memfokuskan kepada peranan JICA dalam proyek ini, ini lah yang membuat penelitian ini berbeda dari yang sebelumnya .

## **I.6 Kerangka Pemikiran**

### **I.6.1 Teori Peran**

Teori Peran atau *role* adalah tindakan yang dilakukan oleh aktor hubungan internasional dimana tindakan ini dilakukan oleh organisasi atau Negara dan actor lainnya yang telah menduduki suatu posisi tertentu untuk menangani masalah yang ada terkait bidangnya (Sarjono Soekanto, Hlm.268) . Peran adalah salah satu aspek dinamis suatu kedudukan, sederhana apabila suatu actor hubungan internasional melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka dia telah menjalankan suatu peranan . Peran dapat dikatakan sebagai pelaksanaan dari fungsi oleh struktur –struktur tertentu .

Peran ini bergantung pada posisi dan kedudukan struktur tersebut dan harapan lingkungan sekitar terhadap struktur tadi. Peran juga dipengaruhi oleh situasi dan kondisi serta kemampuan dari si pemegang peran (Mochtar Mas' oed, hlm 46-47) . Dalam organisasi internasional , semuanya memiliki struktur untuk

mencapai tujuannya. Apabila struktur-struktur tersebut telah menjalankan fungsinya masing-masing maka organisasi tersebut telah menjalankan peranan tertentu. Dengan demikian peranan dapat dianggap sebagai fungsi baru dalam rangka pengejaran tujuan-tujuan kemasyarakatan.

Sama halnya dengan negara, organisasi internasional dapat melakukan dan memiliki sejumlah peran penting seperti :

- a. Menyediakan sarana kerjasama diantara negara-negara dalam berbagai bidang, dimana kerjasama tersebut memberikan keuntungan bagi sebagian besar ataupun seluruh anggotanya .
- b. Selain itu juga organisasi internasional merupakan tempat dimana keputusan tentang kerjasama dibuat juga menyediakan [erangkat administratif untuk menerjemahkan keputusan tersebut menjadi tindakan .
- c. Menyediakan berbagai jalur komunikasi antar pemerintah negara-negara, sehingga dapat dieksplorasi dan akan mempermudah aksesnya apabila timbul masalah .

Peran dapat diartikan sebagai bagian yang harus dimainkan suatu organisasi dalam porsi sosialnya, konsep peran dikemukakan oleh Biddle and Biddle dalam bukunya *Community Development* bahwa peran suatu lembaga dalam bentuk bantuan kepada pihaklain dibedakan menjadi berikut (Biddle and Biddle, hlm.215-218) :

- a. Peran sebagai Motivator, artinya bertindak untuk memberikan dorongan kepada orang lain untuk berbuat sesuatu guna mencapai tujuan .
- b. Peran sebagai komunikator, artinya menyampaikan informasi secara benar dan dipertanggung jawabkan .
- c. Peran sebagai perantara, yaitu mengupayakan dana, daya, dan upaya serta keahlian yang diperuntukan untuk masyarakat .

### **I.6.2 Japan International Cooperation Agency (JICA)**

Pemerintah Jepang terus meningkatkan berbagai kerjasama dengan memanfaatkan dana dan teknologi yang dimilikinya melalui kerangka Bantuan Pembangunan Resmi atau Official Development Assistance (ODA). Bantuan tersebut diberikan kepada negara yang dikategorikan sebagai negara berkembang

dengan berbagai masalah yang dihadapi seperti kelaparan dan kemiskinan serta kurangnya pelayanan pendidikan dan kesehatan. Berbagai kerjasama teknik yang dilakukan oleh pemerintah Jepang dengan negara-negara lain salah satunya yaitu Indonesia. (Bulletin JICA di Indonesia, hal. 11)

