

**ANALISIS KEPUTUSAN SHINZO ABE DALAM MENDORONG  
KERJASAMA PEMBANGUNAN KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-  
SURABAYA DI INDONESIA TAHUN 2017-2023**

**SKRIPSI**



**UNIVERSITAS  
ISLAM  
INDONESIA**

Oleh:

**MUHAMMAD TIHANG MARGA**

18323190

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2025**

**ANALISIS KEPUTUSAN SHINZO ABE DALAM MENDORONG  
KERJA SAMA PEMBANGUNAN KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-  
SURABAYA DI INDONESIA TAHUN 2017-2023**

**SKRIPSI**

Diajukan kepada Program Studi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia  
Untuk memenuhi sebagian dari syarat guna memperoleh  
Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Oleh:

**MUHAMMAD TIHANG MARGA**

18323190

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2025**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS KEPUTUSAN SHINZO ABE DALAM MENDORONG  
KERJA SAMA PEMBANGUNAN KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-  
SURABAYA DI INDONESIA TAHUN 2017-2023**

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat dalam memperoleh  
derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional

Yogyakarta, 28 Mei 2025

Mengesahkan  
Program Studi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia

Ketua Program Studi

  
Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.

Dewan Penguji

1. Enggar Furi Herdianto, S.I.P., M.A.

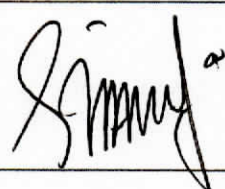
2. Mohamad Rezky Utama, S.IP., M.Si.

3. Alfredha Shinta Putri, S.IP., M.H.I.

Tanda Tangan

  
\_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_

## PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya ilmiah independen saya sendiri, dan bahwa semua materi dari karya orang lain (dalam buku, artikel, esai, disertasi, dan di internet) telah dinyatakan, serta kutipan dan parafrase diindikasikan dengan jelas.

Tidak ada materi selain yang digunakan selain yang termuat. Saya telah membaca dan memahami peraturan dan prosedur universitas terkait plagiarisme.

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

*Yogyakarta, 28 Mei 2025*



---

*Muhammad Tihang Marga*

## DAFTAR ISI

<b>SKRIPSI</b>	ii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	iii
<b>PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK</b>	iv
<b>DAFTAR ISI</b>	v
<b>DAFTAR TABEL</b>	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	viii
<b>DAFTAR SINGKAT</b>	ix
<b>ABSTRAK</b>	x
<b>BAB 1</b>	1
<b>PENDAHULUAN</b>	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Cakupan Penelitian	7
1.5 Tinjauan Pustaka	8
1.6 Kerangka Pemikiran	12
1.7 Argumen Sementara	19
1.8 Metode Penelitian	19
1.8.1 Jenis Penelitian	20
1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian	20
1.8.3 Metode Pengumpulan Data	20
1.8.4 Proses Penelitian	21
1.9 Sistematika Pembahasan	21
<b>BAB 2</b>	22
<b>FAKTOR DOMESTIK DAN KAPABILITAS EKONOMI-MILITER DALAM KERJASAMA INDONESIA-JEPANG PADA KERJASAMA KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-SURABAYA</b>	22
2.1 Faktor-faktor Politik Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta- Surabaya	22
2.1.1 Parlemen dan Partai Politik	23
2.1.2 Birokrat	28
2.1.3 Kepentingan Yang Mempengaruhi ( <i>Interest Influencer</i> )	35
2.1.4 Massa Yang Mempengaruhi ( <i>Mass of Influencer</i> )	38

2.2 Aktor Pembuatan Kebijakan ( <i>Decision Maker Mechanism</i> ) Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	41
2.3 Faktor Ekonomi dan Militer Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	42
2.3.1 <i>Faktor Ekonomi</i>	44
2.3.2 <i>Faktor Militer</i>	48
<b>BAB 3</b>	<b>51</b>
<b>FAKTOR DINAMIKA DAN KONTEKS INTERNASIONAL DALAM KERJASAMA INDONESIA-JEPANG PADA KERJASAMA KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-SURABAYA</b>	<b>51</b>
3.1 Jepang dan Dinamika dan Konteks Internasional	51
3.2 Faktor Dinamika dan Konteks Internasional Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	53
<b>BAB 4</b>	<b>57</b>
<b>PENUTUP</b>	<b>57</b>
4.1 Kesimpulan	57
4.2 Saran	59
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>60</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Partai Politik Jepang Dalam Konstelasi Politik 2021-2025	24
Tabel 2. Peran Partai Politik Jepang Dalam Kerjasama Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	27
Tabel 3. Peran Birokrat Jepang Dalam Kerjasama Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	30
Tabel 4. Perkembangan GDP Jepang Periode 2017-2023 (Triliun US Dollar)	44
Tabel 5. Posisi Perekonomian Jepang Ditinjau Dari GDP Nominal Periode 2022/2023 (Triliun US Dollar)	45

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Skema Pembuatan Kebijakan Luar Negeri	15
Gambar 2. Pembuatan Kebijakan Luar Negeri Ditinjau Dalam Proyek Kerja Sama Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya	56

## DAFTAR SINGKATAN

FPA	: <i>Foreign policy analysis</i>
IJEPA	: <i>Indonesia Japan Economic Partnership Agreement</i>
ODA	: <i>Official Development Assistance</i>
OECD	: <i>Overseas Economic Cooperation Fund</i>
JBIC	: <i>Japan Bank of International Cooperation</i>
RRC	: Republik Rakyat Cina
JGSDF	: <i>Japan Ground Self-Defense Force</i>
JMSDF	: <i>Japan Maritime Self-Defense Force</i>
JASDF	: <i>Air Self-Defense Force</i>
MEF	: <i>Minimum essential force</i>
GDP	: <i>Gross Domestic Product</i>
PPP	: <i>Private Public Partnership</i>
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
BPS	: Badan Pusat Statistik
ASEAN	: <i>Association Southeast Asian Nation</i>

## ABSTRAK

Kerjasama Indonesia-Jepang telah terjalin dalam sejarah yang panjang. Hubungan ini bahkan telah ada jauh sebelum Perang Dunia II. Seiring dengan berkembangnya waktu hubungan bilateral kedua negara berkembang secara progresif di berbagai bidang, termasuk kerjasama bidang ekonomi dan teknis seperti pada kerjasama pengembangan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya pada tahun 2017-2023 ketika saat itu Jepang berada di bawah kepemimpinan Shinzo Abe. Penelitian ini menggunakan teori pengambilan keputusan luar negeri menurut William D. Coplin. Kemudian metode yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data sekunder melalui studi kepustakaan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang melatar belakangi Shinzo Abe dalam kerjasama pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 disebabkan adanya pengaruh dalam pengambilan keputusan luar negeri tersebut dari faktor politik dalam negeri yang terdiri dari birokrat, partai, kepentingan dan masyarakat. Selain itu, terdapat juga kapabilitas ekonomi dan militer berkaitan dengan kapabilitas ekonomi Jepang sebagai negara maju dan kapabilitas JSDF untuk mendukung program kerjasama ini sebagai misi non-konflik, serta dinamika dan konteks internasional yang dipengaruhi oleh perkembangan hegemoni antara Jepang dan Tiongkok dalam proyek kerjasama tersebut.

Kata kunci : kereta semi cepat, Indonesia-Jepang, Shinzo Abe.

## ABSTRACT

*Indonesia-Japan cooperation has a long history. This relationship even existed before World War II. Over time, bilateral relations between the two countries developed progressively in various fields, including cooperation in the economic and technical fields, such as the collaboration on the rapid development of the Jakarta-Surabaya in 2017-2023 when Japan was under the leadership of Shinzo Abe. This research uses the theory of foreign policy making according to William D. Coplin. Then the method used in this research is descriptive qualitative with secondary data collection techniques through literature study. The results of this research show that the factors behind Shinzo Abe's cooperation in building the Jakarta-Surabaya semi high-speed train with Indonesia in 2017-2023 are due to the influence in making foreign policy from domestic political factors consisting of bureaucrats, parties, interests and society. Apart from that, there are also economic and military capabilities related to Japan's economic capabilities as a developed country and the JSDF's capabilities to support this cooperation program as a non-conflict mission, as well as international dynamics and context which are influenced by the development of hegemony between Japan and China in this cooperation project.*

*Keywords: semi fast train, Indonesia-Japan, Shinzo Abe.*

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Dinamika politik internasional tidak bisa dilepaskan dari kerja sama internasional. Hal ini tidak lepas dari fakta bahwa pada dasarnya sumber daya suatu negara, baik sumber daya manusia dan alam, anggaran, dan lain-lainnya bersifat terbatas, sedangkan kepentingan nasional suatu negara bersifat absolut dan tidak terbatas. Untuk itulah, negara berinisiatif untuk menjalankan kerja sama internasional, baik melalui kerja sama multilateral, kerjasama dengan organisasi internasional ataupun melalui kerja sama bilateral. Proposisi tentang kerjasama internasional ini juga relevan dengan kerja sama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya antara Indonesia dan Jepang pada era kepemimpinan Shinzo Abe.

Jepang dan Indonesia mengembangkan kerja sama infrastruktur transportasi, Indonesia berupaya melakukan kerjasama untuk pembuatan kereta cepat dengan bantuan Jepang. Kereta Cepat atau dalam bahasa Jepang disebut “*Shinkansen*” dalam bahasa Inggris “*bullet train*” merupakan teknologi yang menjadikan Jepang sebagai negara terkemuka pada 1964 yang berhasil menguasai teknologi transportasi massal cepat pada era tersebut. Kemajuan teknologi ini kemudian menjadi strategi Jepang untuk mengembangkan hegemoninya dan nation brand sebagai negara yang menguasai teknologi transportasi cepat pada masa itu.. Selain untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri Jepang, teknologi kereta peluru (*bullet train*) juga dikembangkan di berbagai negara dunia melalui kerjasama fungsional luar negeri,

diantaranya Malaysia, India ataupun Thailand. (De Marco, 2025 : 114)

Program pembangunan kereta semi cepat juga dikenal dengan HSR (*Semi High Speed Rail*). Infrastruktur ini memiliki peranan penting dalam skema pembangunan infrastruktur transportasi massal di Indonesia. Hal ini tidak lepas dari beberapa fakta tentang kemacetan yang terjadi di beberapa kota besar di Indonesia sehingga memerlukan solusi jangka panjang yang efisien. Kereta semi cepat dipilih menjadi solusi transportasi karena memiliki ketepatan waktu dan daya angkut dalam penumpang dalam jumlah besar. Fakta ini menegaskan bahwa dalam kerja sama pengembangan infrastruktur ini Indonesia banyak diuntungkan karena secara instan dapat memperoleh kereta semi cepat trans kota antar provinsi, sedangkan Jepang akan memperoleh keuntungan dalam jangka menengah dan panjang, berkaitan dengan alih teknologi dan perluasan dari proyek-proyek transportasi lainnya. (Kemenko Perekonomian, 2014).

Jakarta dan Surabaya menjadi dua kota megapolitan yang menjadi fokus pemerintah dalam pengembangan kereta cepat. Berdasarkan pada data BPS (Badan Pusat Statistik) pada tahun 2022 DKI Jakarta memiliki jumlah penduduk 10,67 juta jiwa (BPS DKI JAKARTA, 2023). Sedangkan Surabaya memiliki jumlah penduduk 2,88 juta jiwa (BPS Surabaya, 2023). Keduanya juga merupakan pusat bisnis dan pusat industri yang memiliki kota-kota satelit yang ada di sekitarnya sehingga transportasi massal yang cepat dan efisien seperti halnya pengembangan kereta cepat.

Kerjasama Jepang-Indonesia sejak tahun 2017 dikembangkan dalam pengembangan infrastruktur, khususnya infrastruktur transportasi. Jepang menjadi negara yang sejak tahun 2017 dipilih sebagai partner utama program peningkatan

kecepatan kereta Jakarta-Surabaya dan kemudian diaktualisasikan melalui penandatanganan *Summary Record on the Java North Line Upgrading Project* pada 24 September 2019. Pasca pertemuan ini kemudian pemerintah Jepang mendelegasikan survey persiapan proyek atau Preparatory Survey on Java North Line Upgrading Project (Railway Gazette International, 2019).

Pihak Jepang dan pemerintah Indonesia berhasil menandatangani kesiapan pasca pra survey. Pihak Jepang diwakili oleh Tadayuki Miyashita yang menjabat sebagai Menteri Ekonomi Jepang dan Duta Besar Jepang untuk Indonesia, Masafumi Ishi, sedangkan di pihak Indonesia diwakili oleh Menteri Pekerja Umum dan Pemukiman Rakyat RI, Basuki Hadi Mulyono, Menteri Perhubungan RI, Budi Karya Sumadi dan Direktur Jembatan Bina Marga, Iwan Jarkasih. Selanjutnya pada akhir Mei 2020 ditargetkan, tim konsultan JICA akan selesai dan dapat melaporkan hasil awal studi atas kegiatan survei tersebut. Pencapaian ini tidak lepas dari peran Perdana Menteri Shinzo Abe yang menjadikan tahap politik yang berhasil terselesaikan dan kemudian berlanjut ke tahap perencanaan teknis hingga *blueprint* (Railway Technology, 2019).

Kereta cepat atau kereta semi cepat merupakan moda transportasi massal yang dikembangkan oleh berbagai negara maju dunia yang juga sering disebut dengan HSR. Kriteria kereta yang dapat disebut dengan HSR adalah kecepatannya yang harus di atas 200 kilometer per jam untuk mendukung mobilitas penduduk dalam perjalanan antar kota jarak menengah dan jarak jauh. Selain itu, HSR juga menjadi bagian dalam mengembangkan citra sebagai negara maju. Itulah sebabnya berbagai negara dunia berlomba-lomba untuk mengembangkan HSR sebagai yang tercanggih dan tercepat.

HSR Jepang sejak tahun 2017 menjadi perbincangan dari berbagai kalangan stakeholder transportasi publik di Indonesia. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menanggapi program kerjasama kereta cepat Jakarta Surabaya menyatakan bahwa :

*“...rumor tentang proyek kerjasama kereta cepat Jakarta-Surabaya merupakan hal yang salah kaprah karena sebenarnya proyek ini hanya kereta semi cepat, namun sangat berguna karena mampu memangkas waktu tempuh hanya 5,5 jam. Hanya saja perlu berbagai penyempurnaan, khususnya berkaitan dengan standarisasi rel dan palang pintu. Untuk tahap selanjutnya masih diperlukan berbagai pertimbangan mendasar secara teknis maupun kebijakan-kebijakan.”* (Kementerian Perhubungan RI, 2017).

