

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

PT *Mass Rapid Transit Jakarta* (PT MRT Jakarta) didirikan pada tanggal 17 Juni 2008 sebagai perusahaan dengan tanggung jawab terbatas. PT MRT Jakarta terlibat dalam berbagai kegiatan, termasuk pengembangan infrastruktur dan fasilitas MRT, operasi dan pemeliharaan infrastruktur dan fasilitas MRT, serta pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, termasuk depo dan kawasan sekitarnya. Selanjutnya, JBIC (*Japan Bank for International Cooperation*) melakukan penggabungan dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA). JICA berperan sebagai tim penilaian atas pinjaman yang diberikan oleh JBIC. Pengembangan MRT Jakarta dapat ditelusuri kembali ke tantangan transportasi yang semakin meningkat yang dihadapi oleh kota ini akibat urbanisasi dan pertumbuhan penduduk yang pesat. (Jakarta MRT, 2019) Jakarta, sebagai ibu kota Indonesia, mengalami perkembangan ekonomi yang signifikan dan menarik banyak pendatang dari berbagai daerah di negara ini. Hal ini menyebabkan lonjakan kepemilikan kendaraan pribadi dan peningkatan kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan waktu perjalanan yang lebih lama. Menyadari kebutuhan mendesak akan sistem transportasi massal yang berkelanjutan dan efisien, pemerintah Indonesia memulai rencana untuk mengembangkan sistem kereta berbasis rel modern di Jakarta. Proyek ini bertujuan untuk menyediakan mode transportasi yang dapat diandalkan dan nyaman yang akan mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi, dan meningkatkan mobilitas bagi penduduk dan pengunjung kota ini. Wahyuni Kurniawati (2023) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa DKI Jakarta merupakan salah satu daerah yang padat penduduk di Indonesia dan merupakan ibu kota Republik Indonesia dengan luas wilayah 662,33 km<sup>2</sup> dan total populasi lebih dari 10 juta jiwa pada tahun 2011. (Kurniawati, 2023) Sistem MRT Jakarta beroperasi menggunakan kereta modern yang dilengkapi dengan teknologi canggih,

termasuk sistem pengendalian kereta otomatis dan berbagai fitur keselamatan. Stasiun-stasiunnya dirancang agar mudah diakses, ramah pengguna, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya, seperti bus dan kereta komuter, untuk memberikan konektivitas yang lancar bagi para penumpang. Pengenalan MRT Jakarta menandai tonggak penting dalam pengembangan transportasi di kota ini, menyediakan mode transportasi yang dapat diandalkan, efisien, dan berkelanjutan bagi penduduk dan pengunjung Jakarta. Sistem MRT ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, meningkatkan kualitas udara, meningkatkan mobilitas, dan mendorong pertumbuhan ekonomi di kota ini. Ia menjadi komponen penting dalam infrastruktur perkotaan Jakarta dan memberikan kontribusi terhadap kualitas hidup secara keseluruhan di ibu kota. (Protiviti, 2021)

Vishnu Juwono (2019) berpendapat Hubungan kolaboratif dalam pengelolaan ini ditunjukkan melalui empat dimensi pengelolaan kolaboratif sebagai berikut: kondisi awal, desain institusional, kepemimpinan, dan kolaborasi. Kolaborasi ini berjalan melalui program *Official Development Assistance (ODA)*. *Official Development Assistance* atau jika diartikan berarti Bantuan Pembangunan Resmi didefinisikan sebagai bantuan pemerintah yang dirancang untuk mempromosikan pembangunan ekonomi dan kesejahteraan negara-negara berkembang. Pinjaman dan kredit untuk tujuan militer dikecualikan. Bantuan dapat diberikan secara bilateral, dari donor ke penerima, atau dialirkan melalui lembaga pembangunan multilateral seperti Perserikatan Bangsa-Bangsa atau Bank Dunia. Bantuan mencakup hibah, pinjaman "lunak," dan penyediaan bantuan teknis. Bantuan yang disediakan oleh JICA melalui program ini merupakan pinjaman lunak (JICA, 2022); Pinjaman lunak adalah pinjaman di mana elemen hibahnya setidaknya 25% dari totalnya. ODA dapat memberikan sumber daya keuangan untuk menutupi biaya perencanaan, perancangan, konstruksi, dan operasional sistem MRT. Dukungan pendanaan ini membantu mengatasi kesenjangan investasi dan memastikan kelayakan dan implementasi. *East-West Line* adalah jalur MRT Jakarta kedua yang menghubungkan Cikarang di timur dengan Balaraja di barat melalui area Jakarta Pusat. Jalur ini direncanakan memiliki 48 stasiun dan panjang

sekitar 84,102 hingga 87 km dengan kebutuhan dana sebesar IDR 160 triliun.(Heppy, 2023)