Kerangka kerjasama teknik lebih terstruktur dan akhirnya pemerintah mendirikan JICA pada 1 Agustus 1974. JICA merupakan institusi resmi Jepang yang bertanggungjawab atas pelaksanaan kerjasama teknis dengan negara-negara berkembang berdasarkan atas kesepakatan bilateral antar pemerintah secara resmi. Pada awal berdirinya JICA hanya memiliki fungsi sebagai lembaga kerjasama yang secara khusus bertugas untuk menyalurkan bantuan teknik saja namun pada bulan Oktober 2008, JICA melakukan merger dengan bagian operasi kerjasama ekonomi luar negeri dari Japan Bank for International Cooperation (JBIC) menjadi Japan International Cooperation Agency baru sejak saat itu JICA mendapatkan tugas untuk melaksanakan 46 tiga Bantuan Pembangunan Resmi atau Official Development Assistance (ODA) yaitu Bantuan Hibah, Kerjasama Teknik, dan Pinjaman ODA.

Badan Kerjasama Internasional Jepang atau yang lebih sering dikenal sebagai JICA adalah sebuah lembaga yang didirikan pemerintah Jepang untuk membantu pembangunan negara-negara berkembang. Lembaga ini berada di bawah kekuasaan Departemen Luar Negeri dan Lembaga ini juga dimaksudkan untuk meningkatkan kerja sama internasional antara Jepang dengan negara-negara lain.

Pada 1 Oktober 2003 lembaga ini dijadikan sebuah institusi administrasi yang mandiri. Pada tahun 2004, Pemerintah Jepang telah menyusun strategi bantuan untuk pembangunan Indonesia berdasarkan hubungan bilateral.

JICA menolong pengembangan pemerintah dengan memberikan bantuan teknis dan dana yang tidak mengikat. Tujuan JICA adalah membangun daya manusia di negara berkembang atau memperkuat organisasi-organisasi, membantu dalam kebijaksanaan pembangunan negara berkembang, dan melakukan penelitian untuk rencana dasar atau kemungkinan pelaksanaan operasi pembangunan, Dan untuk mempromosikan kerjasama internasional bagi pembangunan ekonomi dan sosial negara-negara berkembang.

Kegiatan-kegiatan JICA bagi negaranegara berkembang diantaranya sebagai berikut :

- a. Kerjasama Teknik
  1. Program Pelatihan teknik
  2. Pelatihan yang dilakukan di negara berkembang
- b. Pengiriman tenaga ahli
  3. Individual expert
  4. Project Expert
- c. Pengadaan Peralatan
- d. Kerjasama teknik tipe proyek
- e. Program studi pengembangan
- f. Pengiriman tenaga ahli muda atau *Japan Overseas Cooperation Volunteers (JOCV)*
- g. Penerimaan dan pelatihan tenaga berkualitas

Bantuan hibah Jepang memiliki Sembilan kategori : bantuan hibah umum, bantuan hibah untuk perikanan, bantuan hibah untuk bencana, bantuan hibah kegiatan budaya, bantuan hibah untuk peningkatan produksi pangan, bantuan hibah pangan, bantuan hibah skala kecil, bantuan hibah non proyek, dan bantuan hibah untuk masalah hutang (Japan's ODA and JICA 2015)

### **I.6.3 MRT**

MRT singkatan dari Mass Rapid Transit, yang secara harfiah berarti moda transportasi yang dapat membawa sejumlah besar penumpang secara cepat. MRT dibagi dalam dua jenis:

- a. Berdasarkan bentuk fisik dibedakan menjadi BRT (Bus Rapid Transit), LRT (Light Rail Transit) yang merupakan kereta listrik, dioperasikan menggunakan gerbong KA sesingkat monorel dan Heavy Rail Transit yang memiliki kapasitas besar seperti yang ada di Jabodetabek saat ini.
- b. Berdasarkan Area Layanan dibagi menjadi Metro yang lingkupnya hanya dalam perkotaan dan Commuter Rail yang merupakan bentuk MRT untuk mengangkut penumpang dari pinggiran kota ke kota dan membawa mereka kembali ke zona penyangga (pinggiran kota).

