

KEPENTINGAN INDONESIA TERHADAP JEPANG DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-SURABAYA

Dinda Restia Ayu Dwi Ramadhani

Program Studi Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Malang

dindares01@gmail.com

Haryo Prasodjo

Program Studi Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Malang

haryoprasodjo@umm.ac.id

Najamuddin Khairur Rijal

Program Studi Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Malang

najamuddin@umm.ac.id

Hamdan Nafiatur Rosyida

Program Studi Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Malang

hamdannafiaturr@umm.ac.id

Abstrak

Proyek infrastruktur kereta cepat tidak hanya dilihat sebagai isu ekonomi, lebih dari itu teknologi tinggi kereta cepat berkembang menjadi

isu politik dunia. Rivalitas negara dan produsen kereta cepat terjadi di beberapa wilayah di dunia, salah satunya di Indonesia. Rivalitas antara Tiongkok dan Jepang dalam kereta cepat memberikan peluang bagi Indonesia untuk memainkan peran dan memaksimalkan daya tawar untuk memperoleh keuntungan dari rivalitas tersebut. Jepang yang merupakan mitra strategis Indonesia, mendapatkan kesempatan untuk membangun kereta cepat Jakarta-Surabaya setelah sebelumnya kalah dari Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Menggunakan pendekatan ekonomi politik internasional, tulisan ini membahas mengenai kepentingan Indonesia terhadap Jepang dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Surabaya. Terdapat beberapa hal yang dilihat, yaitu peran strategis Jepang bagi Indonesia dalam hal investasi, peran penting Jepang bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia, kebutuhan Indonesia akan pembangunan infrastruktur berkelanjutan serta konektivitas wilayah, serta kebutuhan akan transfer teknologi yang bertujuan untuk membangun sumber daya manusia dan mewujudkan sistem transportasi yang lebih baik.

Kata Kunci: *ekonomi politik; hubungan Jepang-Indonesia; kereta cepat*

Abstract

The high-speed train infrastructure project is not only seen as an economic issue, more than that, high-speed train technology has developed into a world political issue. Rivalry between countries and manufacturers of high-speed trains occurs in several regions of the world, one of which is Indonesia. The rivalry between China and Japan in the high-speed train provides an opportunity for Indonesia to play a role and maximize bargaining power to take advantage of the rivalry. Japan, which is Indonesia's strategic partner, received the opportunity to build the Jakarta-Surabaya high-speed train after previously losing to China in the Jakarta-Bandung high-speed rail project. Using an international political economy approach, this paper will discuss the shape of Indonesia's interest in Japan

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
in the Jakarta-Surabaya high-speed rail construction project. There are several things that are seen, namely Japan's strategic role for Indonesia in terms of investment, Japan's important role for Indonesia's economic growth, Indonesia's need for sustainable infrastructure development and regional connectivity, and the need for technology transfer aimed at building human resources and realizing the better transportation system.

Keywords: *high speed railway; Japan-Indonesia relations; political economy*

Pendahuluan

Pada tahun 2016, sesaat setelah Pemerintah Indonesia memberikan tender proyek pengerjaan kereta cepat Jakarta-Bandung kepada Tiongkok, Pemerintah Indonesia melalui Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan melakukan pertemuan dengan Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe dalam kunjungannya ke Tokyo untuk menggandeng Jepang dalam proyek infrastruktur kereta cepat Jakarta-Surabaya (Jannah, 2019). Dalam kunjungan tersebut, Luhut Binsar Panjaitan memberikan langsung surat permohonan kepada Jepang, untuk segera mengajukan proposal proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya sendiri merupakan bagian dari Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) dan telah dirancang sejak tahun 2011, dan menjadi bagian proyek strategis nasional yang tetuang dalam Proyek Strategis Nasional yang diatur dalam Perpres 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, dan diubah terakhir kali melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 109 Tahun 2020 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang

Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Sekretaris Kabinet RI, 2020).

Dalam pertemuan antara Menteri Luhut Binsar Panjaitan dengan PM Shinzo Abe tersebut, kedua pihak membahas program rencana proyek pembangunan infrastruktur transportasi kereta cepat Jakarta-Surabaya. Pembahasan mengenai jenis konstruksi yang akan digunakan, serta mengoptimalkan penggunaan *local content* dari Indonesia pada konstruksi tersebut. Sebagaimana harapan dari Pemerintah Indonesia, agar Jepang dapat melakukan alih teknologi kereta cepat kepada Indonesia (Putra, 2016). Sepanjang tahun 2016 sampai dengan 2018, pihak Indonesia dan Jepang terus melakukan komunikasi dan juga pra studi kelayakan untuk persiapan pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Dalam pelaksanaan pra studi tersebut, Indonesia dan Jepang membahas terkait kecepatan yang digunakan pada kereta cepat Jakarta-Surabaya.

Pada tanggal 13 Desember 2017, Wakil Presiden Indonesia, Jusuf Kalla dalam sebuah pertemuan dengan perwakilan dari Japan International Cooperation Agency (JICA) dan Duta Besar Jepang untuk Indonesia Masafumi Ishii di Istana Wakil Presiden menyampaikan, permintaan Pemerintah Indonesia untuk menekan biaya proyek seminimal mungkin, dengan tetap mempertahankan waktu tempuh kurang dari 6 jam untuk rute Jakarta-Surabaya. Dikarenakan berdasarkan dari studi kelayakan pertama, jika menggunakan elektrifikasi dengan kecepatan operasi 200 km/jam, dana yang dikeluarkan pemerintah Indonesia dapat menghabiskan lebih dari Rp. 170 triliun (Suhendra, 2017). Oleh karena itu, pemerintah Indonesia meminta agar Jepang tidak membangun jalur rel baru, akan tetapi menggunakan jalur rel eksisting yang sudah ada. Pembangunan di atas rel eksisting dapat menekan pengeluaran biaya yang sebelumnya mencapai Rp

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) 80-102 triliun menjadi sekitar Rp 50 triliun. Kereta cepat juga tidak menggunakan energi listrik, dan menggunakan tenaga diesel. Selain itu, pemerintah Indonesia mengurangi penggunaan produk impor dalam proyek kereta cepat. Kereta cepat Jakarta-Surabaya akan menggunakan kecepatan 160 km/jam dengan waktu tempuh 5,5 jam dari Jakarta ke Surabaya (Sukmana, 2018).

Sampai pada 24 September 2019, bertempat di Hotel Pullman, Jakarta, Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Zulfikri dan Direktur Jembatan Dirjen Bina Marga KemenPUPR Iwan Zarkasih dan pihak Jepang yang diwakili Direktur Urusan Ekonomi Kedutaan Besar Jepang untuk RI Tadayuki Miyashita dan Perwakilan Senior Badan Kerja Sama Internasional Jepang (JICA) oleh Kawabata Tomoyuki sepakat untuk menandatangani *memorandum of understanding (MoU) Summary Record on Java North Line Upgrading Project* (Prasodjo & Rijal, 2021). MoU ini berisikan tentang kesepakatan teknis yang menjadi objek utama dalam pelaksanaan *Preparatory Survey* (dasar survei persiapan) yaitu mengenai lebar jalur, jenis konstruksi, sistem persinyalan, desain kecepatan dan jenis sarana perkeretaapian, tahapan konstruksi, pemberdayaan *local content*, pembebasan lahan Rumija (Rumah Milik Jalur Kereta Api) dengan pembangunan perlintasan tidak sebidang di antaranya jalan layang (*fly over*), bawah tanah (*underpass*) dan jembatan penyeberangan orang (JPO), serta rincian biaya proyek melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2019).

Peneliti melihat ada hal menarik yang bersifat anomali, di mana dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, Pemerintah Indonesia menunjuk langsung Jepang tanpa melalui proses tender, berbeda dengan

proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang tendernya dimenangkan oleh Tiongkok. Peneliti melihat, Jepang sebagai mitra strategis Indonesia dapat menjadi penyeimbang kekuatan Tiongkok baik di Indonesia maupun kawasan. Berdasarkan pada paparan latar belakang di atas, tulisan ini akan membahas mengenai kepentingan pemerintah Indonesia terhadap Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, dan memberikan gambaran spesifik mengenai bentuk kerja sama kedua negara dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya.