Pengembangan program kereta semi cepat. Hal ini tidak lepas dari beberapa alasan, diantaranya daya angkut, kepraktisan, kemudahan pemeliharaan, keamanan dan lain-lainnya. Berbagai negara maju telah mengadopsi sistem kereta cepat dan semi cepat. Terdapat beberapa negara dunia yang didominasi oleh kelompok negara maju berupaya menjadikan HSR sebagai tolok ukur kemajuan transportasi massal yang kemudian melatarbelakangi pemerintah Indonesia di masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo untuk ikut mengembangkan moda transportasi yang sama. Pengembangan kereta cepat Jakarta–Surabaya memang menjadi tantangan bagi Jepang sebagai negara yang memiliki keunggulan di bidang transportasi massal ini.

Proyek kereta semi cepat dengan jalur Jakarta-Bandung sebelumnya mengalami perdebatan mengenai negara mana yang akan membantu keberlangsungan pembangunan proyek kereta semi cepat tersebut, perebutan tersebut terjadi di antara dua negara yakni Jepang dan Tiongkok. Pada awal rencana pembangunan kereta semi cepat, Jepang sudah mengeluarkan biaya sebesar US\$3,5 juta untuk mendanai penilaian kelayakan pembangunan kereta cepat jalur Jakarta-Bandung.(Bloomberg Techno, 2023) Sampai pada prediksi Jepang kala itu untuk

total pembangunan di Indonesia sekitar US\$6,2 miliar (CNN Indonesia, 2022), namun proposal yang diajukan oleh Jepang ke Indonesia tidak dapat memberikan kesempatan kepada Jepang untuk membantu pembangunan tersebut, akibat dari adanya proposal baru yang masuk ke Indonesia terkait pembangunan kereta semi cepat dari Tiongkok.

Pada kesempatan tersebut Tiongkok menawarkan sejumlah US\$5.5 miliar, dimana jumlah tersebut lebih sedikit dibandingkan dengan yang ditawarkan oleh Jepang, dan juga ditawarkan pembangunan proyek tersebut tanpa APBN (Idris, 2021). Diketahui pada saat berlangsungnya perdebatan pembangunan kereta cepat di Indonesia yang dimenangkan oleh Tiongkok, karena alasan untung rugi yang didapatkan dari kedua negara yang menawarkan bantuan proyek tersebut (Prasodjo et al., 2022), alasan lainnya yakni karena pada masa tersebut Indonesia dan Tiongkok sedang memiliki hubungan kerjasama yang cukup baik, dan juga untuk mendorong kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok menjadi lebih baik lagi (Daris 2019).

Setelah akhirnya proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung jatuh kepada Tiongkok, selang beberapa lama setelah upaya pembangunan rute kereta tersebut, Indonesia menyusun proposal untuk dikirimkan kepada Jepang terkait pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya (Prasojo, et al. 2022). Pada tahun 2016 Indonesia mengirimkan Menteri Koordinator bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan ke Jepang bertemu dengan Shinzo Abe, guna membicarakan proyek kereta semi cepat tersebut (Uyun, 2017).

Jepang yang sempat mengalami kekalahan dalam memenangkan untuk pemegangan proyek kereta semi cepat di Jakarta-Bandung mengupayakan agar

dapat menjadi negara yang memberikan bantuan proyek tersebut kepada Indonesia. Sehingga Jepang mengupayakan untuk menjadi partner bagi Indonesia dalam membangun kereta semi cepat Jakarta-Surabaya untuk menyokong kerjasama yang lebih baik lagi antara Indonesia dan Jepang dalam bidang infrastruktur. Tentu dari pihak Indonesia yang sigap dalam merespon pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Bandung dimenangkan oleh Tiongkok dengan cara yang sudah tepat, yakni dengan mengirimkan proposal kerjasama proyek kereta cepat dengan rute yang berbeda dengan sebelumnya, guna menjaga hubungan baik Jepang terhadap Indonesia. Hingga saat ini pun pembicaraan mengenai kereta cepat Jalur Jakarta-Surabaya tetap menjadi pembicaraan yang menarik.

Berdasar pada uraian latar belakang ini maka penulis tertarik untuk meneliti mengenai faktor-faktor yang melatar-belakangi Jepang di bawah kepemimpinan Shinzo Abe dalam mempertahankan atau untuk melangsungkan kerja sama dengan Indonesia khususnya dalam pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya pada tahun 2017 hingga 2023. Penulis memandang bahwa tema ini menjadi bagian dari pengambilan keputusan luar negeri yang dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik dari dalam ataupun luar negeri.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari pemaparan latar belakang maka dapat ditarik sebuah rumusan masalah, yaitu :

“Bagaimana faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerja sama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 ?”

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adanya penelitian ini yakni untuk menjawab rumusan masalah yang ada, dimana hal tersebut yakni untuk mengetahui faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerjasama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023. Dengan mencari tahu pula keuntungan yang didapatkan oleh Jepang dalam melaksanakan kerja sama pembangunan tersebut dengan Indonesia.

### **1.4 Cakupan Penelitian**

Fokus dalam penelitian ini ditujukan kepada menganalisis faktor-faktor yang melatarbelakangi Pemerintah Jepang di bawah kepemimpinan Shinzo Abe untuk, tetap melaksanakan kerja sama pembangunan kereta semi cepat dengan Indonesia rute Jakarta-Surabaya sebagai bagian dari pembuatan keputusan luar negeri Jepang atas Indonesia dalam proyek kerjasama tersebut. Cakupan penelitian ini meliputi berbagai faktor yang mempengaruhi Pemerintah Jepang di bawah kepemimpinan Shinzo Abe dalam kerja sama pembangunan kereta semi cepat dengan Indonesia rute Jakarta-Surabaya dari berbagai faktor. Cakupan penelitian ini ditinjau dari periode waktu adalah pada tahun 2017 sampai dengan 2023. Dipilih tahun 2017 karena periode ini berhasil dilaksanakan berbagai tahapan teknis dari pertemuan tingkat Menteri hingga kepala negara antara Indonesia dan Jepang, sedangkan tahun 2023 merupakan tolok ukur bagi kerja sama pembangunan kereta semi cepat ini di tengah-tengah persaingan pengembangan hegemoni antara Jepang dan Tiongkok.

## 1.5 Tinjauan Pustaka

Pada penelitian ini, penulis menggunakan berbagai macam sumber penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya oleh peneliti lain. Sumber tersebut berasal dari jurnal, selebaran, dan buku yang membahas mengenai kerja sama Jepang dan Indonesia dalam beberapa bidang yang ada kemudian menggunakan beberapa perspektif yang berbeda-beda.

Penelitian ini mengambil contoh dari penelitian yang sudah ada sebelumnya yaitu sebuah jurnal, ditulis oleh Seniwati dengan Judul “*Kerja sama Jepang dan Indonesia*” termasuk kedalam salah satu jurnal dari Hasanuddin Journal of International Affairs. Pada penelitian ini, fokus dari Seniwati untuk memperlihatkan kepada para pembaca bentuk hubungan kerjasama yang sudah dibangun antara Jepang dan Indonesia sejak lama. Pada bagian awal dari penelitian tersebut dituliskan mengenai sejarah panjangnya hubungan antara kedua belah pihak, yang kemudian menghasilkan hubungan kerja sama yang menjadi berkembang jauh (Seniwati et al., 2021). Disampaikan oleh Seniwati dengan menggunakan kerangka pemikiran teori liberalis yang melihat negara apabila ingin bertahan harus melangsungkan kerja sama dengan negara lain, diperlihatkan oleh Seniwati dengan menuliskan Jepang yang sempat menjadi negara terburuk ekonominya, bangkit dengan melangsungkan kerjasama ekonomi dengan negara negara di Asia Tenggara, terutama Indonesia (Seniwati et al., 2021). Selain itu penelitian ini menjelaskan dengan cara mengambil studi kasus dari salah satu pemimpin di Jepang yaitu pada masa Shigeru Yoshida. Dijelaskan pula mengenai bentuk strategi dari Jepang untuk dapat melangsungkan kerja sama dengan Indonesia, dengan memberikan *Official Development Assistance* (ODA), sebuah bantuan dana untuk melakukan

pembangunan di Indonesia, juga negara lainnya yang diutamakan oleh Jepang yaitu kawasan Asia. Pada penelitian ini juga menyinggung sedikit tentang kerjasama Indonesia dan Jepang, dimana Jepang membantu Indonesia dalam memperbaiki setiap bentuk dari sarana transportasi Indonesia, yang dijelaskan juga untuk memberikan pembangunan yang lebih bagus di bagian wilayah Asia Tenggara (Ranti, Guntur and Badiu 2021).

Penelitian kedua yang dijadikan sebagai penelitian acuan yang berjudul “*Analisis Alasan Jepang Bekerja sama dengan Indonesia dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya*”. Pada penelitian tersebut lebih memfokuskan pada penjelasan akan alasan khusus mengenai pelaksanaan kerja sama yang dijalankan oleh Jepang kepada Indonesia yang terkhususkan pada bidang infrastruktur transportasi darat seperti kereta cepat, menjelaskan dengan menggunakan kerangka pemikiran *Foreign Policy Analysis* (FPA). Bagian pendahuluan dijelaskan secara singkat perkembangan kereta cepat di Indonesia dengan membangun proyek kereta cepat rute Jakarta-Bandung, dimana proyek tersebut jatuh ke tangan Tiongkok. Sehingga Jepang mendapatkan kesempatan untuk bekerja sama dengan Indonesia mengenai pengerjaan kereta semi cepat dengan rute Jakarta-Surabaya pada kesempatan kedua tersebut. Selanjutnya, pada penelitian ini memaparkan pula akan dua faktor yang menjadi penyebab Jepang selalu melangsungkan kerjasama infrastruktur terutama pada transportasi tersebut, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Dari kedua faktor tersebut dapat menjelaskan alasan Jepang melakukan kerjasama dengan Indonesia, dengan tetap memfokuskan penelitian menggunakan teori FPA yang ada. Pada penelitian ini lebih memfokuskan pada hubungan kerjasama kereta semi cepat yang menyangkut pautkan antara Jepang dengan

Indonesia, tidak ada kerja sama lainnya (Prasodjo et al., 2022).

Selanjutnya, penelitian ini melihat penelitian sebelumnya yaitu yang berjudul “*Analisis Dampak Indonesia Japan Economic Partnership Agreement terhadap Price-Cost Margins Industri Manufaktur Indonesia*”, di penelitian tersebut memaparkan mengenai IJEPA (*Indonesia Japan Economic Partnership Agreement*), menjelaskan tentang asal muasal terbentuknya IJEPA hingga sebuah manfaat yang dapat diraih dari adanya kerjasama IJEPA tersebut. Pada penelitian tersebut, dijelaskan akan dengan adanya IJEPA menjadikan peningkatan pembangunan pada bidang infrastruktur manufaktur. Namun sebagian besar pembahasan pada penelitian tersebut condong kepada ekonomi, bahkan dijelaskan mengenai pasar oligopoli dalam bentuk model kompetisi monopolistik, lebih tepatnya pada penelitian tersebut menganalisis dengan menghitung keuntungan yang didapatkan dari adanya IJEPA. Selain itu, sudut pandang pada penelitian ini lebih kepada sudut pandang dari Indonesia, keuntungan yang didapatkan Indonesia dari adanya IJEPA, keuntungan tersebut yaitu lebih melihat kepada keuntungan infrastruktur manufaktur (Budiarti, 2015).

Ketiga penelitian terdahulu mampu menjadi perspektif bagi penelitian tentang faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerjasama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 yang mampu memberikan gambaran bahwa kerjasama ini bukan hanya berkaitan dengan persoalan-persoalan teknis, namun juga politik. Dari penelitian Seniwati terdapat perbedaan bahwa penelitian ini mengkhususkan bahwa kerja sama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya, sedangkan penelitian Seniwati memfokuskan pada sejarah dan bantuan luar negeri ODA (*Official*

*Development Assistance*), sedangkan persamaannya sama-sama menjadikan kerjasama Indonesia dan Jepang sebagai objek penelitiannya. Dikaitkan dengan penelitian Prasodjo maka perbedaan bahwa penelitian ini mengkhususkan pada analisis kepentingan atau alasan Jepang dalam mengembangkan kerjasama pengembangan proyek kereta semi cepat Jakarta Surabaya, sedangkan penelitian ini mengkhususkan pada mekanisme faktor-faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan luar negeri Jepang dalam pengembangan kereta semi cepat tersebut, sedangkan persamaannya adalah sama-sama menjadikan kerjasama pengembangan kereta semi cepat sebagai bentuk kerjasama Indonesia dan Jepang. Kemudian dikaitkan penelitian yang terakhir, yaitu penelitian Budiarti dan Hastiadi maka perbedaan penelitian ini mengkhususkan bahwa kerja sama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya, sedangkan penelitian Prasodjo tentang IJEPA dan sektor manufaktur dan persamaannya sama-sama menjadikan kerja sama Indonesia dan Jepang sebagai subyek penelitiannya.

Dari ketiga penelitian yang dijelaskan pada paragraf di atas, masih belum terdapat sebuah penelitian yang menjelaskan akan penyebab yang melatarbelakangi Jepang untuk tetap mempertahankan kerjasama infrastruktur dengan Indonesia, yang dengan melihat keuntungan seperti apa yang didapatkan oleh Jepang dalam melaksanakan kerja sama infrastruktur tersebut dengan Indonesia. Maka dari itu, adanya penelitian ini untuk menutupi kekurangan-kekurangan dari penelitian sebelumnya seperti penelitian yang sudah dipaparkan pada paragraf di atas. Dimana, pada penelitian di atas masih belum secara mendetail memaparkan akan bagaimana Jepang mengambil sebuah keputusan yang tepat dalam melaksanakan kerjasama infrastruktur dengan Indonesia. Kemudian juga fokus dari penelitian ini akan lebih

mengambil dari sudut pandang Jepang, yang kedepannya dapat untuk memperjelas mengenai manfaat yang diraih dalam hubungan kerjasama infrastruktur Jepang dan Indonesia yang di khususkan pada pembangunan kereta semi cepat yang sudah sejak lama di bangun di Jepang dan baru akan menjadi terobosan teknologi transportasi terkini di Indonesia.