Jenis MRT yang akan dibangun oleh PT MRT Jakarta adalah berbasis rel MRT tipe Heavy Rail Transit. ( jakartamrt 2009, hlm.1)

Pembangunan MRT didasari oleh beberapa pertimbangan, tak hanya untuk jangka pendek namun untuk jangka panjang. Berikut beberapa pertimbangan yang mendasari pembangunan MRT di JABODETABEK:

Estimasi total kemacetan lalu lintas di Jakarta : Pertumbuhan jalan di Jakarta saat ini kurang dari 1 persen per tahun dan sehari-hari setidaknya lebih 1.000 mobil baru turun ke jalan Jakarta (Jakarta Dishub DKI data ) . Studi yang dilakukan oleh JICA pada 2004 menyebutkan bahwa jika tidak ada perbaikan pada sistem transportasi di Jakarta , diperkirakan bahwa lalu lintas Jakarta akan secara total macet pada tahun 2020 (Studi pada Integrated Transportation Master Plan , SITRAMP II ) (Tentang MRT Jakarta 2015. hlm 1)

#### **I.6.4 Kerjasama Bilateral**

Kerjasama Bilateral terjadi karena masalah nasional, regional maupun global yang muncul sehingga diperlukan adanya perhatian yang lebih dari satu negara , kemudian masing-masing pemerintah saling melakukan pendekatan dengan membawa usul penanggulangan masalah , melakukan tawar-menawar atau mendiskusikan masalah , menyimpulkan bukti-bukti teknis untuk membenarkan satu usul yang lainnya, dan mengakhiri perundingan dengan suatu perjanjian atau saling pengertian yang dapat memuaskan semua pihak (Holsti 1987, hlm.651)

Dalam suatu kerjasama internasional bertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi di dalam negerinya sendiri . Kerjasama internasional tidak dapat dihindari oleh negara atau aktor-aktor internasional lainnya . Keharusan tersebut diakibatkan adanya saling ketergantungan diantara aktor-aktor internasional dan kehidupan manusia yang semakin kompleks, ditambah lagi dengan tidak meratanya sumber daya – sumber daya yang dibutuhkan oleh para aktor internasional . Dalam suatu kerjasama internasional bertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi didalam negerinya sendiri. Kerjasama internasional merupakan sisi lain dari konflik internasional yang juga merupakan salah satu aspek dalam hubungan internasional .

Telah menjadi bagian dalam kehidupan berbangsa dan bernegara bahwa setiap bangsa-bangsa di dunia ini akan melakukan interaksi antar-bangsa yang mana terselenggaranya suatu hubungan internasional baik melalui berbagai kriteria seperti terselenggaranya suatu hubungan yang bersifat bilateral , regional, maupun multilateral. Hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Kusumohamidjojo tentang hubungan bilateral yakni suatu hubungan kerjasama diantara negara-negara yang berdekatan secara geografis ataupun yang jauh diseberang lautan dengan sasaran utama untuk menciptakan perdamaian dengan memperhatikan kesamaan politik kebudayaan dan struktur ekonomi . (Kusumohamidjojo 1987 , hlm.3)

Terselenggaranya hubungan bilateral juga tidak terlepas dari tercapainya beberapa kesepakatan antara dua negara yang melakukan hubungan yang mana mereka mengabdikan pada kepentingan nasional dalam usaha untuk menyelenggarakan politik luar negerinya masing-masing .

Hubungan bilateral menurut Holsty dan Azhary tentang variable-variabel yang harus diperhitungkan dalam kerjasama bilateral adalah :

- a. Kualitas dan kapabilitas yang dimiliki oleh suatu negara
- b. Keterampilan mengerahkan kapabilitas tersebut untuk mendukung berbagai tujuan
- c. Kredibilitas ancaman serta gangguan
- d. Derajat kebutuhan dan ketergantungan
- e. Responsivitas kalangan pembuat . (Holsty 1988, hlm.22)

Oleh karena itu Kerjasama Bilateral sangat cocok untuk kedua negara ini dikarenakan Jepang menganggap Indonesia sebagai negara yang penting bisa dilihat dari kerjasama yang terjalin sampai sekarang . Kerjasama Indonesia – Jepang sudah terjalin lama hingga dalam Proyek MRT ini pun Indonesia meminta Jepang untuk terlibat dalam proyek ini .