Tinjauan Teoritis: Ekonomi Politik Internasional

Ekonomi politik internasional adalah sebuah pendekatan yang dipengaruhi oleh adanya interaksi antara politik dan ekonomi pada level internasional. Pendekatan Ekonomi politik internasional berfokus pada isu ekonomi dan politik, yaitu dengan melakukan analisa terhadap pengaruh politik dalam dinamika pasar dan menjelaskan hubungan antara ekonomi dan politik atau sebaliknya. Secara sederhana, ekonomi politik internasional dapat dipahami sebagai sebuah hubungan antara politik dan ekonomi atau antara negara dan pasar (*market*). Yaitu, bagaimana politik dapat digunakan untuk memperoleh tujuan dari ekonomi, bagaimana instrumen ekonomi digunakan sebagai tujuan politik. Oleh karena itu, aktor yang terlibat dalam ekonomi politik internasional terdiri dari negara, pasar dan sosial. Sehingga, kekuatan daya tawar secara politik menjadi isu atas ekonomi dalam hubungan antar negara (Sriyani & Nonutu, 2020).

Ekonomi politik muncul karena adanya interaksi, keterhubungan, dan kesalingterkaitan di mana hal itu saling memengaruhi ke dalam aspek ekonomi dan politik. Adanya ekonomi politik karena terdapat keterhubungan antar negara dan pasar, di mana pasar dijadikan tempat

terjadinya kegiatan ekonomi sehingga suatu negara dapat menghasilkan kekayaan yang kemudian kekayaan negara tersebut dapat menjadi sebuah *power* bagi negara (Maiwan, 2015). Dalam pandangan ekonomi politik internasional, suatu negara membutuhkan kerja sama di antara mereka karena keseimbangan pada masing-masing pembayaran negara sangat rentan terhadap guncangan dan gangguan yang besar. Menurut Balaam dan Dillman (2010), subjek yang terlibat dalam studi ekonomi politik internasional ini adalah negara, pasar dan masyarakat. Ketiga subjek tersebut saling berkaitan satu sama lain dan negara memiliki kekuasaan untuk membuat keputusan tentang distribusi seperti uang, produk, keamanan, dan inovasi. Pada banyak kasus yang ditemukan, negara membuat keputusan terkait pencapaian tujuannya yakni bagaimana pasar dan masyarakat dapat mencapai ekonomi global (Sriyani & Nonutu, 2020).

Dalam perkembangannya, beberapa problem yang dibahas dalam pendekatan ini adalah isu yang berkaitan dengan hubungan antara negara industri dengan negara non industri, masalah keuangan internasional, masalah perdagangan internasional, dominasi negara, serta peran dari perusahaan multinasional yang merupakan konsekuensi dari globalisasi ekonomi. Ekonomi politik internasional sendiri hadir sebagai bagian dari studi dalam Hubungan Internasional selama masa Perang Dingin antara Uni Soviet dengan Amerika Serikat. Pendekatan ini berawal dari sebuah analisa kajian yang melihat pada keamanan internasional, sampai pada akhirnya berembang pada peran pasar, keamanan ekonomi, perang perusahaan multinasional, institusi internasional, serta organisasi internasional. Pendekatan ini merupakan perkembangan dari disiplin ilmu Hubungan Internasional, yang merupakan multidisiplin ilmu, baik dari politik maupun ekonomi yang menekankan pada analisa lanjutan mengenai hubungan

antara faktor politik dan ekonomi pada interaksi internasional, baik oleh negara maupun aktor non negara.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan bagian dari konsep ekonomi politik internasional melalui pendekatan developmentalisme. Developmentalisme menjadi isu utama dalam kajian ekonomi politik internasional pasca Perang Dunia II. Hal tersebut berkaitan dengan semakin berkembangnya hubungan suatu negara dengan negara lain yang kemudian diikuti dengan kemajuan teknologi, informasi dan komunikasi. Developmentalisme merupakan konsep pembangunan oleh negara berkembang, sehingga developmentalisme dalam konteks ekonomi politik internasional dipahami sebagai peningkatan perekonomian dengan menentukan pada kebutuhan dan aspirasi masing-masing negara. Indonesia termasuk ke dalam Dunia Ketiga di mana Indonesia membutuhkan adanya perbaikan tatanan dalam negaranya salah satunya dalam hal pembangunan untuk memperkuat negara. Hal ini dapat dilihat pada program pembangunan pemerintah Indonesia dalam bidang infrastruktur transportasi sebagaimana transportasi menjadi bagian dari konsep Developmentalisme bahwa suatu negara berhak untuk memperbaiki tatanan negaranya (Anwar, 2014).

Negara membutuhkan interaksi seperti kerja sama dengan negara lain untuk mencapai tujuan kepentingan negara itu. Sehingga munculnya ekonomi politik karena adanya interaksi yang didapat dari kerja sama negara tersebut di mana hal ini dapat dilihat pada tujuan Indonesia yang ingin membangun infrastruktur transportasi kereta cepat dengan menunjuk langsung Jepang sebagai mitra kerja samanya. Dalam pendekatan Liberalisme bahwa suatu negara berhak juga mendapat bantuan asing sebagaimana Jepang berinvestasi ke Indonesia untuk membantu pembangunan Indonesia dalam proyek kereta cepat. Perspektif Liberalisme

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) menyatakan akan kebebasan setiap negara untuk menggerakkan perekonomiannya guna pertumbuhan suatu negara dalam segi pembangunan nasionalnya. Hal ini dapat dilakukan melalui terciptanya kebijakan dalam maupun luar negeri suatu negara di mana kebijakan tersebut dapat memengaruhi aktivitas perekonomiannya (Jackson & Sorensen, 2013).

Menggunakan pendekatan ekonomi politik internasional, tulisan ini berusaha untuk menganalisis mengenai hal-hal yang berkaitan dengan kepentingan nasional serta struktur sistem internasional, yaitu bagaimana bentuk kepentingan Indonesia dalam menggandeng Jepang untuk membangun proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Sedangkan dalam hal struktur sistem internasional, peneliti akan melihat pada keuntungan Indonesia dengan keberadaan Jepang dalam proyek infrastruktur di Indonesia sebagai penyeimbang dari Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif untuk memahami dan menjelaskan hal-hal yang berkaitan dengan kepentingan Indonesia terhadap Jepang dalam proyek pembangunan infrastruktur kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Metode penelitian kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini di mana penelitian ini tidak membutuhkan data numerik atau angka-angka untuk menganalisis penelitian ini. Teknik pengumpulan data dan informasi yang didapatkan berupa *library research*. Sumber informasi yang diperoleh sesuai dengan tema penelitian ini dan data bersifat primer maupun sekunder kemudian diolah dan dipilah sehingga dapat menjadi data pendukung (Raco, 2018).

Pembahasan

Peran Strategis Jepang bagi Pertumbuhan Ekonomi Indonesia

Penandatanganan kerangka kerja sama *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* pada 20 Agustus 2007, merupakan momentum penting dalam hubungan bilateral Indonesia-Jepang, setelah normalisasi hubungan kedua negara di tahun 1958. Pada 1 Juli 2008, merupakan tanggal pemberlakuan dari perjanjian kerja sama ekonomi tersebut. Dalam perkembangannya, berbagai macam kerja sama terus ditingkatkan oleh Indonesia bersama Jepang, baik dalam bidang ekonomi, politik, sosial, maupun keamanan. Setelah pemberlakuan perdagangan bebas antara Indonesia-Jepang, jumlah investasi dan juga proyek Jepang di Indonesia terus mengalami pertumbuhan. Hal tersebut dapat dilihat pada jumlah proyek industri Jepang yang ada di Indonesia pada Tabel 1.

