

Analisis Alasan Jepang Bekerjasama dengan Indonesia dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya

Haryo Prasodjo¹, Najamuddin Khairur Rijal², Viony Ramadhani Efendi³, Havidz Ageng Prakoso⁴

TransBorders*

Abstract

Using a foreign policy analysis (FPA) approach, this paper describes the two main factors behind Japan's cooperation in the Jakarta-Surabaya higher-speed rail project through the Summary Record On The Java North Line Upgrading Project with Indonesia. First, the domestic factor, where Japan experienced stagnation in economic growth. Second, external factors related to the international system. Namely, Indonesia's economic and political potential in the Southeast Asian region as well as China's influence in Indonesia. As a result of this paper, Japan's high-speed rail technology exports to Indonesia are part of Japan's economic growth strategy. The Jakarta-Surabaya higher-speed rail project is an important part for Japan to affirm its commitment to Indonesia and balance China's influence in Indonesia and Southeast Asia.

Keywords: Japan; Indonesia; Higher Speed Railway; Jakarta-Surabaya

Abstrak

Menggunakan pendekatan *foreign policy analysis* (FPA), tulisan ini menjelaskan mengenai dua faktor utama Jepang melakukan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya melalui *Summary Record On The Java North Line Upgrading Project* dengan Indonesia. Pertama, faktor domestik, di mana Jepang mengalami stagnasi pertumbuhan ekonomi. Kedua, faktor eksternal yang berkaitan dengan sistem internasional, yaitu potensi ekonomi dan politik Indonesia di kawasan Asia Tenggara serta pengaruh Tiongkok di Indonesia. Penelitian ini menemukan bahwa ekspor teknologi kereta cepat Jepang ke Indonesia menjadi bagian dari strategi pertumbuhan ekonomi Jepang. Proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya penting bagi Jepang untuk menegaskan komitmennya terhadap Indonesia serta mengimbangi pengaruh Tiongkok di Indonesia dan Asia Tenggara.

Kata kunci: Jepang; Indonesia; Kereta Semi Cepat; Jakarta-Surabaya

Pendahuluan

Kecepatan kereta yang dapat mencapai 300 km/jam, daya angkut yang banyak, serta emisi gas buang yang relatif rendah menjadikan kereta cepat banyak diminati oleh negara-negara di dunia, tidak terkecuali Indonesia. Ide tentang pembangunan kereta cepat hadir di Indonesia

pertama kali di pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tahun 2009. Hanya saja, mahalny biaya proyek serta keterbatasan dana yang dimiliki pemerintah menjadikan proyek kereta cepat di Indonesia hanya sebatas rencana.

Sampai pada tahun 2014, pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, ide

¹ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang
Email: haryoprasodjo@umm.ac.id

² Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

³ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

⁴ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

* Jurnal Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pasundan
Email: transborders.journal@unpas.ac.id

tentang proyek kereta cepat di Indonesia kembali bergulir. Pada tahun 2015, Indonesia menunjuk Tiongkok dalam kerja sama proyek kereta cepat rute Jakarta-Bandung dan menjadi bagian dari proyek mercusuar antara Indonesia-Tiongkok (Yamin & Windymadaksa, 2017). Adapun alasan Indonesia adalah, lebih pada pertimbangan peningkatan kerja sama dengan Tiongkok, serta pertimbangan aspek untung rugi, jika dibandingkan dengan Jepang (Supriatna, Hubungan Internasional, Sosial, & Politik, n.d.).

Sementara itu, pada tahun 2016, Pemerintah Indonesia secara langsung mengutus Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan ke Jepang. Dalam kunjungan tersebut, Luhut bertemu dengan Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe, dan menyampaikan surat resmi Pemerintah Indonesia terkait permintaan atas kesediaan Jepang melakukan kerja sama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan fase kedua setelah kereta cepat Jakarta-Bandung yang dimenangkan oleh Tiongkok di tahun 2015. Langkah ini merupakan bagian dari respons cepat Indonesia dalam menjaga hubungan baik dengan Jepang (Uyun, 2017)

Lebih lanjut, pada tanggal 24 September 2019, Pemerintah Jepang yang diwakili oleh Tadayuki Miyashita selaku Minister of Economic Affairs Embassy of Japan bersama dengan Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Zulfikri, selaku Direktorat Jenderal Perkeretaapian, menandatangani kesepakatan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dalam *Summary Record On The Java North Line Upgrading Project*. Pembangunan dijadwalkan dimulai di tahun 2023, dengan target trase Jakarta-Cirebon dapat beroperasi tahun 2024, dan Cirebon-Semarang-Surabaya beroperasi di tahun 2025. Sehingga ditargetkan jalur dapat beroperasi secara penuh di tahun 2026 (Bhwana, 2019).