### **1.6.5 Bantuan Luar Negeri**

Menurut Alan Rix, Bantuan Luar Negeri dalam bukunya *Japan's Foreign Aid Challenge : Perform and Aid Leadership* . Menurutnya pemberian bantuan luar negeri antara negara donor dan negara penerima bantuan tidak terlepas dari

maksud dan motivasi para negara donor . Motivasi yang dimaksud Alan Rix , yaitu :

- a. Motif Kemanusiaan , yang bertujuan untuk mengurangi kemiskinan di Negara-negara berkembang melalui dukungan kerjasama ekonomi
- b. Motif Politik yang memusatkan tujuan untuk meningkatkan imej negara donor. Peralihan pujian menjadi tujuan dari pemberi bantuan luar negeri baik dari sektor politik domestic dan hubungan luar negeri donor.
- c. Motif Keamanan nasional yang mendasrkan pada asumsi bahwa bantuan luar negeri dapat menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang akan mendorong stabilitas politik dan akan memberikan keuntungan pada kepentingan negara donor. dengan kata lain motif keamanan nasional ini juga memiliki sisi ekonomi.
- d. Motif kepentingan nasiona yaitu motif yang berkaitan dengan kepentingan nasional negara donor.

### I.7 Alur Pemikiran



**Gambar 1 Alur Pemikiran**

## **I.8 Metodologi Penelitian**

*Metode* berasal dari kata "*methodos*" yang terdiri dari kata "*metha*" yaitu melewati, menempuh atau melalui dan kata "*hodos*" yang berarti cara atau jalan. Metode artinya cara atau jalan yang akan dilalui atau ditempuh. Sedangkan menurut istilah metode ialah cara atau jalan yang harus ditempuh untuk mencapai sebuah tujuan. *Metodologi* secara bahasa berasal dari bahasa Yunani yaitu "*methodos*" dan "*logos*". Kata "*logos*" berarti ilmu atau bersifat yang ilmiah. Jadi metodologi adalah ilmu atau cara yang digunakan untuk memperoleh suatu kebenaran dengan menggunakan penelusuran dengan urutan atau tatacara tertentu sesuai dengan apa yang akan dikaji atau diteliti secara ilmiah (Hamid Darmadi 1994, hlm.1)

Untuk menunjang penelitian ini digunakan metode penelitian dengan pendekatan kualitatif yang jenis penelitiannya adalah deskriptif analitis yaitu dengan metode pengumpulan data, Data-data yang sudah terkumpul melalui seleksi dan pengelompokan berdasarkan kebutuhan yang nantinya akan dianalisis. Analisis data ini dilakukan agar data yang diperoleh dari pengamatan dapat diartikan secara jelas.

Jenis Penelitian yang akan dilakukan bersifat deskriptif dengan tujuan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada secara sistematis, aktual akurat dan mengenai realita, kejadian serta hubungannya, dengan menggunakan metode kualitatif. Dalam hal ini adalah Peran JICA dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta tahun 2010-2014. Metode Kualitatif ini digunakan karena pertama menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda. Kedua, Metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan responden. Ketiga, metode ini lebih peka dan lebih cepat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2001, hlm.5).

### **I.8.1 Sumber Data**

Untuk mendapatkan data dalam upaya pengumpulan data penelitian, maka dilakukan dengan menggunakan data dan informasi yang diperoleh dari beberapa sumber yang terbagi dalam dua jenis, yaitu :



Data Primer : Sumber data yang digunakan yaitu berupa wawancara dengan pihak JICA dan Wawancara yang dilakukan dengan PT. MRT Jakarta dan pernyataan resmi, press realese dari dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pihak Pemerintah Daerah Jakarta & Bappenas .