## **1.6 Kerangka Pemikiran**

Dalam menjawab rumusan masalah tentang faktor-faktor yang melatarbelakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerja sama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 maka penulis menggunakan teori pengambilan keputusan luar negeri menurut William D. Coplin. Dipilih teori ini karena mampu menjabarkan secara rinci dan mendasar tentang keputusan Shinzo Abe yang dipengaruhi konstelasi dalam dan luar negeri. Gambaran tentang teori pengambilan keputusan luar negeri adalah sebagai berikut.

Kebijakan luar negeri adalah transformasi dari politik luar negeri yaitu implementasi sebuah upaya berdasarkan pada ide, gagasan dan rumusan kebijakan untuk mendukung pencapaian kepentingan nasional. Menurut William D. Coplin kebijakan luar negeri umumnya menjadi haluan suatu negara dalam mencapai kepentingan nasionalnya. Kebijakan luar negeri juga merupakan pengejawantahan politik dalam negeri untuk dapat diselaraskan dengan norma-norma dan tatanan internasional.

Pada dasarnya kebijakan adalah serangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan dalam pemerintahan atau organisasi yang dimaksudkan sebagai garis pedoman dalam mencapai sasaran. Definisi lainnya menyebutkan bahwa kebijakan adalah

“Sebuah keputusan tetap yang dicirikan oleh konsistensi dan pengulangan tingkah laku dari mereka yang membuat kebijakan itu sendiri dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut”. Dengan ditetapkannya suatu kebijakan oleh pemerintah, menunjukkan adanya suatu kepentingan negara yang ingin dicapai. Pada dasarnya kebijakan suatu negara adalah untuk mencapai, mempertahankan dan melindungi kepentingan nasional bagi negara tersebut (Coplin, 1992).

William D. Coplin menjelaskan bahwa pengambilan keputusan luar negeri menjadi bagian dari hubungan politik domestik dengan keadaan politik internasional. Politik dalam negeri memiliki dorongan dari instrumen-instrumen pembentuknya dari kapabilitas ekonomi yang di dalamnya terdapat perusahaan nasional, sumber daya alam, kekuatan makro ekonomi, kapabilitas ekspor-impor dan lain-lainnya. Kemudian, terdapat juga instrumen militer sebagai pembentuk kebijakan yang di dalamnya terdapat beberapa hal meliputi kekuatan sumber daya manusia (personel), kekuatan alutsista, potensi masalah pertahanan/militer dan lain-lainnya. Terdapat juga faktor politik dalam negeri meliputi kepemimpinan (*National Leadership*), keberadaan kelompok kelas menengah dan pemikir (*Think Tank*) hingga partai-partai politik dan masyarakat (*civil society*) (Coplin, 1992).

Pengambilan keputusan luar negeri dalam perspektif kontemporer merujuk pada proposisi yang dikemukakan oleh William D. Coplin menekankan bahwa terdapat beberapa faktor pengaruh (*Influence Factor*). Faktor-faktor ini masing-masing yaitu:

- a. *Pertama*, birokrat yang mempengaruhi, yaitu keberadaan organisasi-organisasi internal atau eksternal dari pemerintah sebagai dampak dan konsekuensi peran eksekutif yang semakin luas pada konsep atau sistem

negara modern dan terbuka.

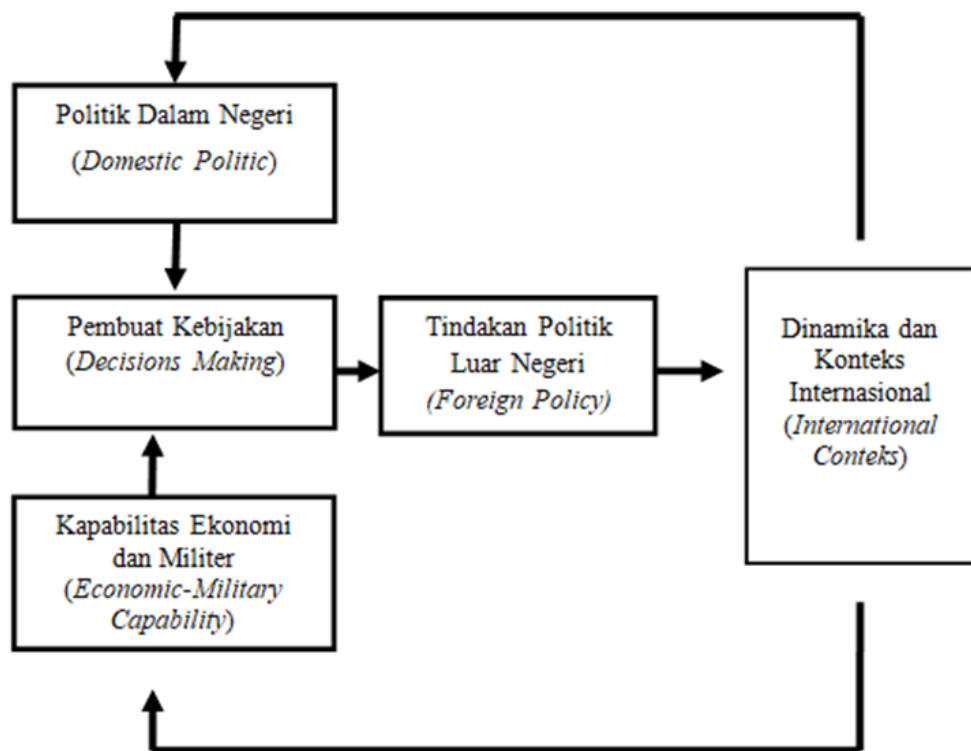
- b. *Kedua*, partai yang mempengaruhi atau yang juga disebut dengan partisan *Influencer* sebagai aktor yang berperan penting dalam menerjemahkan tuntutan-tuntutan masyarakat menjadi tuntutan politik, sekaligus menjembatani antara kepentingan atau aspirasi publik, parlemen dan pemerintah.
- c. *Ketiga*, kepentingan yang mempengaruhi yaitu keberadaan kelompok-kelompok luar yang bergabung dengan pemerintah atas dasar adanya kepentingan yang sama, namun belum cukup kuat untuk masuk dalam partai politik ataupun menjadi birokrat yang mempengaruhi dan pada negara-negara maju dan demokratis ini menjadi hal yang umum terjadi karena tindakan-tindakan politik luar negeri yang diprakarsai oleh pemerintah dapat saja berubah sewaktu-waktu karena desakan, agregasi yang memungkinkan adanya penyesuaian ataupun perubahan dalam perumusan kebijakan luar negeri.
- d. *Keempat*, massa yang mempengaruhi yaitu keberadaan kelompok masyarakat (*Community Groups*) sebagai pengaruh (*Influencer*) berkaitan dengan perkembangan populasi mengacu pada iklim opini yang berkembang di masyarakat tersebut dan kemudian menjadi isu untuk diangkat dan dapat mempengaruhi pembuatan kebijakan luar negeri yang beberapa diantaranya kelompok bisnis, manufaktur, swasta dan beberapa entitas lainnya. (Coplin, 1992)

Instrumen kapabilitas ekonomi dan militer, serta politik dalam negeri kemudian menjadi pembentuk pembuatan kebijakan yang dirumuskan pada institusi

formal. Ketika kebijakan luar negeri merupakan bidang ekonomi maka aktor-aktor yang terlibat adalah himpunan industri, menteri perdagangan dan kementerian luar negeri. Demikian juga bidang-bidang lainnya yang kemudian dirumuskan kebijakan luar negeri untuk ditransformasikan dalam dinamika dan konteks internasional yang akan menjadi siklus (*Feedback*) yang kembali mempengaruhi kapabilitas ekonomi dan militer, serta politik dalam negeri suatu negara (Coplin, 1992). Aktualisasi tentang alur kebijakan luar negeri lihat gambar 1.1 sebagai berikut :

**Gambar 1.1**

Skema Pengambilan Keputusan Luar Negeri



Sumber : Diolah dari William D. Coplin, 1992, pp.30.

William D. Coplin menyatakan bahwa terdapat tiga instrumen penting pembentuk tindakan pengambilan keputusan luar negeri untuk diterapkan dalam dinamika dan konteks internasional yang terdiri dari tiga hal. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Politik dalam negeri merupakan konstelasi domestik yang dapat mempengaruhi tindakan politik luar negeri yang terdiri dari aktor-aktor ataupun entitas-entitas politik domestik, diantaranya partai politik, kelas menengah, parlemen ataupun pihak eksekutif di luar pembuat kebijakan. Keberadaan politik dalam negeri ini dapat mempengaruhi dan membentuk tindakan politik luar negeri karena pada dasarnya hal ini berkaitan dengan upaya pencapaian kepentingan nasional yang terefleksi atas keberadaan aktor atau entitas tersebut melalui rekomendasi, *Political Notice*, desakan, maklumat, sikap keras, tekanan dan lain-lainnya.
- b. Pembuat kebijakan atau *Decision Maker* merupakan aktor sentral yang memiliki peranan utama sebagai perumus, pembuat ataupun penentu dari tindakan politik luar negeri. Pembuat kebijakan ini dapat berupa presiden, perdana menteri, parlemen ataupun representasi dari organisasi atau konsorsium. Kapasitas dan kapabilitas dari pembuat kebijakan dapat bersifat dinamis maupun statis, namun tetap menjadi aktor otonom yang memiliki hak atas tindakan politik luar negeri tersebut.
- c. Kapabilitas ekonomi dan militer merupakan situasi dan kondisi yang berkembang tentang status terkini (*Pontemporary Status*) bidang ekonomi dan militer. Ketika bidang ekonomi-politik suatu negara memiliki kesiapan yang optimal, maka negara tersebut akan memiliki bargain position (*posisi*

*tawar*) yang tinggi terhadap dinamika dan konteks internasional dan juga sebaliknya. Semakin rendah ekonomi dan militer suatu negara maka juga akan memiliki posisi tawar yang rendah. Kapabilitas ekonomi dapat mempengaruhi tindakan luar negeri secara efektif ketika suatu negara memiliki kemampuan yang optimal di bidang ekonomi ditinjau dari GDP (*Gross Domestic Product*), pertumbuhan ekonomi, investasi luar negeri, kemajuan sektor industri dan lain-lainnya, serta kondisi militer yang tinggi yaitu diantaranya ketersediaan alutsista, anggaran militer yang tinggi, doktrinasi hingga kekuatan personel. Kapabilitas ekonomi dan militer dapat mempengaruhi tindakan politik luar negeri melalui intervensi, dukungan atau bantuan luar negeri dan lain-lainnya yang memang secara faktual membutuhkan dua hal tersebut.

Kebijakan Shinzo Abe dalam kerja sama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya tahun 2017-2023 dikaitkan dengan teori pembuatan kebijakan luar negeri kontemporer maka hal ini berkaitan dengan empat hal, masing-masing birokrat yang mempengaruhi yaitu kelompok yang tergabung dalam pemerintah Jepang yang dinamakan dengan JICA (*Japan International Cooperations Agency*), kemudian terdapat juga partai politik yang mempengaruhi yaitu LDP (*Liberal Democratic Party*). Selain itu, dikaitkan dengan kepentingan yang mempengaruhi maka terdapat kelompok perusahaan Jepang, khususnya yang bergerak di infrastruktur kereta api cepat, kemudian massa yang adalah kelompok masyarakat yang mendukung pengembangan kerjasama yang lebih luas.

Teori pengambilan keputusan luar negeri menurut William D. Coplin dikaitkan dengan faktor-faktor yang melatarbelakangi Shinzo Abe dalam kerjasama

pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 adalah berkaitan dengan kapabilitas pembuat kebijakan, yaitu Shinzo Abe sebagai perdana menteri Jepang (Naikaku Sori Daijin). Keberadaannya memiliki legitimasi yang tinggi karena ditunjuk oleh Kaisar Jepang setelah ditunjuk oleh parlemen Jepang (Diet). Dengan demikian keberadaan Shinzo Abe merepresentasikan entitas sosial-politik Jepang.

Faktor selanjutnya yang mempengaruhi Shinzo Abe kerja sama pembangunan kereta cepat di Indonesia adalah politik dalam negeri Jepang sebagai negara industri maju yang berupaya mengembangkan pengaruh dan hegemoninya di Indonesia. Kemudian, ditinjau dari faktor ekonomi dan militer maka Jepang memiliki kekuatan perekonomian yang cukup berpengaruh di dunia. Pada tahun 2022 tingkat GDP Jepang mencapai 4,23 triliun US yang berarti Jepang masuk dalam jajaran lima negara dengan perekonomian terbesar di dunia bersama dengan Amerika Serikat, Jerman, Tiongkok dan India, serta kekuatan militer Jepang yang cukup besar, khususnya alutsista udara dan laut untuk mendukung tercapainya stabilitas keamanan nasional dan mendukung kepentingan nasional Jepang dalam pengembangan kerjasama luar negeri.

Faktor terakhir yang mempengaruhi Shinzo Abe kerja sama pembangunan kereta cepat di Indonesia adalah dinamika dan konteks internasional, yaitu konstelasi investasi dan pembangunan di Indonesia yang diperebutkan oleh berbagai negara dunia, khususnya Tiongkok. Artinya di masa periode kepemimpinan Shinzo Abe Indonesia telah menjadi bagian dari konteks internasional yang konstelasinya dapat mempengaruhi keputusan politik luar negeri Jepang. Disinilah pemerintah Jepang di bawah Shinzo Abe berupaya mempertimbangkan masa lampau sebagai

pengalaman politik dan masa depan sebagai upaya mewujudkan pencapaian kepentingan nasional.

### **1.7 Argumen Sementara**

Dari uraian kerangka pemikiran maka dapat ditarik argumen sementara bahwa faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerja sama pembangunan kereta semi cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2022 adalah konstelasi politik dalam negeri Jepang, kapabilitas pembuat kebijakan yaitu posisi Shinzo Abe sebagai perdana menteri Jepang yang memiliki kekuasaan dan pengaruh yang otoritatif, kapabilitas ekonomi-militer Jepang berkaitan dengan kekuatan perekonomian Jepang untuk mengembangkan investasi asing di Indonesia dan potensi kekuatan militer untuk menggunakannya, serta dinamika dan konteks internasional berkaitan dengan perkembangan persaingan investasi asing dan penyelenggaraan pembangunan di Indonesia yang didominasi oleh Tiongkok.