Tabel 1. Jumlah Proyek Industri Jepang di Indonesia 2013-2020

Tahun	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jumlah Proyek	573	585	1.343	2.038	2.088	1.895	2.237	4.851

Sumber: Diolah dari data Badan Koordinasi Penanaman Modal (*Investment Coordinating Board*)

Peningkatan dari jumlah proyek industri Jepang di Indonesia setiap tahunnya, menjadikan Jepang sebagai investor kedua terbesar di Indonesia setelah Singapura dalam kurun waktu 2013-2019, dengan jumlah investasi sebagai berikut,

Tabel 2. Jumlah Investasi Jepang di Indonesia 2013-2019 (Juta US\$)

Tahun	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Jumlah Investasi	4.712.894	2.705.131	2.876.990	5.400.906	4.996.158	4.952.771

Sumber: Diolah dari data Badan Koordinasi Penanaman Modal (*Investing Coordinating Board*)

Sampai dengan tahun 2018, 87 persen dari investasi Jepang di Indonesia berada pada sektor industri manufaktur seperti makanan, minuman, otomotif, dan peralatan elektronik dan berkontribusi pada nilai ekspor Indonesia yang mencapai angka 407 triliun dengan menyumbang 6,1 persen GDP nasional dan membuka lapangan pekerjaan untuk 4,7 juta jiwa (Fitriyanti, 2018). Tingginya investasi Jepang di Indonesia memberikan dampak yang positif bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia secara keseluruhan. Tidak hanya itu, Jepang juga memiliki beberapa proyek infrastruktur besar jangka panjang yang ada di Indonesia, seperti yang terdapat pada Tabel 3.

Tabel 3. Proyek Infrastruktur Jepang di Indonesia 2013-2020

Tahun	Nama Proyek
2020	Peresemian Tahap I Pelabuhan Patimban
2020	Urban Flood Control System Improvement in Selected Cities (Phase 2)
2019	Proyek Jakarta Sewerage Development (Zone 6) (Phase 1)
2019	Program Pembangunan Kembali Jembatan Palu IV
2019	Percepatan Pembangunan Infrastruktur dan KPBU Berkualitas
2014	Metropolitan Priority Area for Investment and Industry in Jakarta

	Metropolitan Area
2013	Pembangunan PLTU Ultra Super Critical dan Tenaga Panas Bumi

Sumber: *Japan International Cooperation Agency (JICA)*

Keberadaan proyek besar dalam infrastruktur menjadikan Jepang sebagai mitra strategis bagi Indonesia. Bahkan hubungan bilateral antara keduanya dapat dikatakan sebagai hubungan yang saling menguntungkan. Dengan adanya investasi dari Jepang, Indonesia diuntungkan dalam membuka lapangan kerja baru, yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya konsumsi masyarakat. Keberadaan peran Jepang di Indonesia telah banyak mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih besar dan meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan nasional.

Dalam pidato hari ulang tahun Kaisar Akihito ke-85, dan Peringatan 60 Tahun Hubungan Diplomatik Jepang-Indonesia, Wakil Presiden Jusuf Kalla menyampaikan, pentingnya memperkuat kerja sama kedua negara melalui kemitraan bersama. Indonesia bersama dengan Jepang juga tengah membahas "Project 2045", dengan terus mengidentifikasi berbagai macam peluang untuk meningkatkan kerja sama kedua negara (Fitriyanti, 2018).

Lebih lanjut, berdasarkan data dari Japan External Trade Organization di 2018, Jepang melalui perusahaannya yang ada di Indonesia, telah berkontribusi sebesar 24,4 persen dari total ekspor Indonesia ke pasar dunia, dengan menyerap 7,2 juta pekerja. Tidak hanya itu, 90 persen perusahaan Jepang yang berada di Indonesia juga memberikan pelatihan terhadap lebih dari 50.000 pekerja terampil dan profesional (Sinaga, 2020). Melalui JICA sebagai perwakilan Jepang di Indonesia, Jepang menyatakan komitmennya untuk meningkatkan kerja sama dengan Indonesia dalam bidang ekonomi. Melalui berbagai program kerja sama dan investasi di Indonesia, Jepang

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) akan terus membantu pembangunan infrastruktur di Indonesia, salah satunya adalah infrastruktur transportasi.

Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia memiliki kepentingan untuk dapat memanfaatkan momentum dari hubungan kemitraan tersebut, agar dapat digunakan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan juga memajukan pembangunan infrastruktur di Indonesia (Musyaffa, 2020). Adapun jumlah dari perusahaan Jepang yang ada di Indonesia dari tahun 2013-2020 juga terus mengalami pertumbuhan, sebagaimana pada Tabel 4.

Tabel 4. Jumlah Perusahaan Jepang di Indonesia 2013-2020

Tahun	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jumlah Perusahaan	1.200	902	946	1.001	1.698	1.878	1.726	1.997

Sumber: *Japan External Trade Organization (JETRO)*

Melihat dari data pertumbuhan investasi dan juga perusahaan Jepang yang ada di Indonesia, penulis melihat pentingnya posisi Jepang bagi Indonesia. Dalam hal proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, atas kesediaan Jepang untuk membantu Indonesia dalam proyek kereta cepat, penulis melihat sebagai respons yang positif bagi hubungan kedua negara. Proyek jalur rel yang akan melewati 4 stasiun seperti Jakarta-Cirebon-Semarang-Surabaya dengan waktu tempuh 5,5 jam ini diharapkan memberikan dampak ekonomi, baik jangka pendek maupun panjang. Dampak dari proyek ini seperti meningkatkan konektivitas serta mobilitas manusia, barang, dan jasa, menekan biaya logistik, mendorong pemerataan ekonomi dan meningkatkan arus urbanisasi, mengerucut pada meningkatnya pendapatan per kapita masyarakat sekitar. Proyek kereta cepat juga berdampak pada perkembangan sektor pariwisata di wilayah penyangga,

sehingga membuka peluang ekspansi ekonomi ke kawasan penyangga, yaitu di sekitar kawasan stasiun kereta cepat, sehingga dapat melahirkan pertumbuhan ekonomi baru di wilayah yang dilalui kereta cepat.

Proyek infrastruktur kereta cepat Jakarta-Surabaya juga akan membuka lapangan kerja baru dan menyerap tenaga kerja produktif Indonesia. Dalam jangka panjang, keberadaan kereta cepat dapat memberikan dampak pada pemerataan kegiatan bisnis, dari yang awalnya terpusat di suatu tempat menyebar ke berbagai daerah penyangga lainnya, secara tidak langsung, keberadaan kereta cepat juga menopang perekonomian nasional. Lebih jauh, proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya ikut serta membangun konektivitas nasional maupun regional. Setelah selesainya proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, diharapkan aktivitas ekonomi bergerak dan tumbuh lebih cepat dari sebelumnya. Oleh karena itu, dalam hal investasi, penting bagi Indonesia untuk menyediakan iklim investasi yang kondusif dengan menjaga stabilitas keamanan dalam berbisnis di Indonesia baik untuk perusahaan maupun tenaga kerja asal Jepang di Indonesia.

Peran Jepang dalam Proyek Perkeretaapian di Indonesia

Kerja sama proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya antara Indonesia dengan Jepang bukanlah hal baru. Merujuk data dari JICA, pada tahun 1972, untuk pertama kalinya Indonesia-Jepang melakukan kerja sama dalam proyek KRL Jakarta-Bogor. Pada tahun 1976 Indonesia pernah mengimpor KRL pertama kalinya dari Jepang, yaitu KRL *Rheostatiknya* produk dari *Nippon Sharyo*, *Kawasaki Heavy Industries* dan *Hitachi. Ltd.* Pada tahun 1980 sampai dengan awal 1990-an, Indonesia dan Jepang juga terlibat dalam beberapa proyek besar, seperti transportasi kereta Jakarta

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) Metropolitan (1980), proyek perbaikan dan konstruksi kereta api di Jabotabek (1981), proyek modernisasi lingkaran kereta Jabotabek tahap 1-9 (1982-1992), serta elektrifikasi rel kereta dan pembangunan jalur ganda rel utama, Jawa tahap 1 (2000).