Data Sekunder : Sumber data yang digunakan yaitu diperoleh dengan melakukan studi pustaka melalui buku-buku serta jurnal-jurnal terkait dengan Pembangunan MRT khususnya di Jakarta , serta peran dari JICA terkait Infrastruktur , dan jurnal-jurnal yang berkaitan dengan ODA Jepang di Indonesia .

### **I.8.2 Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui kegiatan riset berupa dokumen yang resmi yang dikeluarkan negara melalui pihak terkait (JICA , Bappenas ) melalui studi kepustakaan (Library Research) yang diklasifikasikan dan dikumpulkan dari sejumlah literatur. Data yang dikumpulkan berupa data yang berkaitan dengan dan informasi yang terkait dengan masalah yang dibahas dalam penelitian dengan berbagai sumber data baik data primer maupun data sekunder (Kajian Pustaka,hlm. 1).

Untuk Data Primer pengumpulan data berupa dokumentasi,dalam studi kepustakaan (libraryan research) yaitu dengan mengumpulkan dokumen dan interview mendalam dengan para ahli. Dokumen berupa teks-teks tertulis dalam bentuk artikel, buku, berita surat kabar, dan juga dokumen resmi, serta publikasi data internet (web site). Teknik lainnya yang akan digunakan penulis dalam karya penelitian ini adalah melalui interview yang mendalam dengan para ahli (stakeholder) JICA perwakilan Indonesia di Jakarta. Dan Informasi-informasi ini dikumpulkan melalui pernyataan-pernyataannya, serta tulisan dan catatan sebagai figur yang merepresentasikan institusi JICA.

Sementara untuk pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara studi kepustakaan (Library research) yang diklasifikasikan dan dikumpulkan dari sejumlah literatur . Untuk data sekunder penulis mengumpulkan data dan informasi dari buku mengenai teori peran dalam ilmu hubungan internasional , dari buku mengenai Infrastruktur Jakarta terkait proyek MRT serta pencarian informasi pendukung lainnya melalui artikel online dan website.

### **I.8.3 Teknik Analisis Data**

Teknik Analisis data yang digunakan penulis dalam menganalisa masalah dalam penelitian bersifat deskriptif analisis, Sehingga suatu permasalahan dijelaskan berdasarkan fakta-fakta yang ada dan kemudian menghubungkan fakta yang ditemukan berdasarkan kerangka pemikiran yang digunakan.

Analisis data yang sesuai dengan kerangka pemikiran yang digunakan agar data yang diperoleh dikumpulkan melalui studi kepustakaan serta wawancara yang kemudian diklasifikasikan dan dikumpulkan untuk digunakan dalam proses penyusunan penelitian serta untuk menjawab pertanyaan penelitian.

### **I.9 Sistematika Pembahasan**

Dalam menyajikan pemahaman sistematis mengenai Peran JICA dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta tahun 2010-2014, Karya ilmiah ini terbagi dalam empat bab yang terdiri dari bab serta sub bab yang bersinergi satu dengan yang lainnya.

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisikan latar belakang permasalahan. Kemudian disambung dengan rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, alur pemikiran, metode penelitian, serta sistematika pembabakan.

#### **BAB II KETERLIBATAN JEPANG DALAM PROYEK MRT DI JAKARTA**

Ini penulis akan menjelaskan mengenai Proyek MRT di Indonesia dan memaparkan Bantuan Jepang dalam proyek MRT ini.

#### **BAB III PERAN JICA DALAM PROYEK PEMBANGUNAN MRT TAHAP 1**

Ini penulis akan menganalisa mengenai Peran JICA di dalam Proyek konstruksi MRT 2010-2014 untuk keberlangsungan infrastruktur di Indonesia khususnya Jakarta.

#### **BAB IV PENUTUP**

Ini berisikan Kesimpulan dari keseluruhan dan Saran untuk Pemerintah Indonesia.