### **1.8 Metode Penelitian**

Penelitian ini mengupayakan metode penelitian dengan menganalisis berbagai sumber-sumber data dari penelitian lain, baik itu berupa jurnal, berita terkini, maupun buku-buku yang sudah ada terkait mengenai penelitian yang dilangsungkan. Penulis tentu menggunakan beberapa data statistik yang kredibel dari beberapa sumber di internet untuk membantu penulis dalam menganalisis secara lebih mendalam akan apa yang dianalisis guna mendapatkan sebuah tulisan yang kredibel untuk dijadikan sebagai acuan penulisan kedepannya.

### *1.8.1 Jenis Penelitian*

Untuk jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian deskriptif kualitatif, menurut Sugiyono metode penelitian deskriptif kualitatif merupakan sebuah penelitian yang mendasarkan diri pada filsafat postpositivisme dimana kondisi objek yang alamiahlah yang diteliti. Sugiyono menjelaskan bahwa pada deskriptif kualitatif analisis datanya bersifat induktif maupun kualitatif, yang dimana makna yang lebih diutamakan sebagai sebuah hasil dari penelitian (Sugiyono, 2008).

### *1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian*

Dalam penelitian ini, yang dijadikan sebagai sebuah subjek penelitian yaitu sudah jelas adalah keputusan Shinzo Abe dalam mendorong kerja sama pembangunan kereta cepat. Kemudian untuk objek dari penelitian itu sendiri yaitu pembangunan kereta cepat dengan rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia.

### *1.8.3 Metode Pengumpulan Data*

Penulis menggunakan metode pengumpulan data yang disebut sebagai studi pustaka, dimana studi pustaka merupakan sebuah metode pengumpulan data yang mengumpulkan berbagai macam sumber data yang sudah dijamin kecredibelannya. Pada penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder, dimana data primer berupa data-data yang dihasilkan oleh pemerintah atau instansi lainnya, sedangkan untuk data sekunder data yang dikeluarkan oleh non-pemerintah. Sehingga penulis menggunakan kedua sumber data yang ada untuk mendapatkan hasil yang maksimal dalam penelitian yang sedang dilakukan.

#### *1.8.4 Proses Penelitian*

Pada proses penelitian, penulis berupaya untuk membaca dan mendapatkan sebanyak mungkin sumber yang kredibel yang dapat menjelaskan latar belakang masalah dalam penelitian ini. Setelah itu, penulis menganalisis dengan pola pikir dari penulis sendiri untuk menghasilkan data yang akurat dan orisinal. Kemudian memaparkan data-data yang sudah didapatkan tersebut dengan menyertakan pisau analisis untuk menganalisis permasalahan dalam penelitian.

### **1.9 Sistematika Pembahasan**

Pada penelitian ini, terdapat empat bagian penting yang dijadikan sebagai isi dari penelitian, yaitu:

- Bagian satu atau BAB 1 berisikan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, cakupan penelitian, signifikansi penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika pembahasan.
- Bagian dua atau BAB II memuat penjelasan tentang faktor-faktor pengambilan keputusan luar negeri Jepang dalam pengembangan proyek kereta semi cepat ditinjau dari politik dalam negeri.
- Bagian tiga atau BAB III memuat penjelasan tentang faktor-faktor pengambilan keputusan luar negeri Jepang dalam pengembangan proyek kereta semi cepat ditinjau dari kapabilitas ekonomi dan militer, serta dinamika dan konteks internasional.
- Bagian empat atau BAB IV menjadi bagian terakhir yang berisikan mengenai kesimpulan dan rekomendasi atau saran dari peneliti.

## **BAB 2**

### **FAKTOR DOMESTIK DAN KAPABILITAS EKONOMI-MILITER DALAM KERJASAMA INDONESIA-JEPANG PADA KERJASAMA KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-SURABAYA**

Pada tahun 2017 kerja sama bilateral Indonesia-Jepang di bawah kepemimpinan Perdana Menteri Shinzo Abe dihadapkan pada pengembangan proyek kereta semi Cepat Jakarta-Surabaya. Pencapaian kerjasama fungsional ini merupakan bentuk dari pembuatan keputusan luar negeri yang dipengaruhi oleh faktor politik domestik sesuai dengan proposisi atau pendapat yang dikemukakan oleh William D. Coplin yang di dalamnya terdapat fungsi birokrat, partai, kepentingan dan massa (publik) yang mempengaruhi. Gambaran tentang faktor-faktor politik domestik ini akan diuraikan pada bab 2 sebagai berikut.

#### **2.1 Faktor-faktor Politik Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**

Politik domestik Jepang dalam kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan pengaruh yang berasal dari beberapa faktor meliputi parlemen dan partai politik sebagai bagian dari penyelarasan aspirasi masyarakat pada tingkatan legislatif. Kemudian terdapat juga faktor birokrat, kepentingan dan massa Jepang yang turut mempengaruhi kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya sebagai bentuk kebijakan luar negeri *legitimate* dan memperoleh berbagai dukungan dari berbagai entitas dalam negeri Jepang.

### 2.1.1 Parlemen dan Partai Politik

Partai Jepang memiliki peranan penting pembuatan kebijakan luar negeri pada kelompok negara demokratis, sedangkan parlemen merupakan transformasi dari partai politik di Jepang yang berhasil memenangkan event pemilu. Hal ini berkaitan dengan posisinya sebagai entitas yang yang mempengaruhi atau yang juga disebut dengan partisan *Influencer* sebagai aktor yang berperan penting dalam menerjemahkan tuntutan-tuntutan masyarakat menjadi tuntutan politik, Berkaitan dengan kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka keputusan pemerintah Jepang melalui Shinzo Abe ini tidak serta merta hanya mengandalkan figur personalitas, namun juga adanya pengaruh dari partai politik yang mempengaruhi keputusannya. Fakta ini menegaskan bahwa Jepang tetap merupakan negara yang demokratis.(MOFA JAPAN, 2024)

Parlemen dan partai politik memiliki peranan penting sebagai pemengaruh pembuatan kebijakan luar negeri Jepang. Parlemen Jepang disebut juga dengan *Kokai*. Sistem parlemen Jepang menggunakan model dua kamar (bikameral, yaitu terdiri dari Dewan Perwakilan Rakyat (Shugiin) dan Dewan Penasehat (Shangyin). Keberadaan anggota parlemen ini dipilih secara demokratis oleh rakyat Jepang melalui pemilu paralel yang dijalankan secara periodik setiap tiga tahun sekali.(MOFA JAPAN, 2024)

Keberadaan parlemen Jepang tidak bisa dilepaskan dari partai politik. Pada prinsipnya Jepang menganut sistem multi partai yang terdiri dari banyak partai, namun keberadaanya dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu partai pemerintah (koalisi) dan partai melawan pemerintah oposisi. Gambaran tentang hal ini lihat tabel 2.1 sebagai berikut :

**Tabel 2.1**

**Partai Politik Jepang Dalam Konstelasi Politik 2021-2025**

No.	Kelompok	Partai Politik
1.	Partai Koalisi	<i>Liberal Democratic Party of Japan</i> (LDP) dengan perolehan suara 262 kursi dan Komite dengan perolehan suara 32 kursi.
2.	Partai Oposisi	<i>Constitutional Democratic Party of Japan</i> (CDP) dengan perolehan suara 96 kursi, <i>Ishin of Japan</i> dengan perolehan suara 41 kursi, <i>Communist Party of Japan</i> (CJP) dengan perolehan suara 10 kursi, <i>Democratic People's Party of Japan</i> (DPP) dengan perolehan suara 7 kursi, <i>Yoshi No Kai Party of Japan</i> dengan perolehan suara 4 kursi dan <i>Reiwa Party of Japan</i> dengan perolehan suara 3 kursi
3.	Partai Non-Afiliasi	Front ARFE 4 dengan perolehan suara 96 kursi dan Non-Partisan dengan perolehan suara 5 kursi.

Sumber : Diolah dari Britannica, 2023.

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa pada 2021/2022 bahwa dari ketiga kelompok partai politik maka masing-masing memiliki orientasi dan paradigma politik yang berbeda-beda. Gambaran tentang hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Partai Koalisi Jepang pada tahun 2022 memiliki orientasi ideologi kanan (*Right Wings*) yang secara spesifik menganut ideologi konservatisme dan nasionalisme Jepang (Japanese Nationalism). Koalisi partai ini tergabung dalam jaringan internasional *Asia Pacific Democrat Union*. Jika dikaitkan dengan pembuatan kebijakan politik luar negeri maka Partai Koalisi cenderung mengembangkan tujuan untuk mengembangkan konservatisme yaitu ideologi yang mengedepankan nilai-nilai tradisi yang dianut dan dikembangkan oleh elit politik ataupun *Founding Father* yang ditransformasikan dari generasi ke generasi, serta nasionalisme Jepang (Kokka Sugi) yaitu mengembangkan kebudayaan dan hegemoni Jepang di dunia.
- b. Partai Oposisi Jepang pada tahun 2022 memiliki orientasi sosial-liberalisme, yaitu ideologi yang merupakan hasil dari neoliberalisme yaitu bukan hanya mengedepankan pada kebebasan sosial-ekonomi absolut, namun juga memperhatikan kesejahteraan masyarakat dan keadilan sosial secara kolektif. Jika dikaitkan dengan posisi spektrum ideologi maka oposisi Jepang ini berada pada kanan tengah (*Right Wings*). Jika dikaitkan dengan pembuatan kebijakan politik luar negeri maka partai oposisi Jepang ini lebih condong pada kebijakan-kebijakan dalam negeri yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat, diantaranya jaring pengaman dan pelayanan sosial, pengembangan perekonomian masyarakat, penguatan industrialisasi dan lain-lainnya.

- c. Partai Non-Afiliasi Jepang pada tahun 2022 memiliki orientasi ideologi oportunisme yaitu pandangan terhadap kondisi politik yang menguntungkan dengan memanfaatkan kesempatan secara sebaik-baiknya untuk mendukung kepentingan partai politik dan basis massa pendukungnya. Partai non-afiliasi ini merupakan partai minor yang kurang memiliki posisi tawar (*Bargaining Position*) yang optimal dalam konstelasi politik Jepang. Artinya partai non-afiliasi hanya memiliki persentase suara yang relatif kecil dan pada tahun 2020-2022 hanya sekitar 1,6% hingga 1,8%. (Britannica, 2023).

Keberadaan partai politik Jepang dikaitkan dengan kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka keberadaan Shinzo Abe memiliki basis partai pengusung yang kuat, yaitu berada pada partai koalisi di bawah LDP. Disisi lain, keberadaan partai oposisi tidak cukup kuat untuk mempengaruhi pengambilan keputusan di parlemen terlebih partai non afiliasi yang memiliki suara dan pengaruh yang jauh lebih kecil. Ketika Shinzo Abe mengorientasikan kerjasama program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia maka posisinya akan kuat di parlemen. Itulah sebabnya dalam parlemen Jepang (Diet) keputusan Shinzo Abe untuk membangun kerjasama pembangunan kereta cepat tersebut didukung oleh parlemen dengan suara yang dominan.(Zhang, 2025 :19)

Perumusan teknis dan keputusan penganggaran oleh pemerintah Jepang pada akhir tahun 2019 merupakan hasil perundingan yang melibatkan entitas-entitas politik dalam negeri Jepang, baik eksekutif maupun yudikatif. Gambaran tentang hal ini lihat tabel 2.2 sebagai berikut :

**Tabel 2.2**  
**Peran Partai Politik Jepang Dalam Kerjasama**  
**Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**

No	Kelompok	Keterangan Peran
1.	Afiliasi	Partai politik koalisi pemerintah (Legislatif)
2.	Peran Partai	LDP melakukan berbagai pembahasan pada bulan September 2019 tentang pembangunan global dan alokasi Japan International Aid ke beberapa negara ASEAN, diantaranya Vietnam, Filipina, Thailand dan Indonesia dengan menjadikan kerjasama pengembangan kereta cepat Jakarta Surabaya.
3.	Pencapaian	Persetujuan Diet atas kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya dengan perolehan suara 78%.

Sumber : Diolah berbagai Britannica, 2023

Melalui tabel di atas maka dapat difahami bahwa keberadaan partai LDP memiliki peranan penting dalam pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. LDP merupakan partai pemenang sekaligus partai pemerintah. Berkaitan dengan keputusan proyek ini, LDP telah membahas persoalan ini secara intensif pada 5 dan 6 Agustus 2020 di Parlemen Jepang. Dalam agenda ini dari 150 anggota fraksi parlemen Jepang 142 mendukung program kereta cepat, sedangkan sisanya abstain dan kemudian kondisi ini menjadikan pengembangan kerjasama proyek kereta kereta semi cepat Jakarta-Surabaya cepat Jakarta-Surabaya antara Jepang dan Indonesia (Sakurai, 2023).

Peran LDP dalam pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya adalah terbentuknya suara mayoritas. Berdasarkan pada laporan BKSAP (Badan Kerjasama Antar Parlemen) menunjukkan bahwa LDP menunjukkan sikap progresif terhadap proyek kereta cepat tersebut. Hal ini sesuai dengan pernyataan tokoh elit LDP, Tokai Kisaburo dan Masahiko Shibayama yang menyatakan bahwa lebih dari 75% secara internal LDP mendukung proyek tersebut. Secara rinci pada tahun 2018 ketika kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya dibahas dukungan LDP mencapai 76% dari total fraksi yang ada di parlemen Jepang dan di tahun 2020 jumlah pendukung masih stabil dan meningkat menjadi 78% (Yuniar, 2023). Angka ini menunjukkan bahwa dalam pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya tidak lepas dari dukungan partai politik Jepang, yaitu LDP.

### *2.1.2 Birokrat*

Birokrat merupakan otoritas atau individu yang keberadaannya merepresentasikan pemerintahan suatu negara. Dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), birokrat merupakan bagian dari birokrasi yang menjalankan fungsi dan tugasnya berdasarkan pada hirarki tertentu. Dengan demikian, frase tentang birokrat melekat pada pemerintah atau otoritas yang mewakilinya untuk mewujudkan tujuan pemerintah. (KBBI, 2024)

Kementerian merupakan institusi pendukung kinerja perdana menteri untuk dapat menjalankan pemerintahan yang efektif. Kementerian Jepang bekerja pada masing-masing sektor secara spesifik dan memiliki keterkaitan dengan perumusan dan pelaksanaan kebijakan luar negeri Jepang terhadap negara-negara dunia. Kementerian ini, masing-masing yaitu :

- a. Kantor Pusat Kementerian Jepang (*Japanese Cabinet Office*).
- b. Kementerian Luar Negeri Jepang (*Japanese Foreign Affairs Ministry*).
- c. Kementerian Keuangan Jepang (*Japanese Finance Affairs Ministry*).
- d. Kementerian Ekonomi, Perdagangan dan Industri Jepang (*Japanese Economy, Trade and Industry Affairs Ministry*).