Pada tahun 2001, JICA bersama dengan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), pernah melakukan studi kelayakan untuk transportasi terpadu di wilayah Jabotabek. Studi kelayakan tersebut dilakukan untuk melakukan kajian ulang terhadap proyek MRT dan jalan lingkaran luar Jakarta. Dalam kurun waktu 2008-2009, JICA bekerja sama dengan PT. MRT Jakarta melakukan persiapan berupa persiapan desain teknis dan pengadaan lahan yang akan digunakan dan dilalui dalam proyek MRT. Sedangkan dalam kurun waktu 2009-2010, JICA dan MRT Jakarta melakukan persiapan mengenai pembukaan tender dalam bidang konstruksi, peralatan elektrik dan mekanik pembangunan.

Kemudian, pada tanggal 26 April 2012, dilakukan peresmian proyek MRT di Jakarta atas kerja sama Indonesia-Jepang. Peletakan pertama proyek sendiri, baru dilakukan pada 10 Oktober 2013. Pada tahun 2011 sampai dengan 2018, untuk memenuhi kebutuhan transportasi kereta api perkotaan, Pemerintah Indonesia melalui PT. Commuterline Indonesia, secara bertahap banyak mendatangkan rangkaian KRL bekas dari Jepang. Beberapa proyek kerja sama antara Jepang dengan Indonesia dapat dilihat pada Tabel 5 berikut,

Tabel 5. Kerja Sama Proyek Kereta Api Jepang-Indonesia 2000-2020

Tahun	Nama Proyek
2019	<i>Memorandum of understanding (MoU) Summary Record on Java North Line Upgrading Project</i>
2017	Elektrifikasi jalur rel kereta dan proyek double-double track (tahap 1)

2015	Pembangunan Mass Rapid Transit Koridor Selatan-Utara Jakarta
2007	Jalur Rel Ganda Selatan (fase III)
2004	Jalur Rel Ganda Selatan (fase II)
1998	Konstruksi Dipo Kereta Depok
1996	Jalur Rel Ganda Selatan (fase I)

Sumber: Japan International Cooperation Agency

Rangkaian kerja sama tersebut memberikan gambaran jelas tentang bagaimana peran strategis Jepang dalam bidang perkeretaapian di Indonesia. Banyak proyek transportasi dan kereta api di Indonesia yang dibangun berdasarkan kerja sama dengan Pemerintah Jepang, baik dalam hal pendanaan, perencanaan, serta pengimplementasian proyek. Tidak terkecuali dengan proyek kereta cepat yang ada di Indonesia, di mana untuk Jepang merupakan negara pertama yang menawarkan proyek kereta cepat kepada Indonesia pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono di tahun 2009. Namun proyek kereta cepat saat itu, belum menjadi fokus utama pemerintah, dikarenakan untuk membangun infrastruktur kereta cepat membutuhkan modal yang tidak sedikit, sementara APBN Indonesia dinilai belum mencukupi untuk mewujudkan proyek tersebut. Sampai akhirnya, proyek tersebut kembali mencuat di tahun 2014, pada saat pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Pada awal masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, melalui Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016, Presiden Joko Widodo memasukkan proyek kereta cepat (Jakarta-Bandung) menjadi salah satu proyek strategis nasional. Meskipun Jepang harus kalah dari Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung di tahun 2015, pada tahun 2016 Pemerintah Indonesia melalui kunjungan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Panjaitan, menyampaikan secara langsung kepada pihak Jepang surat resmi tentang permintaan kepada Pemerintah

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
Jepang untuk dapat terlibat pada proyek infrastruktur kereta cepat Jakarta-Surabaya. Hal tersebut disambut baik oleh Pemerintah Jepang dengan berkomitmen kepada pihak Indonesia untuk segera melakukan pra studi kelayakan.

Pada tanggal 15 Juni 2017, Pemerintah Indonesia kembali mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 58 Tahun 2017, yang merupakan perubahan atas Perpres Nomor 3 Tahun 2016. Dalam Perpres Nomor 58 Tahun 2017 tersebut, Pemerintah Indonesia telah mencantumkan proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, sebagai salah satu dari proyek strategis nasional (Badan Pemeriksa Keuangan RI, 2017). Proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya nantinya akan dibangun dalam dua fase, yaitu Jakarta-Semarang dan Semarang-Surabaya. Adapun skema kerja samanya, sampai dengan tahun 2019, Jepang masih mempertimbangkan melalui *Public Private Partnership* (PPP). Menteri Perhubungan Indonesia, Budi Karya Sumadi menjelaskan, bahwa proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya akan dibangun oleh perusahaan gabungan Jepang dan Indonesia, dan dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia.

Meskipun demikian, pada September 2019, Pemerintah Indonesia dan Jepang sepakat untuk menandatangani *Memorandum of understanding* (MoU) *Summary Record on Java North Line Upgrading Project*. Hal tersebut merupakan sebuah kemajuan besar dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Melihat dari durasi waktu 2016 sampai dengan kesepakatan di tahun 2019, penulis melihat, ada kehati-hatian baik dari Pemerintah Indonesia maupun pihak Jepang dalam upaya merealisasikan proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya dibandingkan dengan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Upaya Lobi Indonesia dan Komitmen Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat dilihat jika Jepang telah menjadi mitra penting bagi Indonesia dalam pembangunan infrastruktur berkelanjutan di tanah air. Penulis melihat hal tersebut tidak terlepas dari adanya komitmen kuat dari Pemerintah Jepang kepada Pemerintah Indonesia, yang siap untuk mendorong dan membantu Indonesia dalam pemenuhan kebutuhan infrastruktur, salah satunya adalah kereta cepat Jakarta-Surabaya. Hal ini merupakan sinyal positif bagi Pemerintah Indonesia, yang memiliki kepentingan dalam merealisasikan berbagai macam proyek infrastruktur, terutama proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Hal tersebut dapat dilihat dari pertemuan bilateral antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Jepang.

Pada 11 Desember 2013, Pemerintah Jepang yang saat itu diwakili Menteri Luar Negeri Jepang, Fumio Kishida melakukan pertemuan dengan Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Hatta Rajasa, selaku Menteri Koordinator Perekonomian, di Tokyo, Jepang. Pertemuan tersebut membahas implementasi rencana strategis dalam program *Metropolitan Priority Area (MPA)*, yang salah satunya adalah kesediaan Jepang untuk melakukan studi kelayakan pada proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya dan juga Jakarta-Bandung. Proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya di Indonesia sendiri telah menjadi perhatian penting Pemerintah Jepang.

Oleh karena itu, sebagai bentuk komitmen kuat Jepang terhadap Indonesia, pada tahun 2014, Pemerintah Jepang, melalui JICA, telah bersedia untuk memberikan bantuan dana sebesar Rp. 100 triliun untuk pembangunan proyek tersebut (Jurnalis Industri, 2014). Satu tahun setelahnya, pada 21 Mei 2015, dalam acara *21st Conference On The Future*

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) *of Asia Beyond 2015* di Tokyo, PM Shinzo Abe menyampaikan kepada Wakil Presiden Jusuf Kalla, mengenai komitmen Jepang dalam meningkatkan pembangunan infrastruktur di Indonesia, salah satunya adalah proyek kereta cepat (Rastika, 2015)

Kemudian, pada tanggal 7 Oktober 2016, dalam pertemuannya dengan PM Shinzo Abe, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Luhut Binsar Panjaitan selaku perwakilan Pemerintah Indonesia, menyampaikan permintaannya kepada pihak Jepang untuk berinvestasi dan membantu Indonesia dalam membangun kereta cepat Jakarta-Surabaya. Dalam pertemuan tersebut, Luhut juga membawa surat resmi Pemerintah Indonesia untuk Jepang, agar dapat segera mengajukan proposal berserta *time frame* proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Sampai dengan 23 Desember 2016, dalam sebuah wawancara di Kantor Kementerian Koordinator Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan menyampaikan kesepakatan Jepang untuk membangun proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2016).