Berdasarkan hasil pra-studi kelayakan, terdapat 1.992 perlintasan serta 400 flyover yang akan dibangun sepanjang jalur rel kereta cepat. Adapun jarak sejauh 720 kilometer, antara Jakarta-Surabaya ditempuh dengan kecepatan 160 km/ jam selama 5,5 jam. Kesepakatan kerjasama berisikan detail teknis proyek seperti lebar rel yang digunakan, konstruksi bangunan, sistem persinyalan, desain penggerak kereta, serta pemberdayaan bahan material, pekerja lokal, serta skema pembiayaan proyek melalui kerjasama antara Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2019)

Penelitian ini menjadi penting karena pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, Jepang menghendaki adanya jaminan Pemerintah Indonesia, hal tersebut berbanding terbalik dengan Pemerintah Tiongkok yang tidak menghendaki adanya jaminan dari Pemerintah Indonesia. Oleh karena itulah Jepang harus kalah dari Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Pada proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, Jepang telah belajar banyak dari kekalahannya pada proyek sebelumnya. Oleh karena itu, tulisan ini akan melihat faktor apa saja yang mempengaruhi kebijakan Pemerintah Jepang, untuk menerima tawaran dari Pemerintah Indonesia, dalam proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, di mana kereta cepat bukan hanya sekedar alat transportasi, namun keberadaannya dapat memberikan dampak pada ekonomi juga geopolitik wilayah. Menjadi investasi jangka panjang Jepang sebagai mitra strategis Indonesia dan menguatkan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara. Penting bagi Jepang untuk menjaga keberlangsungan pertumbuhan ekonominya di masa depan dan pembuktian komitmen Jepang sebagai mitra strategis Indonesia.

Metode Penelitian

Metode eksplanatif digunakan dalam penelitian ini, untuk menjelaskan alasan yang melatarbelakangi Jepang menandatangani kerjasama kereta cepat dengan Indonesia. Teknik pengumpulan data menggunakan studi pustaka, dari media internet, jurnal, berita, ataupun situs resmi pemerintah Jepang dan Indonesia yang berkaitan dengan kebijakan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya.

Kerangka Teoritis

Secara sederhana, terdapat dua faktor dalam analisa kebijakan luar negeri. Pertama adalah atribut nasional yang salah satunya adalah *economic capabilities*. Kedua adalah faktor eksternal yaitu *international system*. Pertama, Kapabilitas ekonomi nasional, memberikan pengaruh melalui kekuatan ekonomi dalam kebijakan luar negeri untuk menciptakan pola ketergantungan dan mendapatkan keuntungan. Negara bukan menjadi satu-satunya aktor penting dalam hubungan luar negeri, namun juga perusahaan nasional dan multinasional yang memiliki kekuatan global. Kondisi dan kemampuan ekonomi mempengaruhi kebijakan luar negeri, salah satunya adalah melalui kegiatan ekspor. Melalui ekspor, sistem ekonomi global memberikan peluang baru bagi pertumbuhan ekonomi nasional.

Kedua, sifat dari sistem internasional adalah anarki, menjadikan terdapat dua bentuk respons negara, yaitu bagi negara yang lemah akan bergantung dengan negara kuat. Sedangkan negara yang kuat akan selalu melakukan balancing terhadap negara lain yang juga kuat. Gambaran tersebut memberikan penjelasan tentang bagaimana kemudian sistem internasional akan mempengaruhi perilaku negara sebagai unit dalam system (Hudson & Day, n.d.).

Dalam konteks penelitian ini, kedua faktor ini digunakan untuk menjelaskan alasan Jepang melakukan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia melalui *Summary Record On The Java North Line Upgrading Project*.

Pembahasan

Faktor Internal

Kondisi Pertumbuhan Ekonomi Jepang

Stagnasi ekonomi Jepang sejak tahun 1990, dan penurunan jumlah populasi di Jepang yang berimbas pada populasi angkatan kerja dan daya konsumsi masyarakat, berdampak pada rasio tabungan domestik. Pengeluaran publik, jaminan sosial dan kesehatan terus meningkat. *Hollowing-out effect* berimbas pada daya saing ekspor Jepang yang terus berkurang, pertumbuhan ekonomi pada pasar domestik tidak mungkin dilakukan Jepang dan membutuhkan integrasi dengan pasar global untuk menghidupkan ekonomi Jepang. Kekuatan ekspor Jepang banyak ditopang oleh industri dan teknologi yang bergantung pada manufaktur. Mempertahankan posisi ekonomi Jepang dengan memperluas pasar global dengan mencari potensi pasar baru merupakan salah satu upaya untuk membangun ekonomi Jepang (Yoshimatsu, 2017).

Shinkansen menjadi simbol kekuatan pemulihan perekonomian Jepang setelah Perang Dunia II, dan alat untuk melanjutkan pertumbuhan perekonomian Jepang. Dorongan dari penurunan pasar domestik dan terbukanya peluang bagi pasar di luar negeri. Selain itu, keberadaan Tiongkok yang juga mengeksport teknologi kereta cepat ikut mendorong Jepang melakukan ekspor teknologi kereta cepat. Pada 2 September 2009, pemerintah Jepang mendirikan Kantor International Railway Strategy yang terdiri dari 14 anggota, seperti Kementerian Transportasi dan Pariwisata, East Japan Railway dan perusahaan lainnya yang akan bekerjasama untuk mengeksport kereta cepat ke luar Jepang (News, 2009).