Birokrat Jepang yang memiliki peranan penting dalam perumusan kebijakan luar negeri adalah JICA. Tujuan pembentukan JICA sejak awal adalah mempromosikan kerjasama internasional bagi pembangunan ekonomi dan sosial negara-negara berkembang. Sampai dengan tahun 2008 JICA masih menjadi organisasi donor bilateral terbesar di dunia dengan anggaran sekitar 10 milyar US Dollar. Secara struktural JICA merupakan bagian dari kerangka bantuan bilateral ODA pemerintah Jepang. Perubahan JICA Baru menjadikan organisasi ini mengalami beberapa perubahan. Keberadaan JICA bertanggung-jawab pada enam faktor, sekaligus masing-masing yaitu :

- a. Kerjasama teknis (*Technical Cooperations*).
- b. Kerjasama keuangan dan investasi (*Finance and Investment Cooperations*).
- c. Hibah (*Grant*).
- d. Kerjasama mitigasi penanggulangan bencana (*Emergency Disaster Renifele Cooperations*).
- e. Kerjasama kemitraan sektor swasta non-pemerintah (*Public Private Partnership Operations*).
- f. Kerjasama partisipasi masyarakat (*Citizen Patnership Cooperations*).

Faktor birokrat dikaitkan dengan kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka pemerintah Jepang memiliki

lembaga kerjasama luar negeri yang dinamakan dengan JICA (*Japan International Cooperations Agency*). Organisasi ini memiliki sejarah panjang yang menjadi ujung tombak pemerintah Jepang dalam mengembangkan kerjasama luar negeri dengan negara-negara dunia. Kemudian birokrat lainnya adalah Kementerian Ekonomi, Industri dan Perdagangan Jepang (*The Ministry of Economy, Trade and Industry of Japan*) yang posisinya sebagai aktor pelaksana, serta kedutaan. Gambaran tentang berbagai birokrat ini lihat tabel 2.3 sebagai berikut :

**Tabel 2.3**  
**Peran Birokrat Jepang Dalam Kerjasama**  
**Kereta Cepat Jakarta-Surabaya**

No	Aktor	Posisi	Peran Dalam Kerjasama
1.	Ministry of Economy, Trade and Industry of Japan	Pelaksana fungsional pemerintah (eksekutif)	Peran MOD ( <i>Minute of Discussion</i> ) pada September 2019 pada tahap pertama dan tahap aktualisasi pada Januari 2020 tentang pengembangan kereta cepat Jakarta Surabaya yang berhasil mengalokasikan anggaran kredit lunak dan hibah sebesar 4,3 miliar US Dollar.
2.	Japan Embassy of Indonesia	Pelaksana fungsional dan politik pemerintah (eksekutif)	Policy hearing antara <i>stakeholder</i> Indonesia dan Jepang melalui sosialisasi dan analisis bersama dari tahap pra perencanaan, perencanaan dan persiapan pelaksanaan kerjasama pengembangan kereta cepat Jakarta Surabaya.
3.	JICA ( <i>Japan International Cooperation Agency</i> )	Pelaksana fungsional pemerintah (eksekutif)	Peran JICA dalam kerjasama pengembangan kereta cepat Jakarta Surabaya sebagai otoritas utama yang menghubungkan kinerja dan operasional antara Jepang dan Indonesia.

Sumber : Diolah dari Japan METI 2024

Peran kementerian merupakan bagian penting dalam birokrat Jepang. Dalam kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya kementerian Jepang yang terlibat adalah METI (*Ministry of Economy, Trade and Industry of Japan*) atau Kementerian Ekonomi, Perdagangan dan Industri Jepang. Kementerian ini merupakan institusi ini yang berhasil mengkoordinasikan proyek kerjasama ini sebelum masuk ke institusi pelaksana teknis. Selain itu, terdapat juga peran kedutaan Jepang di Indonesia yang dapat menjembatani kedua negara baik pemerintah ataupun non-pemerintah.

Dalam kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, keberadaan METI memiliki peranan penting untuk menjembatani proyek ini secara politik-teknis. Peran ini dapat dilihat melalui kunjungan ke Jakarta pada 25 September 2019 atau kurang lebih setahun pasca pertemuan JICA dan Setneg. Pada event ini Indonesia diwakili oleh Zulkifli Hasan, sedangkan METI diwakili oleh Tadayuki Miyashita. Pada pertemuan ini METI berkomitmen terhadap kesuksesan program pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya melalui dukungan teknis sistemisasi lintasan, konstruksi dan persinyalan. Selain itu, METI juga berkomitmen untuk mengirimkan tim ahlinya untuk dapat mengevaluasi secara periodik (Sekretaris Kabinet, 2019).

Institusi dalam birokrat Jepang yang kedua adalah Kedutaan Jepang di Indonesia (*Japan Embassy of Indonesia*). Institusi birokrasi ini memiliki peran untuk menghubungkan kepentingan dua negara. Sebagai contoh adalah fasilitasi Kedutaan Jepang di Indonesia dalam pertemuan pada 24 September 2019 di Jakarta. Pada pertemuan ini Kedutaan Jepang di Indonesia berhasil ikut berperan serta bersama dengan stakeholder kedua negara dan menyatakan bahwa semua elemen, secara

teknis dan politis Jepang mendukung proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya tersebut (Japan Embassy, 2017).

Peran Kedutaan Jepang di Indonesia selanjutnya adalah pengembangan fungsi humas dan sosialisasi tentang berbagai pencapaian melalui lembaran kedutaan (*Embassy Paper Report*). Dengan demikian proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dapat disosialisasikan pada masyarakat Jepang melalui portal resmi untuk menghindari pelaporan dan pemberitaan yang bias. Selain itu, Kedutaan Jepang di Indonesia juga berperan dalam menghimpun berbagai informasi tentang perkembangan demikian proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya secara teknis maupun politis, diantaranya perencanaan, pemetaan dan berbagai perhitungan teknis untuk dapat disosialisasikan kepada khalayak Jepang (Japan Embassy, 2017).

Institusi dalam birokrat Jepang yang ketiga adalah JICA yang berperan sebagai badan kerjasama luar negeri Jepang yang bertugas mendukung pembangunan negara-negara berkembang. Peran JICA ini diwujudkan pada tanggal 25 September 2019, ketika JICA berhasil memfasilitasi pertemuan pejabat kedua negara yaitu Tadayuki Miyashita yang menjabat sebagai perwakilan kedutaan Jepang bidang perekonomian dan Dirjen Perkeretaapian, Zulkifli Hamid. Dalam kegiatan ini JICA sekaligus berhasil menyerahkan proposal tentang blueprint kerjasama, meliputi gambaran objektif, skema pembiayaan, kebijakan operasional dan lain-lainnya. Secara teknis JICA menyatakan bahwa kerjasama ini akan mengarah pada terbentuknya efisiensi perjalanan yaitu peningkatan daya tempuh menjadi 5 jam 30 menit dengan kecepatan 160 km/jam (Sekretariat Kabinet RI, 2019).

JICA merupakan organisasi pemerintah Jepang ini memiliki peranan penting dalam membangun hubungan kerjasama dengan pemerintah Indonesia pada ranah fungsional, yaitu kementerian sebagai pelaksana teknis ataupun aktor swasta nasional Indonesia, diantaranya PT KAI (Kereta Api Indonesia), Waskita Karya dan lain-lainnya. Beberapa pertemuan JICA dengan entitas-entitas kerjasama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya ini, diantaranya pertemuan pada bulan September 2016 di Jakarta untuk membahas tentang pemetaan jalur. Selain itu, JICA juga berhasil melakukan pertemuan dengan Bappenas pada bulan Agustus 2018 untuk membahas pembiayaan dengan peningkatan pembiayaan hingga mencapai Rp 30 triliun (JICA, 2023).

Dalam kasus pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, keberadaan JICA memiliki peranan penting dalam mengembangkan kerangka kerjasama teknis (*Technical Cooperation Framework*) yang telah dijalankan sejak bulan Juni 2018. Pada periode ini JICA yang diwakili oleh Ogawa Shigenori berhasil bertemu dengan Sekretariat Negara (Setneg) yang pada saat itu diwakili Pratikno. Dalam kesempatan ini JICA menyatakan bahwa setelah setelah sepuluh tahun terakhir sejak tahun 2008 mengalami tarik ulur akhirnya pada 20 Juni 2018 JICA berhasil merumuskan pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat atau Semi Cepat melalui dukungan perencanaan kema kerjasama tentang proporsi pihak yang terlibat pada bidang konstruksi, teknologi pembiayaan dan proyeksi jangka panjang terhadap proyek tersebut. Peran JICA dalam melakukan pembicaraan dengan Sekneg pada tahun 2018 menjadi tolak ukur bahwa JICA merupakan institusi Jepang yang menjadi pendahulu atau pembuka jalan sebelum kerjasama ini berkembang ke teknis pelaksanaan (JICA, 2020).

Dalam kasus pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, keberadaan JICA memiliki peranan penting sebagai institusi katalisator yang menghubungkan kepentingan Jepang dengan Indonesia. Pada prinsipnya dalam kerjasama ini, JICA menjadi institusi pemerintah yang menjadi aktor atau agen pelaksana kerjasama luar negeri yang memantau perkembangan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dari awal kerjasama hingga akhir kerjasama. Peran JICA ini meliputi tiga hal penting, yaitu penyedia bantuan teknis dan transfer teknologi dari perencanaan, mitigasi, pelaksanaan program hingga evaluasi program, menyediakan program bantuan keuangan dari berbagai macam skema pembiayaan kepada pihak Indonesia, baik melalui hibah, kredit lunak dan lain-lainnya, serta sebagai pengembangan proyek strategis nasional di tempat lainnya dan pada waktu yang akan datang.

Peran JICA lainnya dalam pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya lainnya adalah membangun berbagai stakeholder Indonesia, baik pemerintah ataupun swasta. Pada September 2019 JICA berhasil mengembangkan konsep konsep *cost overrun* sehingga partisipasi JICA ini dapat meminimalisir pembengkakan biaya ketika terjadi keterlambatan pengerjaan proyek. Selain itu, pada pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya JICA juga mengembangkan inisiatif *time mapping* atau pemetaan waktu dan kemudian berhasil dirumuskan 5 jam 30 menit sebagai waktu tempuh yang aman dan ideal sebelum mencapai kecepatan optimal secara bertahap (Hasan & Putra, 2022).

### 2.1.3 Kepentingan Yang Mempengaruhi (*Interest Influencer*)

Kepentingan yang mempengaruhi atau *Interest Influencer* merupakan kelompok-kelompok luar yang bergabung dengan pemerintah atas dasar adanya kepentingan yang sama. Berkaitan dengan kerjasama Indonesia-Jepang dalam proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka kepentingan yang mempengaruhi berkaitan dengan kondisi ekonomi-politik Jepang sebagai negara industri maju. Untuk itu, proyek kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya ini ditujukan untuk mengembangkan hegemoni dan pengaruh ekonomi-politik Jepang yang nantinya dapat mendukung kepentingan jangka menengah dan jangka panjang. Selain itu, posisi Indonesia sebagai negara jumlah penduduk yang besar (275 juta orang) menjadi pangsa pasar yang penting yang dapat saling melengkapi melalui program pengembangan kereta api semi cepat tersebut.

Kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya lebih lanjut jika dikaitkan dengan kepentingan yang mempengaruhi maka ini juga berkaitan dengan legitimasi Jepang sebagai negara industri maju. Dalam bidang bidang perkeretaapian Jepang maka industri yang secara langsung terlibat ataupun industri pendukung pada tahun 2017 memiliki total output sebesar 118,6 juta US Dollar pertahun (Asian Nikkei, 2019). Selain itu, Jepang juga menjadi terkemuka yang handal dalam pengembangan kereta api semi cepat sejak tahun 1939 untuk itulah banyak pihak yang memiliki kepentingan terhadap industri ini, diantaranya penyedia perangkat elektronik, penyedia perangkat mekanik, suku cadang, ekspedisi, assembling dan lain-lainnya.

Pengembangan kerjasama proyek kereta semi Cepat Jakarta-Surabaya terdapat beberapa perusahaan Jepang yang memang memiliki kepentingan atas proyek tersebut. Beberapa perusahaan ini meliputi *Japan Railways Company* (Jeiaru Gurupu) sebagai perusahaan yang bergerak di bidang perkeretaapian, khususnya di bidang pengembangan teknis non jasa. Kemudian terdapat juga Nozomi dan Hikari yang merupakan perusahaan paket dan ekspedisi penyerta kereta cepat dan snei cepat tersebut untuk dapat dikembangkan di Indonesia.

JRC merupakan badan usaha nasional Jepang yang berdiri pada 1980 sebagai institusi pelaksana bagi pemerintah Jepang untuk mengembangkan transportasi massal di negara ini. Kemudian pada 22 Oktober 1998 JRC mengalami privatisasi sehingga menjadi perusahaan swasta, namun kepemilikan saham mayoritas tetap dimiliki oleh pemerintah Jepang. Pada tahun 1998 melalui privatisasi, JRC dibagi menjadi empat divisi besar, masing-masing JRC Divisi Timur, JRC Barat, JRC Central dan JRC Kyushu. Berkaitan dengan pengembangan proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya, JRC Kyushu merupakan aktor yang berperan dan menjadi konsultan pemerintah Jepang, khususnya Kementerian Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata Jepang (*The Japanese Infrastructure, Transportation and Tourism Ministry*) dan JICA (JR Central Global, 2023).

Peran JRC dalam kerjasama Indonesia-Jepang pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya berkaitan dengan pemetaan dan perencanaan alih teknologi. Hal ini dimulai pada tahun 2016 ketika JRC berhasil datang ke Jakarta dan Surabaya untuk melakukan aktifitas *first mapping* tentang studi geografis dan geostrategis. Kemudian JRC akan melakukan studi kelayakan dengan melibatkan berbagai stakeholder, termasuk JICA dan Bappenas. Sinergitas JRC ini menjadi awal mula

kerjasama kedua belah pihak dari sisi teknis atau fungsional (JR Central Global, 2023).