Tidak hanya itu, data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) mencatat pencapaian realisasi PMA dari Jepang sepanjang periode Januari-September 2016 mencapai US\$ 4,5 miliar, yang merupakan komitmen Jepang dalam sejumlah proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia salah satunya pada proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya (Kunjana, 2016). Adapun tahap awal, dari realisasi komitmen Indonesia-Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya adalah pada saat ditandatanganinya *Summary Record* Proyek Peningkatan Kecepatan Kereta Api Lintas Utara Jawa pada 24 September 2019 di Jakarta.

Komitmen kedua negara, tidak berhenti hanya pada proses penandatanganan kesepakatan tersebut. Pada tanggal 22 Oktober 2019,

Wakil Presiden Indonesia Ma'ruf Amin, melakukan kunjungan kenegaraan ke Jepang, dalam rangka memenuhi undangan acara Penobatan Kaisar Naruhito di Imperial Palace Tokyo. Hal tersebut merupakan bentuk dari kedekatan hubungan strategis kedua negara dalam kerja sama berbagai bidang (Ninditya, 2019). Satu tahun setelahnya, pada tanggal 20 Oktober 2020, dalam pertemuan bilateral antara Jepang dan Indonesia di Istana Bogor, Perdana Menteri Jepang, Suga Yoshihide menyampaikan komitmen kuat Jepang terhadap beberapa proyek infrastruktur di Indonesia yang salah satunya adalah proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya.

Penulis melihat bahwa Jepang akan selalu hadir sebagai mitra strategis Indonesia dalam kepentingannya untuk stabilitas ekonomi dan politik baik regional maupun global. Melalui proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya dapat menjadi instrumen hubungan kemitraan strategis Indonesia-Jepang, dengan terus menjaga semangat kerja sama inklusif untuk kepentingan bersama, serta menjalin persahabatan yang kuat secara jangka panjang antara Indonesia dengan Jepang.

Kereta Cepat Jakarta-Surabaya sebagai Proyek Strategis Pemerintah Indonesia

Berdasarkan pada dinamika hubungan bilateral Indonesia-Jepang, serta komitmen kuat kedua negara, Pemerintah Indonesia melihat bahwa proyek infrastruktur menjadi salah satu faktor penting dalam fokus kerja sama dengan Jepang. Dalam hal ini, pembangunan infrastruktur menjadi program prioritas nasional Pemerintah Indonesia untuk mewujudkan Nawacita dengan pembangunan konektivitas, meningkatkan daya saing, mendukung ketahanan pangan, dan meningkatkan kualitas hidup

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) masyarakat, serta mengejar ketertinggalan Indonesia dari negara-negara sekitar kawasan (Kementerian PUPR, 2017).

Melalui pembangunan infrastruktur terdapat komitmen kuat dari Indonesia untuk menghidupkan roda perekonomian sampai dengan wilayah terpencil, sehingga distribusi barang dan jasa dapat merata. Dengan adanya infrastruktur yang dibangun, maka akan berdampak pada bergeraknya roda perekonomian dan menyerap banyak tenaga kerja di Indonesia dalam jumlah besar. Dari tahun 2015 sampai 2019, Pemerintah Indonesia memiliki target dana infrastruktur sebesar 4.700 triliun rupiah, dari sebelumnya di angka 5.500 triliun. Angka tersebut, terdiri dari 33% merupakan dana dari APBN-APBD, 25% dari BUMN, dan sisanya melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) atau *Public-Private Partnership* (Arief, 2018).

Proyek infrastruktur masih menjadi kebutuhan yang sangat besar di Indonesia, terutama untuk meningkatkan kapabilitas ekspor Indonesia melalui operabilitas dan konektivitas. Selain itu, potensi dari kerja sama infrastruktur memiliki keuntungan jangka panjang dan menguntungkan secara ekonomi bagi kedua pihak. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia berharap Jepang dapat berkontribusi dalam berbagai proyek infrastruktur di Indonesia. Tujuan dari pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Indonesia adalah untuk meningkatkan mobilitas barang dan jasa, serta untuk menekan harga semakin murah di berbagai wilayah di Indonesia. Hal itu sebagai upaya mewujudkan sila kelima yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia (Kementerian Keuangan, 2017). Salah satu proyek infrastruktur yang masih menjadi fokus pembangunan pemerintah Indonesia adalah infrastruktur transportasi kereta api. Dalam kurun waktu 2013-2020 sendiri, terdapat 9 proyek perkeretaapian yang dua di antaranya merupakan

proyek yang dikerjakan melalui kerja sama dengan Pemerintah Jepang (Kementerian PPN, 2019).

Tabel 6. Tabel Proyek Infrastruktur Jalur Rel 2013-2020

Nama Proyek	Panjang	Asal Dana
Reaktivasi jalur rel dan pembangunan jalur ganda	754.59 Km	APBN
Rehabilitasi dan peningkatan kualitas jalur rel	413.6 Km	APBN
Light Rail Transit Palembang	24,5 Km	PMN-APBN
Light Rail Transit Jakarta	5,8 Km	PMN-APBN
Light Rail Transit Jabodetabek	47,3 Km	PMN-APBN
Mass Rapid Transit Jakarta (fase 1)	16 Km	Jepang
Mass Rapid Transit Jakarta (fase 2)	11,8 Km	Jepang
Kereta Cepat Jakarta-Bandung	142, 3 Km	Tiongkok
Kereta Cepat Jakarta-Surabaya	748 Km	Jepang

Sumber: Kantor Staf Kepresidenan

Oleh karena itu, melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia, Perpres No. 3 Tahun 2016, Perpres No. 58 Tahun 2017, Perpres No. 56 Tahun 2018, Perpres No. 109 Tahun 2020, Pemerintah Indonesia terus mendorong percepatan berbagai macam proyek strategis dan memiliki urgensi tinggi untuk konektivitas dapat segera terealisasikan, di mana salah satunya adalah proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya merupakan kepentingan pemerintah Indonesia dalam meningkatkan pembangunan nasional, sebagaimana rencana pembangunan infrastruktur yang merupakan bagian dari program pemerintah di tahun 2014. Tidak hanya itu, realisasi proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya juga merupakan salah satu bentuk implementasi program kerja Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) tahun 2011 dan tahun 2018. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia membutuhkan bantuan dari Pemerintah Jepang,

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
baik dalam hal keuangan maupun bantuan teknis dan teknologi, untuk dapat mewujudkan realisasi proyek perkeretaapian pada RIPNAS.

Di sisi lain, dalam hubungannya dengan ekonomi dan politik internasional, proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Surabaya, dapat meningkatkan keunggulan kompetitif Indonesia pada skala regional maupun global. Tidak hanya citra dan daya saing Indonesia yang meningkat di mata internasional, namun juga konektivitas distribusi orang, barang, dan jasa menjadi semakin efisien. Lebih jauh lagi, keberadaan kereta cepat Jakarta-Surabaya dapat menjadi simbol kebanggaan bagi Indonesia dan menjadi magnet bagi investor asing lainnya untuk menanamkan modalnya di Indonesia. Dengan demikian, tujuan dari meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan ekonomi secara nasional dapat diwujudkan melalui proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya.