Pada bulan Juni 2010, Pemerintah Jepang merumuskan sebuah strategi pertumbuhan ekonomi baru di mana Pemerintah Jepang akan secara sungguh-sungguh untuk mendukung dan membangun kerangka kerja bagi perusahaan swasta melalui perluasan pasar

ekspor pembangunan infrastruktur menjadi 19,7 triliun di tahun 2020. Pada bulan September 2010, Pemerintah Jepang mengadakan pertemuan tingkat menteri untuk mendiskusikan strategi penyebaran infrastruktur perusahaan Jepang di luar negeri. Pada Oktober 2010, *Ministry of Foreign Affairs* (MOFA) mendirikan kantor Promosi Penerapan Sistem Infrastruktur Terpadu (*Development of Integrated Infrastructure System*).

Pada tahun yang sama, tahun 2010, Menteri Ekonomi Jepang melakukan perjalanan menuju AS dan Asia untuk mempromosikan ekspor infrastruktur Jepang. Sebagai upaya mendapatkan 13 miliar USD, Menteri Transportasi Jepang, Seiji Maehara mempromosikan sistem kereta cepat di Washington, Amerika Serikat (Hayashi, 2010). Tidak hanya ke Amerika, Jepang juga mempromosikan teknologi kereta cepatnya ke negara-negara berkembang di kawasan Asia. Menurut seorang profesor teknik sipil dari Universitas Tokyo, Hitoshi Ieda, untuk memajukan teknologi, Jepang membutuhkan pengalaman, proyek, tantangan, serta skala ekonomi baru (Tabuchi, 2010).

Abenomic dan Kebijakan Ekspor Kereta Cepat Jepang

Pada tahun 2012, Shinzo Abe terpilih sebagai Perdana Menteri Jepang menggantikan pendahulunya, Yoshihiko Noda. Abe memperkenalkan kebijakan Abenomic melalui kebijakan yang dikenal dengan “Three Arrows”, melalui peningkatan pengeluaran fiskal untuk merangsang perekonomian, liberalisasi dan deregulasi pasar kerja untuk memperkuat daya saing global, dan relaksasi moneter oleh Bank of Japan (Hidekazu & Nobuo, 2017). Sebuah strategi yang bertujuan untuk merevitalisasi perekonomian yang lama stagnan Jepang dan memperkuat hubungan politik dan ekonomi dengan negara-negara berkembang. Serta menyeimbangkan

pengaruh Tiongkok yang tumbuh di kawasan Asia swasta di luar Jepang, serta memanfaatkan sarana pembangunan melalui kebijakan intervensionis dan skema kerjasama *government to business* dalam ekspor sistem infrastruktur. Fokus pada ekspansi ekspor sistem infrastruktur menjadi kebijakan perdagangan baru di Jepang (Autumn, 2014).

Jepang mengeksport teknologi kereta cepat melalui banyak skema, baik secara komersial, ataupun skema bantuan melalui Official Development Assistance (ODA). Oleh karena itu, dalam Pemerintahan Shinzo Abe, industri kereta cepat memiliki peran penting sebagai alat diplomasi dan ujung tombak pertumbuhan ekonomi Jepang. Proyek kereta cepat merupakan proyek jangka panjang yang pada gilirannya dapat membantu agenda pemulihan perekonomian Jepang. Sebagai bagian dari Japan Revival Strategy, pada tahun 2013, Pemerintah Jepang yang dipimpin oleh Perdana Menteri Shinzo Abe berencana menjadikan ekspor teknologi Shinkansen sebagai inti dari strategi pertumbuhan ekonomi Jepang (Jiji, 2016). Hal tersebut sejalan dengan strategi pertumbuhan ekonomi melalui keterbukaan dengan dunia luar dan inovasi teknologi melalui instrumen diplomasi ekonomi, yaitu mempertemukan antara kebutuhan pasar pada dengan teknologi yang dimiliki Jepang (Prime Minister of Japan and His Cabinet, 2013).

Kereta cepat memiliki spesifikasi konstruksi, teknologi dan sistem operasi yang berbeda, sehingga menjadi target utama ekspor kereta Jepang, yang jauh lebih menguntungkan secara ekonomi dan politik dibandingkan dengan teknologi kereta konvensional. Selain itu, proyek kereta cepat akan membuka proyek tambahan seperti, infrastruktur kereta, koridor ekonomi dan zona industri. Pada bulan April tahun 2014, untuk mempromosikan teknologi kereta cepat di luar Jepang, Pemerintah Jepang membentuk

International High Speed Railway Association (IHRA), yang terdiri dari East Japan Railway, Central Japan Railway, West Japan Railway and Kyushu Railway (Wu, 2015).

Kemudian, pada Mei 2015, Shinzo Abe menyampaikan bahwa Jepang tidak lagi menginginkan pendekatan ekspor produk murah dan tidak berkualitas, namun penekanan ada pada pentingnya untuk memilih produk infrastruktur yang berkualitas tinggi dan tahan lama dengan harga yang sedikit lebih mahal. Selain sebagai simbol pemulihan ekonomi Jepang, kereta cepat juga digunakan Jepang sebagai alat pembangunan ekonomi dan memperkuat harmonisasi antara sosial dan politik. Ekspor infrastruktur teknologi perkeretaapian merupakan proyek utama Jepang yang berdampak luas bagi perusahaan yang terlibat dalam peningkatan, perbaikan, dan pemeliharaan infrastruktur di luar negeri. Berikut adalah tabel pertumbuhan GDP Jepang dari tahun 2014-2019.