Pendirian MRT *East-West* sejalan dengan upaya pemerintah untuk mengurangi konsumsi bahan bakar masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas, yang dianggap sebagai salah satu masalah bagi masyarakat yang berkomuter di wilayah Jabodetabek. Pemerintah berencana untuk menyediakan tiga stasiun operasional untuk MRT *East-West*, yang diharapkan dapat melayani 1,2 juta penumpang per hari. MRT *East-West* juga akan mencakup 49 area Pengembangan Berbasis Transit/*Transit-Oriented Development* (TOD) untuk membantu masyarakat dalam menggunakan transportasi publik secara masif. Pelaksanaan Tahap 1 proyek ini akan dibagi menjadi dua tahap. Tahap 1 akan mencakup jalur sepanjang 24,52 km dari Tomang, Dukuh Atas, Senen, Perintis, hingga Medan Satria. Tahap 2, yang akan membentang sepanjang 9,23 km, akan mencakup area Tomang dan Kembangan. Tahap 1 MRT *East-West* diharapkan dapat beroperasi pada tahun 2031, namun, konstruksi proyek ini ditargetkan selesai paling lambat tahun 2024. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartarto mengatakan bahwa Presiden telah menginstruksikan agar konstruksi proyek ini diselesaikan pada tahun 2024. Sementara itu, konstruksi Tahap 2 MRT *East-West* juga akan dibagi menjadi dua tahap. Tahap pertama adalah MRT *East-West* Banten, yang akan mencakup area Kembangan, Kelapa Dua, dan Balaraja, serta membentang sejauh 29,99 km. Tahap kedua adalah MRT *East-West* Jawa Barat, yang akan mencakup area Medan Satria dan Cikarang dan membentang sejauh 20,43 km.(Yuslianson, 2023)

Hartarto, yang juga merupakan ketua Komite Percepatan Pembangunan Infrastruktur Prioritas (KPIIP), mengungkapkan bahwa Tahap 2 diharapkan dapat beroperasi pada tahun 2033. Saat ini, terdapat 27 Proyek Strategis Nasional (PSN) yang sedang dilaksanakan di Jakarta dan sekitarnya dengan perkiraan nilai investasi sebesar Rp313 triliun. Hingga Januari 2023, dari 27 proyek tersebut, 3 telah beroperasi, 4 telah beroperasi sebagian, 6 dalam tahap konstruksi, dan 14 telah memasuki tahap persiapan dan pendanaan.(ANTARA, 2023)

## 1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana strategi diplomatik yang dilakukan oleh JICA dalam keterlibatannya dengan Pengembangan MRT?

## 1.3 Tujuan & Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kepentingan strategis Jepang dalam Proyek *Mass Rapid Transit East-West* Jakarta selama periode tahun 2022 hingga 2023. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji motivasi di balik keterlibatan Jepang dalam proyek infrastruktur penting tersebut, termasuk ekonomi, faktor politik dan diplomasi. Secara khusus, laporan ini berupaya untuk memahami bagaimana partisipasi Jepang selaras dengan tujuan kebijakan luar negerinya yang lebih luas, meningkatkan pengaruhnya di Asia Tenggara, dan berkontribusi terhadap promosi pembangunan perkotaan berkelanjutan di Jakarta. Lebih lanjut, penelitian ini akan mengeksplorasi implikasi keterlibatan Jepang terhadap sektor transportasi Indonesia dan hubungan bilateral antara Jepang dan Indonesia. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut: Pertama, Kontribusi terhadap Pengetahuan Akademik: Penelitian ini akan meningkatkan pemahaman mengenai kolaborasi internasional dalam proyek infrastruktur, khususnya yang berfokus pada kepentingan strategis Jepang di Asia Tenggara. Laporan ini akan berkontribusi pada literatur yang ada mengenai diplomasi publik, bantuan pembangunan, dan hubungan internasional. Kedua, Memahami *Soft Power* Jepang: Studi ini akan menjelaskan bagaimana Jepang memanfaatkan proyek infrastruktur sebagai alat *soft power* untuk memperkuat pengaruhnya di kawasan, sehingga memperkaya wacana mengenai diplomasi *soft power* dalam konteks Asia Tenggara. Ketiga, Memperkuat Hubungan Indonesia-Jepang: Studi ini dapat berkontribusi pada pemahaman yang lebih mendalam tentang hubungan bilateral antara Indonesia dan Jepang, menyoroti potensi pertumbuhan dan kolaborasi di berbagai sektor di luar transportasi.