JRC memiliki peranan penting untuk mendukung proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya yang telah dimandatkan oleh JICA. Berdasarkan perencanaan teknis (*Technical Planning*) bulan Oktober 2019 maka JRC kemudian menunjuk beberapa perusahaan nasional Jepang untuk mengambil peranan secara teknis untuk mensukseskan proyek tersebut. Beberapa perusahaan ini, yaitu :

- a. Sanyo Incorporation yang merupakan perusahaan nasional yang didirikan pada tahun 1947. Keberadaan Sanyo sebagai perusahaan yang bergerak di bidang teknis dan elektronik terkemuka Jepang pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya berperan dalam memasok sebagian besar kebutuhan semikonduktor dan mekatronika untuk mendukung mekanisme kereta cepat tersebut.
- b. Hitachi Incorporation sebuah perusahaan nasional Jepang yang didirikan pada tahun 1910. Pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya perusahaan ini direncanakan untuk berperan dalam pengembangan otomatisasi dan sistem pendingin pada seluruh unit kereta.
- c. Mitsubishi Incorporation yang didirikan pada tahun 1870. Pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya perusahaan ini direncanakan akan menyediakan sistem otomatisasi, generator pembangkit listrik, motor penggerak, dan beberapa perangkat lainnya (Akebono, 2020).

#### *2.1.4 Massa Yang Mempengaruhi (Mass of Influencer)*

Masyarakat pada negara maju, bukan hanya sebagai objek kebijakan, namun keberadaannya dapat menjadi faktor penentu arah kebijakan suatu negara, termasuk kebijakan luar negeri. Berkaitan dengan kerjasama Indonesia-Jepang dalam program kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka massa yang mempengaruhi adalah kelompok masyarakat yang memiliki sikap kritis terhadap kebijakan-kebijakan pemerintah. Kedekatan hubungan kedua negara tidak lepas hubungan masyarakat karena banyaknya ekspatriat Jepang yang ada di Indonesia yang pada tahun 2012/2013 mencapai 12 ribu orang yang tersebar pada 1.200 perusahaan Jepang yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia di berbagai tingkatan, baik perusahaan kecil, menengah maupun besar (Parama, 2020). Jumlah masyarakat Jepang di Indonesia yang besar, serta industri Jepang berskala besar membuat kedekatan hubungan masyarakat kedua negara. Kondisi yang aman dan potensial di Indonesia sejak tahun 2017 membuat masyarakat berupaya mengembangkan kepentingan yang lebih luas. Hal inilah yang membuat masyarakat Jepang dapat mempengaruhi kebijakan kerjasama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya.

Berdasarkan pada pemberitaan dari media dan surat kabar Jepang Asahi Shimbun menyatakan bahwa berdasarkan pada telesurvey masyarakat Jepang sebagian besar menyatakan bahwa masyarakat setuju terhadap kebijakan luar negeri Jepang ke Indonesia, termasuk pada pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat. Kemudian terdapat juga media dan surat kabar lainnya yaitu Sankei Shimbun yang melakukan pemberitaan pada tahun 2019 bahwa masyarakat Jepang banyak memiliki harapan atas pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat di Indonesia karena dapat mengembangkan kepentingan Jepang dalam jangka panjang, serta

membangun kedekatan dengan antara masyarakat, pemerintah dan kultur dan budaya yang berbeda (Akebono, 2020).

Sankei Shimbun dan Asahi Shimbun juga memberitakan bahwa proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya menjadi potensial untuk mengembangkan kepentingan Jepang di masa yang akan datang. Kedua media masa ini memberitakan laporan Noriyuki Shikata yang menjabat sebagai pejabat Sekretaris Kabinet Jepang bahwa kebijakan ini dapat meminimalisasi kerugian bagi perekonomian Jepang dan tidak akan menjadi gejolak di waktu yang akan datang. Kepercayaan publik Jepang yang begitu tinggi terhadap pemerintah menjadikan kebijakan luar negeri ini tidak mendapatkan tentangan dari dinamika masyarakat Jepang.

Faktor politik dalam negeri Jepang dan agenda pengembangan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya menjadi bukti bahwa pembuatan kebijakan politik luar negeri suatu negara dipengaruhi secara kuat oleh konstelasi politik domestik. Dengan kata lain, orientasi politik luar negeri merupakan refleksi dari politik dalam negeri. Dikaitkan dengan pengembangan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya maka kebijakan ini tidak bisa dijalankan secara sepihak hanya bertumpu pada salah satu instrumen politik saja, sebagai contoh kementerian, badan pelaksana dan lain-lainnya, namun memerlukan berbagai pertimbangan dan persetujuan dari berbagai institusi dalam negeri Jepang.

Faktor politik dalam negeri Jepang memang menjadi pengaruh penting atas kebijakan luar negeri dalam kerjasama pengembangan kereta cepat Jakarta-Surabaya. Pihak legislatif dan eksekutif Jepang juga memandang hal ini sebagai persoalan yang penting dengan menjadikannya masuk dalam program PPP (*Private Public Partnership*) yang berarti kerjasama ini akan berlangsung dengan

menekankan pada kerjasama teknis antara swasta (*Private Sector*) Jepang dengan pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Pekerjaan Umum bersama dengan elemen-elemen terkait yang melibatkan beberapa BUMN meliputi Wijaya Karya sebesar 38%, PT. Perkebunan Nusantara VIII sebesar 25% dan Jasa Marga sebesar 12 %. Dengan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) sebagai representasi dari pihak pemerintah Indonesia kemudian berhasil mengembangkan berbagai kontribusi-kontribusi secara teknis dan anggaran dari pihak Jepang pada 26 September 2019 dengan total anggaran sebesar 4,3 miliar US Dollar. Dengan demikian kerjasama ini tidak semata-mata menghubungkan kepentingan pemerintah kedua negara dalam konteks G to G (*Government to Government*), namun juga sektor swasta atau bisnis yang berperan sebagai aktor pelaksana dari kedua negara sehingga kerjasama ini juga dikembangkan dalam ranah antar non-pemerintah (*Railway Technology*, 2019).

Ditinjau dari faktor politik dalam negeri maka pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan bagian dari pertimbangan tatanan politik domestik Jepang, baik legislatif (parlemen) dan eksekutif (pemerintah). Fakta ini juga menunjukkan bahwa Jepang merupakan negara demokratis yang memiliki perimbangan kekuasaan, sekaligus memberikan gambaran bahwa kekuasaan tidak hanya terpusat pada satu bidang perimbangan kekuasaan saja. Hal ini sesuai dengan pernyataan Noriyuki Shikata yang menjabat sebagai pejabat Sekretaris Kabinet Jepang bidang internasional public relations bahwa :

*“...mewakili pihak Jepang dalam pengembangan kerjasama proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya menunjukkan bahwa pemerintah, parlemen dan pihak-pihak lainnya sangat serius dalam kerjasama ini. Semua sepakat*

*bahwa semuanya harus berjalan sesuai perencanaan secara teknis dan politis karena hal ini berkaitan dengan Brand of Japan” (Syuahada & Putri, 2023) .*

Pernyataan pejabat Jepang di atas menunjukkan bahwa pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya telah memenuhi pertimbangan dalam konteks politik domestik, sehingga kerjasama ini akan berjalan dengan efektif, bukan hanya pada aspek teknis, namun juga politis. Kerjasama kereta semi cepat ini akan menjadi pilot proyek bagi kerjasama Jepang dengan negara-negara ASEAN yang lebih luas. Artinya ketika proyek ini berhasil maka negara-negara ASEAN lainnya akan terpengaruhi dan kemudian akan menarik minat proyek sama dan akan memberikan keuntungan bagi Jepang, meskipun dalam jangka menengah maupun jangka panjang.

## **2.2 Aktor Pembuatan Kebijakan (*Decision Maker Mechanism*) Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**

Pembuatan kebijakan (*Decision Maker Mechanism*) memiliki kaitan dengan pembuat kebijakan (*Decision Maker Actor*). Pembuatan kebijakan dilatarbelakangi keputusan pembuat kebijakan yang memiliki rasionalitas dan kemampuan untuk menyelesaikan suatu persoalan yang terjadi. Pada umumnya pembuat kebijakan merupakan puncak tertinggi dari pemerintahan (eksekutif) yang dapat merupakan seorang raja, perdana Menteri ataupun presiden. Faktor pembuatan kebijakan dalam pengembangan proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya tahun 2017-2023 menekankan pada otoritas dan fungsi perdana menteri, yaitu kepemimpinan Shinzo Abe. Keberadaannya sebagai pemimpin kabinet, sekaligus representasi dari pemerintah Jepang memiliki pertimbangan-pertimbangan khusus untuk

memutuskan kebijakan ini.

Shinzo Abe merupakan perdana menteri Jepang yang berhasil menggantikan kepemimpinan perdana menteri sebelumnya, yaitu Yoshihiko Noda. Shinzo Abe menjadi perdana menteri Jepang selama 7 tahun, 266 hari yang dimulai pada 26 Desember 2012 hingga 15 September 2020. Shinzo Abe berasal dari Partai Liberal Democratic. Shinzo Abe merupakan perdana menteri Jepang ke-90 (Forbes, 2023).

Shinzo Abe merupakan sosok perdana menteri yang memiliki kebijakan-kebijakan yang berani. Di bawah kepemimpinannya, Abe berhasil restrukturisasi beberapa kebijakan, diantaranya meloloskan undang-undang pajak konsumsi, penggunaan energi nuklir, hingga perebutan kembali citra Jepang di luar negeri. Selain itu, di bawah kepemimpinannya Shinzo Abe berupaya mengembangkan konsep “Abenomic” yaitu pengembangan kerjasama yang luas dengan negara-negara ASEAN (Forbes, 2023).

### **2.3 Faktor Ekonomi dan Militer Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**

Faktor ekonomi dan militer merupakan hal yang penting bagi dalam pengembangan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya tahun 2017-2023. Kemajuan ekonomi dan militer akan berpengaruh pada bargain position suatu negara terhadap negara lain yang menjadi mitra kerjasama. Kemajuan ekonomi Jepang menjadi tolok ukur atas proyek kerjasama ini, sedangkan faktor militer menunjukkan bahwa Jepang siap dalam menjaga proyek-proyek pembangunan dalam dan luar negeri Jepang agar dapat berjalan secara kondusif.

Faktor ekonomi dan militer merupakan instrumen penting dalam pembuatan kebijakan luar negeri Jepang dalam pengembangan kerjasama program

pembangunan kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Di bawah kepemimpinan Shinzo Abe kedua faktor ini menjadi bagian dari kepentingan Jepang dalam bersaing dengan Tiongkok dengan menjadikan Indonesia sebagai obyek persaingannya sekaligus sebagai dinamika dan konteks internasional. Hal ini sesuai dengan pernyataan Shinzo Abe bahwa :

*“...Pada dekade 2000-an persaingan antara Jepang dan Tiongkok sudah mulai tumbuh, Satu dekade setelahnya persaingan yang terjadi bukan hanya melibatkan dua negara, namun antara Tiongkok dan negara-negara Barat. Hubungan antara Jepang dan Tiongkok telah berkembang, termasuk yang mengarah pada kerjasama mutualistik, namun persaingan tetaplah ada, bahkan kedua negara menjadikan negara-negara Asia Tenggara sebagai objek persaingan secara ekonomi, perdagangan dan perluasan pengaruh inovasi dan teknologi”*(K.Nakazawa, 2022).

Faktor ekonomi dan militer menjadi bagian penting dalam pembuatan kebijakan luar negeri Jepang dalam program pembangunan kereta cepat Jakarta-Surabaya. Faktor ekonomi berkaitan dengan superioritas Jepang sebagai negara yang memiliki pengalaman dalam pengembangan kereta cepat yang bukan hanya digunakan di dalam negeri Jepang, namun juga negara-negara lainnya. Sedangkan faktor militer berkaitan dengan upaya Jepang dalam mengembangkan hegemoni di Indonesia sebagai negara yang juga menjadi target negara lain yang menjadi rival atau negara lain yang dapat menjadi penghambat bagi pencapaian kepentingan nasional Jepang.

### 2.3.1 Faktor Ekonomi

Kapabilitas ekonomi merupakan bagian penting dalam pembuatan kebijakan luar negeri. Semakin maju kondisi perekonomian dari suatu negara maka suatu negara akan memiliki *bargain position* yang tinggi dalam kerjasama luar negeri. Dengan kata lain, negara yang memiliki perekonomian yang maju akan dapat mengembangkan hegemoni atas negara lain, bahkan konsepsi ini telah ada pada masa yang jauh sebelumnya, ketika negara-negara dunia masih mengembangkan merkantilisme ataupun kapitalisme.

Jepang merupakan negara yang memiliki perkembangan perekonomian yang sangat progresif. Pada awal dekade 2020-an tetap menjadi salah satu negara dengan kekuatan perekonomian terbesar di dunia. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan GDP (*Gross Domestic Product*) pada periode tahun 2017-2023 yang mengalami tren peningkatan. Gambaran tentang hal ini lihat tabel 2.4 sebagai berikut .

**Tabel 2.4**  
**Perkembangan GDP Jepang Periode 2017-2023**  
**(Triliun US Dollar)**

No	Tahun	Nominal
1	2017	5,041
2	2018	4,931
3	2019	5,118
4	2020	5.556
5	2021	5.706
6	2022	5,881
7	2023	5,998

Sumber : IMF, 2023.

Pada tahun 2022/2023 perekonomian Jepang ditinjau dari GDP nominal menduduki peringkat keempat setelah Jerman. Pencapaian ini menjadikan Jepang menjadi salah satu negara paling berpengaruh di dunia, di bidang industrialisasi, digitalisasi hingga proyek-proyek pengembangan infrastruktur dalam skala global di berbagai wilayah dunia, khususnya Afrika dan Asia. Gambaran tentang hal ini lihat tabel 2.5 sebagai berikut.

**Tabel 2.5**  
**Posisi Perekonomian Jepang Ditinjau Dari GDP Nominal**  
**Periode 2022/2023 (Triliun US Dollar)**

No	Negara	Nominal
1	Amerika Serikat	26.95
2	China	17.70
3	Jepang	5,81
4	Jerman	4.23
5	India	3.73
6	Inggris	3.33
7	Perancis	3.05
8	Italia	2.19
9	Brazilia	2.13
10	Kanada	2.12

Sumber : IMF, 2023.