Tabel 1. Pertumbuhan GDP Jepang 2014-2019 (dalam persen)

Tahun	Persentase
2014	0.296
2015	1.561
2016	0.754
2017	1.675
2018	0.559
2019	0.270

Sumber: World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files.

Berdasarkan data di atas, dapat dilihat kondisi pertumbuhan GDP Jepang yang fluktuatif, di angka 1 persen setiap tahunnya. Oleh karena itu, penting bagi Jepang untuk meningkatkan ekonominya melalui ekspor

teknologi kereta cepat ke Indonesia sebagai mitra strategisnya.

Shinkansen sebagai Ujung Tombak Ekspor Teknologi Jepang

Terdapat tiga bentuk kerjasama yang ditawarkan Jepang dalam ekspor teknologi kereta api, yaitu melalui hibah, bantuan, dan kerjasama proyek kereta cepat, di mana perkeretaapian di Indonesia menerima ketiga skema kerjasama tersebut. Terdapat tiga jenis bentuk ekspor kereta cepat oleh Jepang, Pertama adalah ekspor peralatan yang dilakukan oleh pabrikan Jepang, yaitu ekspor peralatan dan suku cadang kereta api konvensional. Kedua, ekspor sistem lengkap, yaitu ekspor skala besar terkait seperangkat sistem pendukung kinerja kereta cepat. Ketiga, ekspor konsorsium, yaitu ekspor terkait dengan pelatihan dan pengetahuan bersama dengan peralatan melalui skema kerjasama dengan negara penerima (Hood, 2007). Berikut adalah total ekspor Jepang secara keseluruhan dalam kurun waktu 2014-2019.

Tabel 2. Total Ekspor Jepang 2014-2019 (dalam triliun dollar)

Tahun	Jumlah
2014	83.88
2015	93.815
2016	100.711
2017	103.281
2018	102.702
2019	101.987

Sumber: World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. (<https://data.worldbank.org/indicator/NY.EXP.CAP.M.KN?locations=JP>)

Teknologi kereta cepat Jepang memiliki kelebihan pada sisi keamanan, kenyamanan, serta perawatan yang lebih

murah. Selain itu, biaya konstruksi yang dapat ditekan karena terowongan yang lebih kecil, jarak antar rel yang tidak terlalu jauh, serta tata letak yang lebih ringkas dibandingkan dengan teknologi kereta cepat negara lainnya. Teknologi kereta cepat Jepang juga memiliki biaya perawatan yang relatif lebih rendah dengan jangka waktu pakai yang panjang. Meski demikian Jepang memiliki kesulitan tentang bagaimana meyakinkan negara pembeli teknologi kereta cepat. Menjual teknologi kereta cepat di luar negeri merupakan impian lama bagi Jepang.

Kendala yang dihadapi Jepang adalah Sindrom Galapagos, di mana teknologi Shinkansen harus diekspor dalam jumlah banyak (satu paket), yaitu tidak hanya keretanya saja, namun juga sistem Shinkansen secara keseluruhan seperti infrastruktur, sistem persinyalan, sistem kelistrikan, sistem operasional, sistem keamanan. Harga yang ditawarkan tidak murah, menjadikan harga jual kereta, infrastruktur, operasional dan pemeliharaan yang mahal, terutama bagi negara-negara berkembang di kawasan Asia (Grey, 2017).

Ekspor teknologi kereta cepat ke luar Jepang, menjadi bagian dari strategi perluasan perdagangan dan perekonomian Jepang. Strategi ekspor infrastruktur berkualitas tinggi ke negara-negara di Asia, melalui skema pinjaman dan bantuan keuangan, telah menjadi fokus pertumbuhan ekonomi Jepang dari masa PM Shinzo Abe. Jepang di bawah PM Yoshihide Suga melanjutkan program dari pemerintahan sebelumnya. Hal tersebut diungkapkan oleh PM Yoshihide Suga bahwa dirinya akan mengikuti kebijakan Shinzo Abe dalam hal ekspor infrastruktur.

Dalam rangka menegakkan kerjasama di bidang perkeretaapian, pengembangan pelabuhan, dan proyek infrastruktur lainnya, pada Desember 2019, Menteri Pertanian, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata Jepang, Kazuyoshi Akaba melakukan perjalanan ke Indonesia, Myanmar, dan Singapura. Pada

tahun 2019, terdapat total 35 proyek infrastruktur Jepang di 26 negara yang berbeda. Sementara itu, dari proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya (Okada, 2020), Jepang memperoleh keuntungan dari pembangunan ekonomi melalui orientasi eksternal, dan kolaborasi bisnis pemerintah yang dilembagakan antara Jepang-Indonesia.