Kepentingan Menjaga Hubungan Baik dengan Jepang sebagai Mitra Strategis

Dalam bidang ekonomi dan politik, Jepang merupakan mitra strategis bagi Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah kerja sama dan juga pertemuan rutin antara kedua negara, baik dalam tingkat menteri maupun kepala negara. Tidak hanya itu, kerja sama strategis kedua negara juga terus ditingkatkan dan diperluas ke berbagai sektor kerja sama, seperti agenda rutin tahunan yaitu *Japan-Indonesia Foreign Ministers Meeting*. Dalam bidang ekonomi terdapat *Economic Partnership Agreement*, *Japan-Indonesia Summit Meeting* (bidang ekonomi, sosial, politik), *Japan-Indonesia Summit Telephone Talk*, *Japan-Indonesia Joint Committee Meeting on Science and Technological Cooperation* (kerja sama ilmu pengetahuan dan teknologi), *Japan-Indonesia Foreign and Defense*

Ministerial Meeting (kerja sama bidang keamanan), *Messages of Condolence following the Terror Attack in Jakarta* (kerja sama bidang terorisme), *Emergency Assistance to Indonesia in Response to Smoke Pollution Haze* (kerja sama dalam bidang lingkungan), *Japan-Indonesia Ministerial Level Strategic Dialogue* (bidang politik), *Response of the Ministry of Foreign Affairs to the Earthquake off the Coast of Aceh Province* (kerja sama kebencanaan), *The Bali Democracy Forum* (kerja sama politik), *Bilateral Cooperation on Climate Change between the Government of Japan and the Government of Indonesia* (kerja sama bidang lingkungan), *Foreign Affairs of Japan on the Approval by the Indonesian Parliament for Indonesia's Ratification of the Comprehensive Nuclear Test Ban Treaty* (kerja sama bidang keamanan), *Japanese ODA Loan to the Republic of Indonesia on Climate Change Program* (kerja sama bantuan perubahan iklim), *Assistance through the World Food Programme (WFP) to Indonesia* (kerja sama bantuan pangan). Beragam kerja sama dalam berbagai bidang tersebut, merupakan bukti kuat tentang pentingnya hubungan kedua negara. Jepang telah bertransformasi menjadi partner penting bagi Indonesia dalam di segala bidang. Sehingga, tidak mudah bagi Pemerintah Indonesia, untuk lepas dari pengaruh Jepang, sehingga penting bagi Indonesia untuk tetap menjaga hubungan baik dengan Pemerintah Jepang.

Dalam konteks kereta cepat, terjadi rivalitas antara Jepang dan Tiongkok dalam proyek kereta cepat di beberapa negara di dunia, seperti contoh di Indonesia, India, Amerika, Thailand, Malaysia, dan Singapura. Indonesia berusaha untuk masuk ke dalam dinamika rivalitas tersebut, dengan memanfaatkan peluang yang ada untuk memperoleh kepentingan nasionalnya, yaitu pembangunan infrastruktur kereta cepat sesuai dengan

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al) yang tertuang dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, keberadaan Jepang memiliki posisi strategis bagi Indonesia, di mana Jepang dapat menjadi penyeimbang dari dominasi Tiongkok yang ada di Indonesia, terutama dalam hal investasi dan juga proyek kereta cepat rute Jakarta-Bandung. Jepang menjadi kekuatan alternatif dan pilihan teknologi alternatif bagi Indonesia, di mana sama seperti halnya teknologi sistem pertahanan, teknologi kereta cepat merupakan teknologi yang eksklusif, tertutup, dan berbiaya tinggi. Sehingga proyek kereta cepat, cenderung menimbulkan ketergantungan bagi salah satu pihak terhadap negara industri.

Dalam hal ini, Indonesia bisa saja dibuat bergantung dengan Tiongkok melalui proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Sehingga keberadaan Jepang, dalam proyek yang sama dengan rute berbeda menjadi penting bagi Indonesia untuk menghindari ketergantungan teknologi kepada salah satu negara. Indonesia tentu memiliki komitmen yang kuat terhadap Jepang, begitu pun Jepang terhadap Indonesia, di mana kedua negara ini merupakan mitra strategis dalam berbagai macam kerja sama bilateral. Penting bagi Indonesia untuk mempertahankan posisi Jepang di Indonesia sebagai mitra strategisnya, yaitu dengan memberikan proyek serupa dengan rute yang berbeda dari Tiongkok. Meskipun kedua proyek memiliki spesifikasi dan standar teknis yang berbeda, dalam hal teknologi kereta cepat, Jepang memiliki pengalaman panjang dan juga inovasi berkelanjutan. Tidak hanya itu, beberapa pabrikan kereta cepat Jepang juga memiliki pabrik di luar negeri seperti di Inggris dan Amerika. Sehingga dengan menunjuk Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya adalah pilihan yang tepat bagi Pemerintah Indonesia, karena Jepang memiliki

kapasitas dan kapabilitas dalam membangun infrastruktur kereta cepat sesuai dengan iklim wilayah setempat.

Indonesia sebagai mitra strategis Jepang memiliki kepentingan dalam menjaga hubungan yang saling menguntungkan dan keseimbangan bagi peluang kerja sama antara Indonesia-Jepang. Di sisi lain, dengan kehadiran Jepang dalam proyek strategis nasional kereta cepat Jakarta-Surabaya, Indonesia juga berusaha untuk tetap mempertahankan kedaulatannya, agar tidak ada negara yang dapat memaksa ataupun mendikte kepentingan nasional Indonesia, sehingga Indonesia tetap dapat mempertahankan politik luar negerinya yang bebas dan aktif, dengan tidak condong ke salah satu pihak, namun tetap mengedepankan kepentingan bersama.

Kepentingan Indonesia dalam Kebutuhan Transfer Teknologi Dari Jepang

Adapun kepentingan Pemerintah Indonesia selanjutnya adalah dalam hal transfer teknologi. Pemerintah Indonesia melihat Jepang sebagai negara dengan kemampuan dalam menciptakan teknologi tinggi dan dengan adanya investasi Jepang di Indonesia melalui berbagai macam kerja sama, dapat tercipta transfer teknologi dari Jepang kepada Indonesia. Jepang memiliki industri besar di Indonesia, salah satunya adalah bidang otomotif. Sebagai negara industri, Jepang telah menguasai pasar Indonesia, di mana dalam hal industri otomotif, Jepang telah menguasai pangsa pasar sebesar 95%. Kondisi tersebut, tentu berkesinambungan dengan kepentingan Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan keamanan, keselamatan, jaringan layanan, strategi alih teknologi, serta pengembangan industri perkeretaapian di Indonesia. Salah satunya dengan melalui transfer teknologi dari Jepang ke Indonesia untuk membantu pengembangan sumber

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
daya manusia serta pendanaan yang dibutuhkan untuk mewujudkan pembangunan perkeretaapian di Indonesia (Prasodjo & Rijal, 2021).

Pada 17 Desember tahun 2015, dalam forum 2+2 yang digelar antara Indonesia-Jepang di Kasaka, Tokyo. Indonesia yang diwakili oleh Menteri Luar Negeri Retno LP Marsudi, dan Jepang yang diwakili oleh Menteri Luar Negeri Jepang Fumio Kishida dan Menteri Pertahanan Jepang Nakatani, menyetujui transfer teknologi alat utama sistem keamanan dan pertahanan (Toriq, 2015). Sebagai mitra strategis Indonesia dalam hal investasi, Jepang tidak hanya memberikan modal melalui pembukaan lapangan pekerjaan baru (*transfer of job*), namun Jepang juga menyertakan transformasi teknologi di dalam dunia industri dalam negeri yang berdampak pada perkembangan dan peningkatan kualitas sumber daya manusia di Indonesia.

Tidak hanya itu, produk Jepang dikenal dunia memiliki semangat kreasi dan inovasi yang tinggi. Transfer teknologi dibutuhkan oleh Indonesia, karena memiliki dampak pada peningkatan kemampuan dan kualitas sumber daya manusia di Indonesia serta menyiapkan ekosistem perkembangan teknologi kereta cepat secara keseluruhan di Indonesia. Transfer teknologi sendiri dilakukan melalui serangkaian kerja sama baik dalam prastudi kelayakan, studi kelayakan, sampai dengan proses pengerjaan konstruksi infrastruktur, pembuatan rangkaian kereta, penyediaan fasilitas pemeliharaan kereta, dan proses pengoperasian kereta (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2019).

Dengan jumlah penduduk lebih 240 juta orang, dan sekitar 50 juta kelas menengah yang tumbuh, Indonesia merupakan pasar potensial bagi produk berteknologi tinggi. Konsumsi teknologi tinggi seperti *smartphone*, serta produk otomotif masih didominasi oleh teknologi dari luar

(Kementerian Perindustrian RI, 2015). Komitmen Jepang dalam hal transfer teknologi kepada Indonesia tidak diragukan lagi, hal tersebut dibuktikan Jepang melalui berbagai macam proyek infrastruktur yang menyertakan juga penerapan transfer teknologi dari Jepang ke Indonesia. Kepentingan Indonesia dalam hal alih teknologi juga disambut baik oleh Pemerintah Jepang, di mana dalam sebuah pertemuan diplomatik, Mafasumi Ishii selaku Duta Besar Jepang untuk Indonesia menyampaikan komitmen Jepang dalam memperdalam hubungan diplomatik dengan Indonesia melalui kerja sama yang memungkinkan terjadinya transfer teknologi dari Jepang kepada Indonesia. Sebagai mitra strategis Indonesia, Jepang akan terus berkontribusi dalam pembangunan ekonomi di Indonesia (Fitriyanti, 2018).