Dari tabel 2.5 di atas dapat diketahui bahwa Jepang menduduki posisi keempat dengan GDP nominal sebesar 5,81 triliun US Dollar. Dengan jumlah ini maka perekonomian Jepang berhasil mengungguli India, Inggris, Perancis dan Italia. Dengan performa ekonomi ini menunjukkan bahwa Jepang memiliki kapabilitas perekonomian yang cukup besar untuk mengembangkan bisnisnya di luar negeri

sebagai modal kerjasama (*Capital Loan of Cooperation*) dengan berbagai negara dunia.

Sejak tahun 2000-an, Jepang berhasil menjadi role model pembangunan ekonomi di wilayah Asia. Sejak tahun 2018 hingga 2022 Jepang berhasil meraih Indeks Kompleksitas Ekonomi pada peringkat pertama. Sektor perekonomian Jepang ditopang oleh sektor jasa yaitu 23,5% dari total PDB, manufaktur 18,%, properti 13,2% dan lain-lainnya. Selain itu, Jepang menjadi salah satu negara dengan sistem perbankan termaju di dunia, diantaranya :

- a. Fuji Bank dengan nilai transaksi 40,09 juta US Dollar.
- b. Sumitomo Bank dengan nilai transaksi 45,49 juta US Dollar.
- c. Mitsubishi Tokyo Group Bank dengan nilai transaksi 41,43 juta US Dollar.
- d. Softbank dengan nilai transaksi 31,87 juta US Dollar (IMF, 2023).

Perekonomian Jepang menjadi salah satu parameter kemajuan negara ini untuk dapat tampil dalam mengembangkan hegemoni di negara-negara dunia. Pada kasus faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerjasama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 maka hal ini menjadi relevan karena faktor ekonomi menunjukkan kemajuan suatu negara dalam membiayai proyek kerjasama luar negeri. (IMF, 2023)

Faktor ekonomi Jepang menjadi pertimbangan utama bagi pengembangan kerja sama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Hal ini tidak lepas dari kapabilitas hubungan kerjasama Jepang dan Indonesia pada tahun 2017/2018 yang mencapai angka 37,44 miliar US Dollar. Angka ini menjadi yang terbesar setelah kerjasama pembangunan dengan Tiongkok. Sejak direncanakan dan dibahas dengan pemerintah Indonesia, Jepang telah mempersiapkan berbagai pertimbangan secara

ekonomi. Beberapa pertimbangan ini meliputi :

- a. Perekonomian Jepang ketika kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya berada pada perkembangan yang progresif dengan rata-rata 3,1% hingga 3,6% per tahun sejak tahun 2016 hingga 2019.
- b. Perekonomian Jepang ketika kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya ditopang oleh sektor industri manufaktur, konstruksi real estate, serta telekomunikasi dan komunikasi yang nilainya lebih 39% sehingga dapat meningkatkan kapabilitas pemerintah Jepang dalam program kerjasama tersebut (Railway Technology, 2019).

Berbagai kapabilitas dan performa perekonomian Jepang pada dekade 2020-an yang menduduki posisi lima besar dunia tentunya tidak akan menjadi persoalan ketika negara Asia Timur ini terlibat dalam kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Jepang akan tetap diuntungkan secara perekonomian dalam pengembalian anggaran (*grant*), hingga citra positif Jepang di negara-negara ASEAN sebagai kampiun ekonomi-manufaktur terbaik.

Perekonomian Jepang tahun 2019/2020 berada pada kondisi yang stabil. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Bank Dunia (*World Bank*) pertumbuhan ekonomi Jepang tumbuh 2,4-2,5% per tahun. Angka ini menjadi indikator positif karena pada tahun tersebut negara-negara Asia dihadapkan pada resesi ekonomi sehingga menimbulkan gejolak ekonomi yang menimpa beberapa negara tetangga, termasuk Taiwan (ROC) dan Korea Selatan (World Bank, 2024). Pencapaian ini menjadi pertimbangan bagi Jepang untuk mempertimbangkan eksistensi proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia.

Stabilitas perekonomian Jepang juga menjadi faktor penting bagi eksistensi

proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia karena negara ini dapat mengambil keuntungan dalam jangka panjang. Menteri Keuangan Jepang, Taro Aso mengemukakan bahwa stabilitas perekonomian Jepang memudahkan negara ini untuk mendanai berbagai proyek pembangunan negara-negara dunia pada tahun 2019/2020, diantaranya Pakistan, Filipina, Timor Leste, termasuk di Indonesia. Atas pertimbangan inilah eksistensi proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya dengan Indonesia menjadi bagian penting bagi kebijakan luar negeri Jepang.

### 2.3.2 Faktor Militer

Kapabilitas militer merupakan bagian penting dari suatu negara dalam menjaga eksistensi pencapaian perekonomian nasionalnya. Ketika kapabilitas militer telah memadai dalam kerangka MEF (*Minimum Essential Force*) maka suatu negara dapat mengembangkan sistem pengamanan yang memadai, bukan hanya melindungi kedaulatan nasional, namun juga proyek-proyek kerjasama di luar negeri. Konsep ini juga relevan dengan Jepang yang berupaya mengembangkan sektor militer melalui rasionalisasi JSDF (*Japan Self Defense Force*).

JSDF merupakan angkatan yang didirikan setelah berakhirnya pendudukan oleh Amerika Serikat pada Perang Dunia II. Meskipun pada sebagian besar periode pasca perang pasukan ini beroperasi terbatas pada pulau-pulau di Jepang dan tidak diizinkan beroperasi di luar negeri. Jika ditinjau dari personel dan organisasi, JSDF memiliki 239.430 orang personel (data tahun 2022), yang terdiri dari 147.737 orang pada Angkatan Darat Bela Diri Jepang, 44.327 orang pada Angkatan Laut Bela Diri Jepang, 45.517 orang pada Angkatan Udara Bela Diri Jepang, dan 1.849 orang pada Kantor Komando Gabungan. Pasukan cadangannya berjumlah 57.899 orang (The Diplomat, 2023).

Keberadaan JSDF dalam pengembangan kerjasama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya memang menjadi faktor sumber daya yang disiapkan (*Resources on Standby*). Hal ini penting karena pada periode 2017-2023 tidak ada hal yang mengganggu proyek tersebut dalam aspek pertahanan dan keamanan. Di sisi lain, JSDF sebagai bagian dari pertahanan dan militer Jepang selama seringkali terlibat dalam pengamanan wilayah ASEAN, diantaranya penanganan bencana alam tsunami Aceh pada tahun 2004, mitigasi bencana alam. Pengalaman jalur pelayaran, penanganan perompakan dan lain-lainnya.

Sistem militer Jepang memiliki bentuk unik. Semua personel Pasukan Bela Diri Jepang secara teknis adalah warga sipil. Mereka yang berseragam diklasifikasi sebagai personel khusus dan tunduk kepada para personel biasa yang bekerja di *Japan Defense Ministry* Tidak ada rahasia militer, hukum militer, atau pelanggaran militer yang dianggap dapat dilakukan oleh seorang personel militer; baik di dalam atau di luar pangkalan militer, ketika bertugas atau di luar tugas, mengenai masalah militer atau non-militer. Semua hal tersebut diputuskan dalam prosedur normal oleh pengadilan sipil, dalam yurisdiksi yang sesuai (*The Diplomat*, 2023).

Bidang militer Jepang menjadi salah satu parameter kemajuan negara ini untuk dapat tampil dalam mengembangkan hegemoni di negara-negara dunia. Pada kasus faktor-faktor yang melatar-belakangi Shinzo Abe dalam menerima proposal kerjasama pembangunan kereta cepat rute Jakarta-Surabaya dengan Indonesia tahun 2017-2023 maka hal ini menjadi relevan karena faktor militer menunjukkan kemajuan Jepang dalam menjaga stabilitas regional dan internasional agar proyek-proyek yang tersebar di berbagai negara dunia, termasuk di Indonesia dapat berjalan dengan efektif (*The Global Security*, 2023).

Faktor militer menjadi hal yang memiliki relevansi dengan pengembangan kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya, meskipun faktor ini menjadi paling lemah diantaranya berbagai variabel dalam pembuatan kebijakan politik luar negeri Jepang terhadap Indonesia. Faktor militer yang paling dominan dalam kasus ini berkaitan dengan kebijakan Jepang dalam proyek kerjasama tersebut berkaitan dengan upaya pengamanan wilayah regional oleh Jepang.

Pada tahun 2019/2020 Indonesia dihadapkan pada persaingan antara Jepang dan Tiongkok dalam pengembangan infrastruktur transportasi. Hal ini menjadi tolak ukur bagi persaingan kedua negara dalam mengembangkan hegemoni yang lebih luas yaitu di wilayah ASEAN (*Association of Southeast Asian Nation*), termasuk di Indonesia. Berkaitan dengan faktor militer Jepang pada tahun 2020 menjadi negara yang berhasil mengembangkan kerjasama militer dengan Indonesia bersama dengan ASEAN untuk mengamankan wilayah regional, termasuk operasi-operasi non perang, diantaranya penanganan bencana alam, mitigasi transportasi dan lain-lainnya (Railway Technology, 2019).

Jepang memiliki Angkatan bersenjata atau JSDF (*Japan Self Defense Force*) yang memiliki paradigma pertahanan aktif. Hal ini akan berpengaruh positif pada proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya bersama dengan proyek-proyek lainnya yang akan berjalan lebih lancar ketika situasi kondusif. Hal ini penting karena transfer tenaga ahli, bahan baku operasional dan lain-lainnya terdapat yang berasal dari industri-industri Jepang yang nantinya akan dikirim ke Indonesia.

## BAB 3

### **FAKTOR DINAMIKA DAN KONTEKS INTERNASIONAL DALAM KERJASAMA INDONESIA-JEPANG PADA KERJASAMA KERETA SEMI CEPAT JAKARTA-SURABAYA**

Dinamika dan konteks internasional merupakan bagian dari perkembangan konstelasi global yang mampu mempengaruhi eksistensi kerjasama bilateral suatu negara. Proposisi ini membuktikan bahwa bahwa dinamika internasional terus berkembang dan memunculkan kekuatan-kekuatan baru yang kemudian akan bersaing dalam mewujudkan pencapaian kepentingan nasional. Keberadaan Jepang dalam dinamika konteks internasional pada tahun 2017-2023 menjadi tolok ukur atas persaingan dengan negara adikuasa baru, yaitu Tiongkok yang juga berupaya mengembangkan pengaruhnya di Indonesia di bidang pembangunan infrastruktur kereta api semi cepat di Indonesia. Gambaran tentang faktor dinamika dan konteks internasional Jepang dalam kerjasama kereta semi cepat akan dibahas pada bab 3 sebagai berikut.

#### **3.1 Jepang dan Dinamika dan Konteks Internasional**

Tahun 2017-2022 merupakan periode penting bagi Jepang untuk mengembangkan pengaruh dan hegemoni dalam skala global. Dari laporan *Hinrich Foundation* yang berpusat di Amerika Serikat yang telah meneliti fenomena ekonomi-politik internasional menunjukkan bahwa pada pertengahan dekade 2010-an muncul negara-negara baru yang dapat mempengaruhi dinamika ekonomi internasional. *Hinrich Foundation* menyatakan bahwa terdapat negara-negara lama yang masih memegang perekonomian internasional, diantaranya Amerika Serikat,

Konsorsium Uni Eropa, Jepang dan beberapa negara lainnya dan juga negara yang tumbuh secara progresif sebagai kekuatan dunia baru, diantaranya adalah Tiongkok (Hinrich Foundation, 2022). Selengkapnya tentang hal ini *Hinrich Foundation* menyatakan bahwa :

“...kemunculan negara dengan perekonomian yang berkembang secara progresif, yaitu Tiongkok, Kanada, Hongkong mengindikasikan bahwa perkembangan konstelasi politik internasional mengalami pergeseran. Di negara-negara berkembang kehadiran negara ini banyak memberikan opsi untuk mendukung pembangunan nasional dan bagi negara-negara yang telah ada sebelumnya ini menjadi tantangan yang harus selalu diantisipasi” (Hinrich Foundation, 2022).

Pernyataan dari *Hinrich Foundation* membuktikan bahwa konstelasi politik internasional telah berkembang secara dinamis. Negara-negara dengan perekonomian maju akan semakin banyak rival dalam mengembangkan pengaruhnya di berbagai negara dunia. Gambaran tentang konteks internasional tentang kerjasama dan investasi luar negeri pada tahun 2021/2022 masing-masing yaitu :

- a. Amerika Serikat yang menduduki peringkat pertama dengan skor 367.
- b. Tiongkok yang menduduki peringkat kedua dengan skor 151.
- c. Jepang yang menduduki peringkat ketiga dengan skor 141.
- d. Singapura yang menduduki peringkat keempat dengan skor 135
- e. Australia yang menduduki peringkat kelima dengan skor 128

Dinamika dan konteks internasional berkaitan dengan eksistensi Jepang pada tahun 2013-2023 berkaitan dengan posisi tiga besar sebagai negara yang berupaya mengembangkan pengaruhnya dalam investasi di berbagai negara Asia Tenggara, khususnya Indonesia. Dalam kerangka *Nation Brand* antara Tiongkok dan Jepang memiliki karakter yang sama, yaitu sebagai negara yang menjadikan sektor

manufaktur (industri), teknologi dan keunggulan pembiayaan. Keunggulan inilah yang menjadi bentuk persaingan Jepang dengan keempat negara tersebut di Indonesia dan negara-negara lainnya.

### **3.2 Faktor Dinamika dan Konteks Internasional Jepang Dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**

Dinamika konteks internasional berkaitan dengan proyek pengembangan kerja sama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan bagian dari persaingan antara Jepang dan Tiongkok dalam memperebutkan Indonesia dan negara-negara Asia lainnya sebagai target investasi. Hal ini penting karena negara lainnya yaitu Amerika Serikat, Singapura, Australia tidak memiliki platform bagi pengembangan kereta cepat di Indonesia. Inilah yang kemudian menjadi dasar bagi persaingan antara Jepang dan Tiongkok dalam mengembangkan proyek kereta semi cepat di Indonesia sebagai bentuk persaingan. Dengan demikian kerjasama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan bagian dari ambisi Jepang Dan Tiongkok untuk memperebutkan hegemoninya di berbagai negara dunia karena pada prinsipnya secara investasi kedua negara ini memiliki kekuatan yang sebanding dengan skor indeks investasi yang hampir sama.