Teknologi kereta cepat sebagai alat untuk menciptakan lingkungan geopolitik yang menguntungkan dalam dinamika politik regional yang terus berubah. Melalui ekspor teknologi kereta cepat juga, Jepang menciptakan keseimbangan dalam ketegangan politik dan keamanan di Indonesia dan ASEAN. Kereta cepat juga menjadi alat Jepang untuk memperlambat hubungan diplomatik dengan Indonesia, yang secara tidak langsung akan meningkatkan kerjasama ekonomi dan politik kedua negara. Dalam kurun waktu 2010-2019, Jepang telah menemukan minat baru dalam mengeksport sistem infrastruktur terintegrasi ke Indonesia. Kerjasama ekonomi, investasi dan perdagangan tetap menjadi fokus utama dari kerjasama bilateral Jepang dengan Indonesia.

Faktor Eksternal

Potensi Ekonomi Indonesia sebagai Pasar Kereta Cepat Jepang di Asia Tenggara

Dalam pembahasan faktor eksternal ini, penulis akan membaginya menjadi dua bagian, pertama yaitu perspektif Jepang, terkait potensi ekonomi dan politik Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Kedua kondisi sistem internasional, yaitu pengaruh Tiongkok di Indonesia dan Asia Tenggara. Bagi Jepang, negara berkembang di kawasan Asia menjadi tujuan utama dari kebijakan ekspor teknologinya. Oleh karena itu, setelah terpilihnya Shinzo Abe, kunjungan kenegaraan ke negara-negara di

Asia Tenggara sepanjang tahun 2013, salah satunya adalah Indonesia.

Sebagai negara ASEAN, Indonesia menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi paling tinggi. Potensi sumber daya manusia yang ada di Indonesia bagi pertumbuhan ekonomi dan pangsa pasar bagi produk industri Jepang. Kondisi sosial dan politik yang stabil, menjadikan Indonesia sebagai tujuan dari investasi asing. Indonesia merupakan negara dengan jumlah populasi terbesar keempat di dunia dengan potensi ekonomi yang akan terus tumbuh. Sumber daya manusia dan alam yang melimpah di Indonesia, dengan kondisi infrastruktur transportasi yang kurang memadai, menjadi salah satu faktor yang mendorong Jepang untuk menerima tawaran Indonesia dalam proyek kereta cepat, dan tetap mempertahankan Indonesia sebagai salah satu mitra strategisnya.

Dalam hal Official Development Assistant (ODA), Indonesia menjadi negara penerima ODA terbesar dari Jepang. Tercatat sepanjang tahun 1960 sampai dengan 2006, total bantuan yang diterima Indonesia sebesar 24.690,06 juta USD untuk pinjaman Yen, 1.939,16 juta USD untuk bantuan hibah, 2.907,49 juta USD untuk kerjasama teknik, dengan nilai total keseluruhan 29.579,35 juta USD (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2019) (BPS, 2007).

Kerjasama kereta cepat dengan Indonesia merupakan peluang potensial bagi Jepang, di mana kemudahan perizinan serta ketenagakerjaan dalam proyek infrastruktur menjadi prioritas Pemerintah Indonesia dalam kebijakan Nawacita dan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS). Sebagai mitra strategis Indonesia, Jepang sangat mengetahui peluang dan tantangan yang akan dilalui dalam kerjasama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Belum lagi proyek kereta cepat merupakan bagian dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dua proyek kereta cepat tersebut adalah Jakarta-Bandung dan Jakarta-Surabaya.

Dalam hal GDP, Indonesia merupakan negara dengan GDP tertinggi di ASEAN, dan menjadi indikator tingkat kesejahteraan sebagai tingginya angka produksi di Indonesia. Hal tersebut berdampak langsung pada tingkat konsumsi masyarakat Indonesia yang tinggi dan juga pertumbuhan ekonomi Indonesia secara keseluruhan. Berikut adalah data pertumbuhan GDP dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Tabel 3. Pertumbuhan Gross Domestic Product (GDP) Indonesia 2016-2019 (dalam miliar USD)

Tahun	Pertumbuhan GDP (miliar USD)
2015	860,9
2016	931,9
2017	1,016
2018	1,042
2019	1,119

Sumber: *World Bank*

Tingkat GDP Indonesia menjadi “magnet” bagi Jepang yang membutuhkan perluasan dan peningkatan ekspor teknologi. Dikarenakan sejalan dengan kebijakan pertumbuhan ekonomi Jepang melalui penjualan teknologi tinggi Jepang ke luar negeri. Di Indonesia, Jepang menduduki peringkat kedua setelah Singapura sebagai negara investor terbesar. Selain itu, Jepang memiliki hubungan kemitraan strategis dengan Indonesia. Indonesia merupakan mitra strategis Jepang dan penerima ODA terbesar sepanjang tahun 1960-2015 (JICA, 2015). Bagi Jepang, Indonesia merupakan 10 negara utama tujuan ekspor Jepang, dan berada di posisi ke-10 di bawah Thailand, Singapura, dan Vietnam, dengan total nilai ekspor \$13,982,146,712 di tahun 2019.