Dalam beberapa kesempatan, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyampaikan pesan dan arahan Presiden Joko Widodo yang menekankan pentingnya Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) yang lebih banyak dari proyek lainnya, di mana dibutuhkan keterlibatan kontraktor dalam negeri dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Harapannya, alih teknologi kereta cepat oleh Jepang ke Indonesia dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, dapat dilakukan lebih cepat (Putra, 2019). Di tengah KTT ASEAN ke-35, Presiden Joko Widodo melakukan pertemuan dengan PM Shinzo Abe. Dalam pertemuan tersebut, Presiden Joko Widodo menyampaikan keinginan Indonesia dalam meningkatkan penggunaan TKDN serta alih teknologi dalam kerja sama infrastruktur Jepang di Indonesia, salah satunya adalah proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya (Asmara, 2019).

Pada bulan September tahun 2019, dalam acara penandatanganan kerja sama revitalisasi jalur Utara Jawa, Tadayuki Miyashita selaku Wakil

Duta Besar Jepang untuk Indonesia Bidang Ekonomi menyampaikan bahwa dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya, Jepang akan melakukan transfer teknologi melalui lima metodologi, baik dalam hal konstruksi maupun teknologi kereta. Pertama, dalam hal infrastruktur, Jepang akan mentransfer teknologi jalur rel tanpa ballast. Kedua, adalah konstruksi jalur rel lempeng beton (*pile slab reinforced concrete*), yang berfungsi untuk pendistribusian beban ganda kereta ketika melewati rel dapat lebih stabil. Ketiga, adalah teknik beton cetak untuk struktur rangka permanen (*precast frame*). Keempat, adalah pengembangan teknologi penggerak kereta menggunakan penggerak diesel elektrik atau dikenal dengan *Diesel Electric Multiple Unit* (DEMU). Kelima adalah teknologi pada sistem pemberhentian otomatis rangkaian kereta (*automatic tran spot type-P/ATS-P*) (Azizah, 2019).

Penguasaan teknologi kereta cepat Jakarta-Surabaya dari Jepang kepada Indonesia sangat diperlukan untuk menetapkan standarisasi teknologi yang digunakan dalam perkeretaapian di Indonesia. Mengingat Jepang adalah negara dengan kemampuan tinggi dalam pengembangan dan penciptaan teknologi yang canggih. Bagi Indonesia, perlu adanya transfer teknologi untuk para pekerja lokal Indonesia sehingga Indonesia mampu mengembangkan perusahaan industri dan pembangunan infrastruktur nasionalnya secara mandiri (Kemenperin RI, 2015). Oleh karena itu, Indonesia meminta ketersediaan Jepang dalam keterbukaan transfer teknologi agar industri nasional Indonesia dapat mengembangkan penggunaan teknologi modern untuk mendukung pembangunan perkeretaapian.

Dalam mengembangkan penggunaan teknologi modern kereta semi cepat, pemerintah Indonesia meminta kepada Jepang untuk

mengoptimalkan TKDN atau *local content*. *Local content* yang digunakan tersebut diharapkan mampu meningkatkan kemampuan industri dalam negeri. Oleh karenanya, pemerintah Indonesia menegosiasikan kepada Jepang terkait peningkatan *local content* di mana kandungan lokal industri dalam negeri minimal 85% sampai 90% dan mengurangi ketergantungan teknologi dari luar negeri yakni 25%. Sama halnya dengan *local content* atau TKDN bahwa perlu juga untuk meningkatkan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) lokal dalam menguasai teknologi modern (Dirjen Perkeretaapian, 2018).

Dengan adanya transfer teknologi kereta cepat dari Jepang ke Indonesia, diharapkan Indonesia mampu memaksimalkan bahan baku lokal (*local content*) dan meminimalisir bahan baku yang dibeli dari luar negeri. Hal tersebut dapat berdampak pada produk kereta buatan dalam negeri yang lebih murah dikarenakan tidak terbebani oleh biaya impor. Investasi Jepang di Indonesia, masih sangat dibutuhkan untuk memberikan nilai tambah bagi perekonomian Indonesia, di mana tidak hanya bagi perkembangan dunia investasi dan industri, namun juga pada perkembangan sumber daya manusia dan kualitas perusahaan di Indonesia. Hal ini agar mampu mengoptimalkan bahan baku dalam negeri serta menciptakan ekosistem bagi terciptanya teknologi tinggi sehingga dapat meningkatkan daya saing pada level regional maupun internasional. Transfer teknologi yang diberikan Jepang kepada Indonesia dalam infrastruktur kereta cepat Jakarta-Surabaya diharapkan dapat memberikan manfaat yang besar bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia dan memberikan keuntungan yang lebih tinggi bagi kedua pihak, serta menciptakan hubungan yang saling menguntungkan antara Indonesia dengan Jepang.

Kesimpulan

Ditunjuknya Jepang sebagai mitra kerja sama Indonesia dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Surabaya tidak lepas dari adanya kepentingan Indonesia baik secara ekonomi maupun politik. Kerja sama melalui pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan kemitraan strategis kedua negara, dengan demikian keberadaan Jepang di Indonesia dapat berkontribusi pada stabilitas kawasan dari pengaruh dominasi Tiongkok. Di sisi lain, kepentingan Indonesia terhadap Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya adalah lebih pada menempatkan Jepang sebagai mitra strategis yang melalui investasinya memiliki pengaruh besar pada perkembangan infrastruktur dan pertumbuhan perekonomian di Indonesia. Tidak hanya itu, dalam bidang perkeretaapian di Indonesia, Jepang merupakan mitra penting Indonesia, hal tersebut dapat dilihat dari berbagai macam proyek infrastruktur perkeretaapian di Indonesia, di mana terdapat peran aktif Jepang dalam setiap perkembangan transportasi kereta api. Ada kepentingan Indonesia untuk tetap mempertahankan Jepang sebagai mitra strategis di berbagai bidang kerja sama.

Melalui proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya dan kesepakatan peningkatan penggunaan lokal konten, Indonesia berkepentingan untuk mendapatkan transfer teknologi dari Jepang, dan mengembangkan sumber daya manusia di Indonesia. Keberadaan teknologi kereta cepat Jepang di Indonesia, dapat menjadi alternatif teknologi selain dari Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Dengan demikian, Indonesia tidak lagi bergantung hanya pada satu teknologi kereta cepat suatu negara, dan ketergantungan dapat dihindarkan. Secara ekonomi dan politik Internasional, Indonesia berusaha untuk memaksimalkan peluang yang ada dengan bermain di antara Tiongkok dan Jepang. Selain itu, penulis juga

melihat, bahwa pihak Jepang akan memberikan layanan terbaiknya terhadap Indonesia, di mana hal tersebut didorong dengan keberadaan proyek serupa yaitu kereta cepat Jakarta-Bandung yang dikerjakan oleh Tiongkok dan Indonesia. Proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya dapat menjadi pembuktian bagi pihak Jepang, bahwa Jepang tetap dan akan selalu menjadi mitra strategis yang menguntungkan bagi Indonesia ke depannya.

Daftar Pustaka

Buku

- Jackson, R., & Sorensen, G. (2013). *Introduction to International Relations: Theories and Approaches* (Fifth Edition). Oxford University Press.
- Raco, J. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik dan Keunggulan*. PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
<https://osf.io/mfzuj/download>
- Sriyani, K., & Nonutu, T. E. (2020). *International Political Economy: Theories and Case Studies*. UKI Press.