Tabel 4. Total Ekspor Produk Jepang ke Indonesia (dalam ribu dollar)

Tahun	Jumlah Ekspor (ribu USD)
2015	860,9
2016	931,9
2017	1,016
2018	1,042
2019	1,119

Sumber: *World Integrated Trade Solution, Japan Product Export to Indonesia 2015-2019*. (<https://wits.worldbank.org/>)

Lebih lanjut, Indonesia membutuhkan investasi asing dan pembangunan infrastruktur berkelanjutan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah dan mendorong pertumbuhan ekonomi antar wilayah. Salah satunya dengan membangun jaringan kereta cepat yang ada dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS). Meskipun awalnya proyek kereta cepat Jakarta-Bandung-Surabaya adalah kesatuan proyek, namun perlakuan khusus diberikan oleh Pemerintah Indonesia kepada Pemerintah Jepang. Berbeda dengan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, untuk proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, Pemerintah Indonesia langsung menunjuk Jepang dengan mengirimkan Luhut Binsar Pandjaitan selaku Menteri Kemaritiman dan Investasi Indonesia, untuk melakukan kunjungan ke Jepang dan melakukan pertemuan dengan Perdana Menteri Shinzo Abe di tahun 2016. Dalam kunjungan tersebut, Indonesia memberikan surat resmi ajakan kepada Jepang untuk dapat bergabung mengerjakan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya.

Sebagai mitra strategis, Indonesia tidak dapat lepas dari pengaruh kuat hubungannya dengan Jepang. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah bantuan dan

investasi yang dilakukan Jepang ke Indonesia. Kereta cepat menjadi alat politik, dan dapat menimbulkan efek ketergantungan, di mana negara yang melakukan kerjasama dengan Jepang tidak dapat lepas begitu saja dengan Jepang, baik dari sisi operasional, pemeliharaan, maupun ketersediaan suku cadang. Sehingga, kerjasama kereta cepat merupakan kerjasama strategis jangka panjang (Okada, 2021).

Mengekspor teknologi kereta cepat menjadi rencana Jepang sejak lama. Perkembangan ekonomi dan jalinan kerjasama strategis dengan Indonesia menjadi peluang bagi Jepang untuk mengekspor teknologi serta infrastruktur kereta cepat. Selain itu, pandangan Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, tentang pentingnya pembangunan infrastruktur melalui Nawa Cita, untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi melalui konektivitas antar wilayah juga menjadi salah satu peluang besar bagi Jepang. Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 56, tanggal 20 Juli 2018, memasukkan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya sebagai salah satu dari proyek strategis nasional bidang perkeretaapian (PERPRES, 2016).

Proyek kereta cepat memberikan dorongan bagi ekonomi dan geopolitik Jepang di Indonesia, terutama meningkatkan *bargaining* Jepang atas Tiongkok dalam proyek kereta cepat di Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang memiliki banyak gunung api aktif yang rentan terhadap gempa bumi dan tsunami, Indonesia memiliki karakteristik wilayah yang tidak jauh berbeda dengan Jepang. Teknologi kereta cepat Jepang sesuai dengan kondisi geologis Indonesia. Secara ekonomi, Jepang mendapatkan keuntungan dari proyek jangka panjang kereta cepat yang ada di Indonesia, terutama terkait dengan pemeliharaan infrastruktur, sistem operasional kereta, serta penjual suku cadang.

Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya sebagai Penyeimbang Pengaruh Tiongkok di Asia Tenggara

Secara politik, proyek jangka panjang kereta semi cepat Jakarta-Surabaya menjadi salah satu instrumen peningkatan hubungan Jepang-Indonesia dalam kemitraan strategis. Jepang hadir sebagai penyeimbang Tiongkok di Indonesia serta kawasan Asia Tenggara secara umum. Sebagai bagian dari persaingan strategis dalam perlombaan memperebutkan kontrak komersial infrastruktur kereta cepat di luar negeri. Jepang dapat menggunakan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya sebagai alat untuk melawan ekspansi geopolitik Tiongkok dalam Belt and Road Initiative (BRI) di Indonesia.

Pada tahun 2015, melalui ekspor kereta cepat ke luar Jepang, perusahaan asal Jepang Hitachi memiliki target untuk meningkatkan penjualan teknologi kereta sebesar 1,2 miliar USD (120 miliar yen). Target yang lebih tinggi dari pendapatan perusahaan di tahun 2012 sebesar 38,1 miliar yen. Hal ini merupakan bagian dari upaya untuk memperluas jaringan aktivitas bisnis di ASEAN. Negara-negara berkembang yang ada di Asia Tenggara merupakan pasar potensial bagi industri kereta cepat Jepang, namun demikian tantangan terbesar bagi Jepang adalah melakukan penyesuaian teknologi dengan kondisi lokal masing-masing negara, terutama Indonesia (Zedadra et al., 2019).

Lebih lanjut, melalui kebijakan *One Belt One Road* di tahun 2013, Tiongkok secara agresif terus mendorong upaya konektivitas melalui pembangunan infrastruktur di luar Tiongkok, salah satunya adalah proyek kereta cepat. Pada tahun 2015, Jepang harus bersaing dengan Tiongkok dalam proyek kereta cepat di India dan Indonesia. Sampai dengan tahun 2020, Jepang hanya mengeksport teknologi kereta cepat ke tiga negara, yaitu Tiongkok (2003), Inggris (2004), dan Taiwan (2007).

Sedangkan Tiongkok, telah berhasil merealisasikannya di Laos dan Indonesia. Dengan kerjasama dalam *Summary Record On The Java North Line Upgrading Project* menegaskan posisi Jepang di Indonesia dan di kawasan ASEAN. Terdapat keinginan Jepang untuk bersaing dalam pengaruh di kawasan Asia Tenggara, dengan terus memperkuat kemitraan dengan Indonesia melalui berbagai macam kerjasama bilateral. Sekaligus sebagai upaya Jepang untuk masuk ke dalam proyek infrastruktur dan konektivitas yang lebih besar di Asia Tenggara.

Indonesia menjadi komponen penting bagi strategi Jepang di kawasan Indo-Pasifik. Indonesia juga merupakan tuan rumah bagi jaringan perdagangan dan investasi yang tinggi. Selain itu di Asia Tenggara, Indonesia berperan penting bagi jaringan produksi dan rantai pasokan regional Jepang di Asia Tenggara. Kerjasama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, menjadi upaya Jepang untuk mempertahankan posisi Indonesia sebagai pusat ekonomi Jepang di Asia Tenggara dan tujuan bagi pasar infrastruktur Jepang. Dengan memberikan dukungan kepada Indonesia untuk mengembangkan peningkatan teknologi pada sistem transportasi perkeretaapian. Melalui ekspor teknologi kereta cepat ke Indonesia, terdapat upaya Jepang untuk dapat mengimbangi Tiongkok, dalam proyek infrastruktur, sebagai upaya untuk menghidupkan kembali perekonomian Jepang. Selain itu, pengaruh diplomatik dan ekonomi bagi negara mitra dapat dicapai melalui proyek kereta cepat yang merupakan proyek jangka panjang.

Kesimpulan

Kondisi pertumbuhan ekonomi Jepang yang cenderung stagnan, dalam beberapa tahun, mendorong Pemerintah Jepang di bawah PM Shinzo Abe untuk merevitalisasi perekonomian Jepang

melalui kebijakan yang dikenal Abenomic. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan mendorong ekspor infrastruktur Jepang melalui teknologi kereta cepat di luar Jepang. Dalam *Japan Export Strategy for Infrastructure System* tahun 2018, kereta cepat menjadi sektor penting sebagai alat promosi ekspor teknologi infrastruktur Jepang. Proyek kereta cepat di luar Jepang menjadi proyek utama yang memanfaatkan teknologi canggih Jepang, salah satunya adalah proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya di Indonesia. Bahkan, untuk mewujudkan target tersebut, Pemerintah Jepang membuat skema pembiayaan melalui bantuan pendanaan dari lembaga keuangan Jepang.

Penulis melihat, kerjasama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya bukan hanya sekedar keputusan komersial, namun juga sebagai bagian dari pertimbangan politik dan kebijakan strategis Jepang dalam menghadapi kondisi domestik dan internasional. Melalui ekspor teknologi kereta cepat di Indonesia, Jepang memanfaatkan keunggulan komparatif yang dimiliki, dengan iklim dan sistem ekonomi yang mendukung untuk dapat berkontribusi pada peningkatan dan pertumbuhan ekonomi Jepang juga mitra strategisnya Indonesia.

Selain itu, keterlibatan Jepang dalam proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan keberhasilan Jepang secara diplomatik untuk membuktikan komitmen kuat Jepang sebagai mitra strategis bagi Indonesia, serta memperkuat hubungan kerjasama lainnya di masa depan. Melalui ekspor proyek infrastruktur berkualitas, Jepang akan terus berkontribusi bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Tidak hanya itu, secara internasional, pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya oleh Jepang, menjadi modal kuat bagi Jepang untuk meningkatkan peran global dalam menyediakan transportasi berteknologi tinggi ke negara-negara berkembang, baik melalui transfer teknologi maupun skema pembiayaan dengan

melibatkan lembaga keuangan Jepang, di tengah tantangan kuat dari Tiongkok. Di lain sisi, potensi pertumbuhan ekonomi Indonesia serta hubungan bilateral Indonesia dengan Jepang dalam mitra strategis menjadikan Indonesia sebagai negara utama bagi produk ekspor dan investasi Jepang di kawasan Asia Tenggara.

Daftar Pustaka

Buku:

Hudson, Valerie M., and Benjamin S. Day. *Foreign Policy Analysis : Classic and Contemporary Theory*, n.d.

Buku kumpulan artikel:

Hidekazu, Aoki, and Kawamiya Nobuo. "End Game for Japan's Construction State-The Linear (Maglev) Shinkansen and Abenomics." *The Asia-Pacific Journal | Japan Focus* 15, no. 12 (2017).

Supriatna, Cecep, Jurusan Hubungan Internasional, Ilmu Sosial, and Dan Ilmu Politik. "KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH CINA (TIONGKOK) SEBAGAI MITRA KERJASAMA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG Indonesia's Decision in Choosing The Republic of China (Tiongkok) as a Partner Cooperation of High Speed Railway Jakarta-Bandung Project," n.d. <http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2013/08/>.