Jurnal

- Anwar, A. R. (2014). *Analisis Bantuan JICA (Japan International Cooperation Agency) pada Bidang Kesehatan di Sulawesi Selatan* [Universitas Hasanuddin].
<https://core.ac.uk/download/pdf/25495541.pdf>
- Maiwan, M. (2015). Teori-Teori Ekonomi Politik Internasional Dalam Perbincangan: Aliran dan Pandangan. *Jurnal Universitas Negeri Jakarta*, 109–110.
- Prasodjo, H., & Rijal, N. K. (2021). Analisis Kebijakan Indonesia Bekerja Sama dengan Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-

Kepentingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
Surabaya. *Insignia Journal of International Relations*, Vol. 8, No. 2,
November 2021, 145-162,
<http://jos.unsoed.ac.id/index.php/insignia/article/view/3854>

Website

- Arief, I. A. (2018, Oktober). *Negara Kurang Uang Bangun Infrastruktur, Ini Cara Jokowi*.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20181022160441-4-38483/negara-kurang-uang-bangun-infrastruktur-ini-cara-jokowi>
- Asmara, C. G. (2019, November 5). *Bertemu PM Abe, Jokowi Singgung Kereta Semi Cepat JKT-SBY*.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20191105110732-4-112695/bertemu-pm-abe-jokowi-singgung-kereta-semi-cepat-jkt-sby>
- Azizah, N. (2019, September 24). *Jepang Sepakat Lakukan Alih Teknologi Kereta*. <https://nasional.republika.co.id/berita/pycfg8463/jepang-sepakat-lakukan-alih-teknologi-kereta>
- Badan Pemeriksa Keuangan RI. (2017). *Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional*. 1–8.
<https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/72972/perpres-no-58-tahun-2017>
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2019). *Pemerintah Indonesia—Jepang Sepakat Tandatangani Kelanjutan Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta—Surabaya*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <http://www.dephub.go.id/post/read/pemerintah-indonesia---jepang-sepakat-tandatangani-kelanjutan-proyek-kereta-semi-cepat-jakarta---surabaya>

Dirjen Perkeretaapian. (2018). *Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*.

https://djka.dephub.go.id/uploads/201907/RIPNAS_Siap_Cetak-dikompresi.pdf

Fitriyanti, A. (2018a, Desember). *Mendalami Hubungan Jepang-Indonesia melalui Alih Teknologi*.

<https://www.antaranews.com/berita/781122/mendalami-hubungan-jepang-indonesia-melalui-alih-teknologi>

Fitriyanti, A. (2018b, November 22). *HUT Kaisar dan 60 Tahun Hubungan Diplomatik jadi momentum perkuat kerja sama Jepang-Indonesia*.

https://www.antaranews.com/berita/770787/hut-kaisar-dan-60-tahun-hubungan-diplomatik-jadi-momentum-perkuat-kerja-sama-jepang-indonesia?utm_source=antaranews&utm_medium=desktop&utm_campaign=related_news

Jannah, S. M. (2019, September 27). *Di Balik Terpilihnya Jepang Garap Kereta Cepat Jakarta-Surabaya*. <https://tirto.id/di-balik-terpilihnya-jepang-garap-kereta-cepat-jakarta-surabaya-eiHx>

Jurnalis Industri. (2014, January 3). Jepang Alihkan Investasi dari Tiongkok ke Indonesia. <https://www.mmindustri.co.id/jepang-alihkan-investasi-dari-tiongkok-ke-indonesia/>

Kemenperin RI. (2015). *Industri Asal Jepang Mulai Transfer Teknologi*. <https://kemenperin.go.id/artikel/11627/Industri-Asal-Jepang-Mulai-Transfer-Teknologi>

Kementerian Keuangan. (2017, November 20). *Presiden Jokowi Jelaskan Manfaat Pembangunan Infrastruktur*.

Keperntingan Indonesia Ter...(Dyah Restia Ayu Dwi R, et.al)
<https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/presiden-jokowi-jelaskan-manfaat-pembangunan-infrastruktur/>

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. (2016, Desember). *Menko Luhut: Proyek-proyek Kerjasama Indonesia Jepang tinggal tunggu finalisasi*. <https://maritim.go.id/menko-luhut-proyek-proyek-kerjasama-indonesia-jepang-tinggal-tunggu-finalisasi/>

Kementerian Perindustrian RI. (2015, April 10). *Industri Asal Jepang Mulai Transfer Teknologi*. <https://kemenperin.go.id/artikel/11627/Industri-Asal-Jepang-Mulai-Transfer-Teknologi>

Kementerian PPN. (2019, Desember). *Musrenbangnas RPJMN 2020-2024: Indonesia Lanjutkan Pembangunan Infrastruktur Untuk Modal Persaingan Global*. <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/musrenbangnas-rpjmn-2020-2024-indonesia-lanjutkan-pembangunan-infrastruktur-untuk-modal-persaingan-global/>

Kementerian PUPR. (2017, Oktober). *3 Tahun Pemerintahan Jokowi-JK : Pembangunan Infrastruktur PUPR Berkontribusi Meningkatkan Daya Saing*. <https://pu.go.id/berita/3-tahun-pemerintahan-jokowi-jk-pembangunan-infrastruktur-pupr-berkontribusi-meningkatkan-daya-sain>

Kunjana, G. (2016, Desember). *Investasi Jepang*. <https://investor.id/editorial/154688/investasi-jepang>

Musyaffa, I. (2020, Oktober). *Kunjungan PM Suga dorong hubungan Indonesia Jepang menguat*. <https://www.aa.com.tr/id/ekonomi/kunjungan-pm-suga-dorong-hubungan-indonesia-jepang-menguat/2013732>

- Ninditya, F. (2019, Oktober). *Kunjungan Ma'ruf Amin ke Tokyo perkuat hubungan Indonesia-Jepang*.
https://www.antaraneews.com/berita/1124671/kunjungan-maruf-amin-ke-tokyo-perkuat-hubungan-indonesia-jepang?utm_source=antaranews&utm_medium=desktop&utm_campaign=related_news
- Putra, I. R. (2016, October 7). *Menko Luhut Lobi Jepang Bangun Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya*. Merdeka.Com.
<https://m.merdeka.com/uang/menko-luhut-lobi-jepang-bangun-kereta-semi-cepat-jakarta-surabaya.html>
- Putra, I. R. (2019, November 20). *Jokowi ingin Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya gunakan Komponen Lokal*.
<https://www.merdeka.com/uang/jokowi-ingin-kereta-semi-cepat-jakarta-surabaya-gunakan-komponen-lokal.html>
- Rastika, I. (2015, Mei). *PM Jepang Tegaskan Komitmen Bangun Indonesia*.
https://nasional.kontan.co.id/news/pm-jepang-tegaskan-komitmen-bangun-indonesia/?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter
- Sekretaris Kabinet RI. (2020, November 20). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2020*.
https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/176280/Perpres_Nomor_109_Tahun_2020.pdf
- Sinaga, R. (2020, Oktober). *Rachmat Gobel: Kedatangan PM Jepang Bawa Pesan Khusus dan Strategis*.
https://www.antaraneews.com/berita/1795565/rachmat-gobel-kedatangan-pm-jepang-bawa-pesan-khusus-dan-strategis?utm_source=antaranews&utm_medium=desktop&utm_campaign=related_news

- Suhendra, S. (2017, January 24). *Kereta Cepat Jakarta-Surabaya yang Tanpa Rencana*. <https://tirto.id/kereta-cepat-jakarta-surabaya-yang-tanpa-rencana-chAu>
- Sukmana, Y. (2018, Agustus). *RI Ingin Komponen Dalam Negeri Banyak Dipakai di Proyek KA Cepat Jakarta-Surabaya*. <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/08/08/073200326/ri-ingin-komponen-dalam-negeri-banyak-dipakai-di-proyek-ka-cepat-jakarta>
- Toriq, A. (2015, Desember). *Jepang dan Indonesia Sepakati Kerja Sama Transfer Teknologi Alutsista*. <https://news.detik.com/berita/d-3098941/jepang-dan-indonesia-sepakati-kerja-sama-transfer-teknologi-alutsista>