Uyun, Fatkhul. "Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC." *Analisis Hubungan Internasional* 6, no. 2 (2017): 57–64. <http://repository.unair.ac.id/67989/>.

Yamin, Muhammad, and Shellia Windymadaksa. "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok." *Jurnal Politik Profetik* 5, no. 2 (2017): 200–218. <http://103.55.216.56/index.php/jpp/article/view/4345>.

Artikel dalam Koran:

Autumn, Tomodachi. "The Shinkansen , Japan ' s High-Speed Rail , Is Full of Miracles," 2014. <https://skift.com/2017/09/14/high-speed-rail-in-india-finds-momentum-as-japan-sells-it-shinkansen-tech/>.

Bhwana, Petir Garda. "Jakarta-Surabaya Semi-Fast Train to Start Construction in 2023 - News En.Tempo.Co." Tempo.co, 2019. <https://en.tempo.co/read/1248731/Jakarta-Surabaya-semi-fast-train-to-start-construction-in-2023>.

Grey, Eva. "Is Japan's Bullet Train an Affordable Export_ - Railway Technology." *Railway Technology*, 2017. <https://www.railway-technology.com/features/featureis-japans-bullet-train-an-affordable-export-5723022/>.

Hayashi, Yuka. "Japan, in Policy Turnaround, to Encourage Infrastructure Exports - WSJ." *The Wall Street Journal*, 2010. <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052748703648304575211902891469786>.

Hidekazu, Aoki, and Kawamiya Nobuo. "End Game for Japan's Construction State-The Linear (Maglev) Shinkansen and Abenomics." *The Asia-Pacific Journal | Japan Focus* 15, no. 12 (2017).

Hood, Christopher. "Bullets and Trains: Exporting Japan's Shinkansen to China

and Taiwan." *Japan Focus* 5, no. 3 (2007): n/a.

Jiji. "Selling the Shinkansen Overseas: What Are Japan's Chances? | Nippon.Com." Nippon.Com, 2016. <https://www.nippon.com/en/behind/100146/selling-the-shinkansen-overseas-what-are-japan's-chances.html>.

Knowledge@Wharton. "Finding the Silver Bullet for Japan's Train Dilemma," 2015. <http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/finding-the-silver-bullet-for-japans-train-dilemma/>.

Kotoky, Anurag, and Kiyotaka Matsuda. "High-Speed Rail in India Finds Momentum as Japan Sells It Shinkansen Tech." Skift, n.d. <https://skift.com/2017/09/14/high-speed-rail-in-india-finds-momentum-as-japan-sells-it-shinkansen-tech/>.

Minister, Prime, and Shinzo Abe. "For Future Growth, for Future Generations, and for a Future Japan That Is Robust.," no. January (2018).

News, Kyodo. "Shinkansen Export Office Launched _ The Japan Times." *The Japan Times*, 2009. <https://www.japantimes.co.jp/news/2009/09/02/national/shinkansen-export-office-launched/>.

Okada, Mizuki. "Bullet Train Deal Deadlock Threatens to Disrupt Japan-Taiwan Relations _ JAPAN Forward." *Japan Forward*, 2021. <https://japan-forward.com/bullet-train-deal-deadlock-threatens-to-disrupt-japan-taiwan-relations/>.

"Suga Administration Should Continue Abe's Infrastructure Exports Strategy _ JAPAN Forward." *Japan Forward*, 2020. <https://japan-forward.com/suga-administration-should-continue-abe-s-infrastructure-exports-strategy-japan-forward/>.

forward.com/suga-administration-should-continue-abetes-infrastructure-exports-strategy/.

Tabuchi, Hiroko. "Japan Starts to Shop Its Bullet Train Technology - The New York Times." *The New York Times*, 2010.

<https://www.nytimes.com/2010/05/12/business/global/12train.html>.

Wu, Shang-su. "Japan's Train Diplomacy." *The Diplomat*, 2015. <https://thediplomat.com/2015/11/japan-s-train-diplomacy/>.

Yoshimatsu, Hidetaka. "Japan's Export of Infrastructure Systems: Pursuing Twin Goals through Developmental Means." *Pacific Review* 30, no. 4 (2017): 494–512.

<https://doi.org/10.1080/09512748.2016.1276953>.

2013.

https://japan.kantei.go.jp/96_abe/statement/201304/19speech_e.html

Dokumen resmi:

Assistance, JAPAN Official Development. "Statistik & Data - Nilai Realisasi Bantuan ODA Jepang Di Indonesia," 2007. https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/datastat_01.htm.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. "Pemerintah Indonesia - Jepang Sepakat Tandatangani Kelanjutan Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta - Surabaya." Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019. <http://dephub.go.id/post/read/pemerintah-indonesia---jepang-sepakat-tandatangani-kelanjutan-proyek-kereta-semi-cepat-jakarta---surabaya?language=en>.

Prime Minister of Japan and His Cabinet. "Speech on Growth Strategy by Prime Minister Shinzo Abe at the Japan National Press Club (Speeches and Statements by Prime Minister) | Prime Minister of Japan and His Cabinet,"