Dinamika dan konteks internasional berkaitan dengan pengaruh dan *spillover* persaingan negara-negara industri maju, seperti halnya Jepang dan Tiongkok di Asia Tenggara sebagai potensi kerja sama kemudian menarik beberapa negara dunia untuk ikut berpartisipasi dalam ASEAN, diantaranya Amerika Serikat, Australia, Jepang hingga Tiongkok. Kerjasama ini diaktualisasikan melalui ASEAN+1, ASEAN+2 dan lain-lainnya. Tiongkok menjadi partner penting bagi negara-negara Asia Tenggara, diantaranya pembentukan ASEAN-Tiongkok Centre

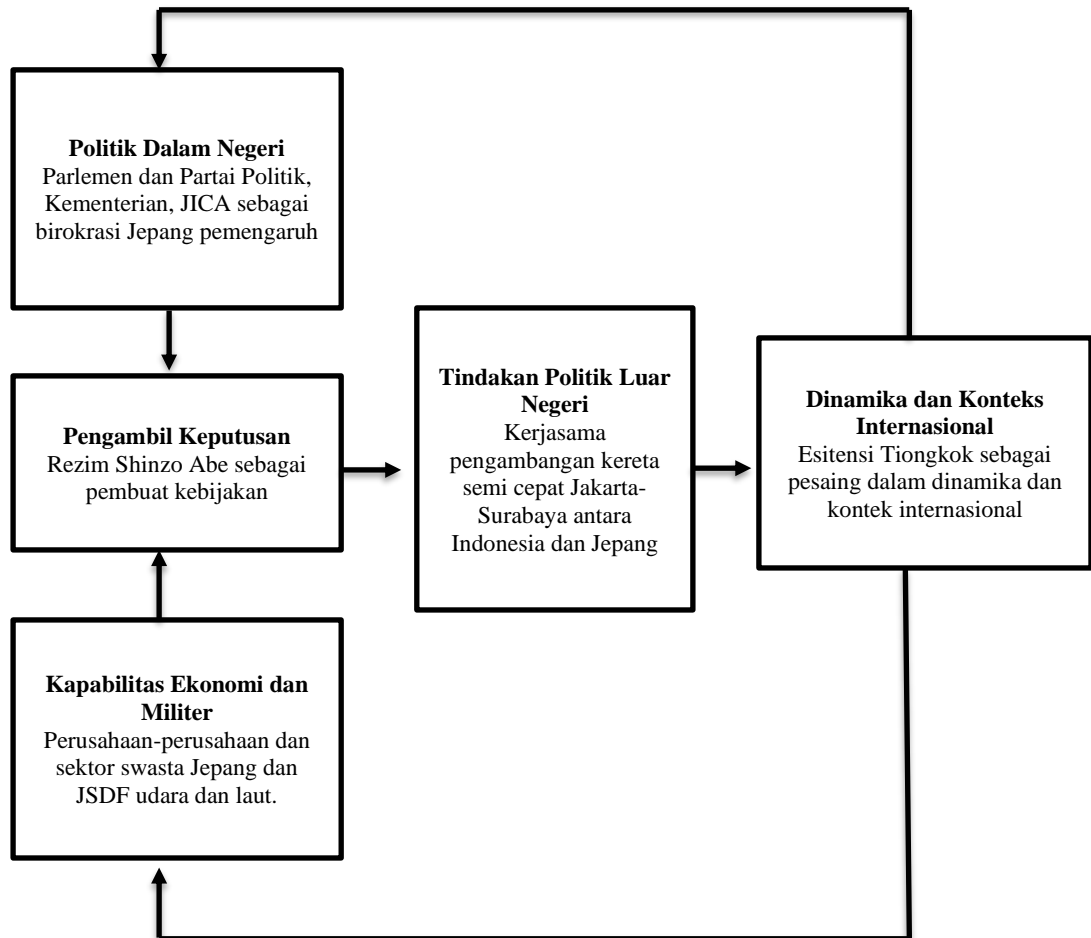
untuk memperingati kerjasama inklusif 30 tahun, pengembangan kerja sama ASEAN- Tiongkok dalam FTA (*Free Trade Agreement*), kerjasama fungsional di beberapa bidang diantaranya kerja sama bidang pertanian, antara Tiongkok dengan Indonesia, Vietnam, Malaysia dan Thailand, serta di bidang-bidang lainnya diantaranya sektor manufaktur, pengelolaan energi ramah lingkungan hingga kerja sama bidang pertahanan dan militer.

Pengambilalihan proyek kerja sama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya dari Jepang ke Tiongkok menunjukkan bahwa persaingan ini tidak semata-mata faktor teknis dan alih teknologi karena pada prinsipnya Jepang lebih superior karena mengembangkan teknologi kereta cepat sejak pertengahan tahun 1960-an, sedangkan Tiongkok baru mengembangkan pada tahun 2007. Fakta ini menunjukkan bahwa dalam pandangan militer Tiongkok lebih berhasil mendominasi ASEAN, termasuk Indonesia termasuk pada manuver kerjasama kereta cepat Jakarta-Surabaya tersebut.

Periode 2017-2023 menjadi tahun persaingan antara Jepang dan Tiongkok dalam kerja sama proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya. Masing-masing negara berupaya menunjukkan keunggulannya untuk dapat membangun infrastruktur kereta api semi cepat di Indonesia. Dinamika dan konteks internasional atas munculnya Tiongkok sebagai negara penanding dominasi Jepang yang selama ini telah berhasil mendominasi kerjasama dengan Indonesia, diantaranya mitigasi bencana seperti halnya pembangunan pembangunan dam-dam penahan lahar (sabo dam), kerjasama energi ramah lingkungan, pertukaran budaya dan lain-lainnya yang terselenggara pada periode 2017-2023.

Melalui uraian pembahasan pada bab-bab sebelumnya maka dapat disimpulkan bahwa kerjasama pembangunan kereta api semi cepat Jakarta-Surabaya merupakan bentuk pengambilan keputusan yang dipengaruhi oleh faktor politik dalam negeri, kapabilitas ekonomi dan militer yang mempengaruhi pembuat kebijakan, serta dinamika dan konteks internasional. Gambaran tentang alur pengambilan keputusan luar negeri pada kasus kerjasama pembangunan kereta api semi cepat Jakarta-Surabaya lihat gambar 3.1 sebagai berikut:

**Gambar 3.1**  
**Pembuatan Kebijakan Luar Negeri Ditinjau Dalam Proyek Kerja Sama**  
**Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya**



Sumber : Diolah dari William D. Coplin untuk keperluan penelitian

## BAB 4

### PENUTUP

#### 4.1 Kesimpulan

Pembuatan kebijakan luar negeri ditinjau dari proyek kerja sama kereta semi cepat Jakarta-Surabaya ditinjau dari faktor politik dalam negeri menunjukkan bahwa dari seluruh entitas politik dalam negeri Jepang meliputi partai politik, hingga kementerian semuanya memandang bahwa proyek kerjasama ini potensial untuk dikembangkan lebih lanjut yang didasarkan pada pertimbangan teknis dan politis, serta pengalaman kerjasama pada periode-periode sebelumnya yang berhasil dijalankan dengan efektif, seperti halnya banyaknya proyek-proyek teknis kedua negara yang melibatkan JICA (*Japan International Cooperation Agency*) sebagai institusi utama Jepang dalam kerjasama pembangunan dunia sehingga hal ini sejalan dengan instrumen *Bureaucratic Influencer*, *Partisan Influencer*, *Interest Influencer* dan *Mass Influencer*.

Pembuatan kebijakan luar negeri ditinjau dari proyek kerja sama Kereta Cepat Jakarta-Surabaya ditinjau dari faktor pembuatan kebijakan berkaitan dengan berbagai pertimbangan individu sebagai pemimpin kabinet (eksekutif) bahwa proyek infrastruktur transportasi massal ini layak untuk dikembangkan karena berdasarkan hasil pertemuan dalam konteks G to G (*Government to Government*) dan kemudian mendorong inisiatif Shinzo Abe untuk menjadikan pengembangan proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya sebagai tolok ukur kedekatan hubungan pemimpin kedua negara melalui *Japan Indonesia Joint Statement for Partnership of*

*New Challenge* yang di dalamnya terdapat beberapa agenda ketahanan pangan dan energi, *People to People Contact* dan pengembangan infrastruktur

Pembuatan kebijakan luar negeri ditinjau dari proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya ditinjau dari faktor pembuatan kebijakan kapabilitas ekonomi yaitu berkembangnya Indonesia, sebagai negara terpenting ditinjau dari jumlah penduduk sebagai pangsa pasar, sekaligus Indonesia penyedia bahan mentah dan posisi strategis Indonesia secara geopolitik yang dapat mendukung kepentingan Jepang dalam jangka menengah dan panjang. Kemudian dikaitkan dengan kapabilitas militer Indonesia menjadi mata rantai jalur pelayaran global sehingga kondisi stabilitas dalam negeri Indonesia akan berpengaruh pada stabilitas keamanan internasional dan dengan proyek pengembangan proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya akan dapat mendekatkan hubungan bilateral kedua negara.

Dari instrumen pembuat kebijakan luar negeri Jepang dalam proyek kereta semi cepat Jakarta-Surabaya kemudian membentuk kebijakan luar negeri Jepang atas Indonesia yang kemudian berujung pada *Feedback* (umpan balik) pada ketiga instrumen di atas yang berujung pada pembatalan kerjasama ini dan kemudian kerjasama tersebut berlanjut dengan pengembangan kontrak baru antara Indonesia dengan Tiongkok. Dalam pembuatan kebijakan luar negeri tersebut faktor Shinzo Abe dan Diet (Parlemen Jepang) menjadi dua entitas yang mempengaruhi kebijakan tersebut sehingga dapat berjalan dengan baik pada tahun 2017-2023 meskipun pada akhirnya dianulir oleh pemerintah Indonesia secara sepihak. Perkembangan kerjasama yang sejak tahun 2020 telah direncanakan secara matang dan seksama menunjukkan bahwa konstelasi ekonomi-politik internasional berkembang sangat dinamis, termasuk bagaimana Indonesia dan Tiongkok membentuk manuver-

manuver baru hingga berhasil mengambil alih kerjasama bilateral tersebut yang sebelumnya telah dirancang antara Indonesia dan Jepang.

#### **4.2 Saran**

Saran untuk peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian lebih lanjut tentang perbandingan pengembangan kerja sama pembangunan infrastruktur kereta semi cepat antara Jepang dengan negara lain sehingga dapat diketahui tentang latar belakang, kebijakan dan berbagai hal tentang perbandingan di antara Indonesia dan Jepang, serta kerjasama dengan Jepang dengan negara yang lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akebono. 2020. "Train, Indonesian and Privat Perspective of Japan Corporations." *The Journal Management and International Relations Akebono* 7, no. 2 (November): 13.
- BPS DKI JAKARTA. 2023. "Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin - Tabel Statistik." BPS Provinsi DKI Jakarta. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTExIzI=/jumlah-penduduk-provinsi-dki-jakarta-menurut-kelompok-umur-dan-jenis-kelamin.html>.
- BPS Surabaya. 2023. "Proyeksi Penduduk Kota Surabaya - Tabel Statistik - Badan Pusat Statistik Kota Surabaya." BPS Kota Surabaya. <https://surabayakota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTk3IzI=/proyeksi-penduduk-kota-surabaya.html>.
- Bloomberg Techno, 2023, "Kronologi Pembangunan Kerata Cepat Whoosh Yang Bkin Rugi Wika", <https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/43699/kronologi-pembangunan-kereta-cepat-whoosh-yang-bikin-rugi-wika>
- Budiarti, Fitri T. 2015. "Analisis Dampak Indonesia Japan Economic Partnership Agreement terhadap Price-Cost Margins Industri Manufaktur Indonesia." *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia (JEPI)* 15 (2).
- CNN Indonesia. 2022. "Kronologi Kereta Cepat, Rebutan Cina-Jepang Hingga Konsesi 80 Tahun." CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221212091914-92-886164/kronologi-kereta-cepat-rebutan-cina-jepang-hingga-konsesi-80-tahun>.

- Coplin, William D., and B. N. Marbun. 1992. *Introduction to International Politics : A Theoretical Overviews*. N.p.: CV. Sinar Baru.
- Bloomberg Techno, 2023, “Kronologi Pembangunan Kerata Cepat Whoosh Yang Bikin Rugi Wika”, <https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/43699/kronologi-pembangunan-kereta-cepat-whoosh-yang-bikin-rugi-wika>
- Forbes. 2023. “Shinzo Abe.” Forbes. <https://www.forbes.com/profile/shinzo-abe/>.
- Ghifari, Deni. 2023. “Japan reluctant to join Indonesian high-speed rail project, citing need to protect its 'brand.'” Asia News Network. <https://asianews.network/japan-reluctant-to-join-indonesian-high-speed-rail-project-citing-need-to-protect-its-brand/>.
- Hasan, Quisyaini, and Erfendi E. Putra. 2022. *KONSTRUKSI FASE 1 MRT JAKARTA*. N.p.: PT MRT Jakarta (PERSERODA). [https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2022-10/eBook%20Buku%20Konstruksi%20MRTJ%202022\\_compressed.pdf](https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2022-10/eBook%20Buku%20Konstruksi%20MRTJ%202022_compressed.pdf).
- Hinrich Foundation. 2022. World Investment Report 2022: International Tax Reforms and Sustainable Investment. World Investment Report 2022: International Tax Reforms and Sustainable Investment.
- Idris, Muhammad. 2021. “Ini 3 Alasan Cina Dipilih Jokowi Garap Kereta Cepat Jakarta-Bandung Halaman all - Kompas.com.” Kompas Money. <https://money.kompas.com/read/2021/10/31/180449326/ini-3-alasan-cina-dipilih-jokowi-garap-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>.
- IMF. 2023. World Economic Outlook database. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/October/weo-report?c=>.

- Japan Embassy. 2017. "Hubungan yang Saling Meningkatkan." [https://www.id.emb-japan.go.jp/about\\_id\\_ekb02.html](https://www.id.emb-japan.go.jp/about_id_ekb02.html).
- JICA. 2023. "Membangun Partisipasi Aktif Masyarakat dalam Kerjasama Internasional." Program Kemitraan JICA. <https://www.jica.go.jp/Resource/indonesia/indonesian/activities/activity03.html>.
- JR Central Global. 2023. SCMAGLEV | Central Japan Railway Company. <https://scmaglev.jr-central-global.com/>.
- KBBI, 2023, "Definisi Birokrasi", <https://kbbi.web.id/birokrat>
- Kemenko Perekonomian. 2014. "Jepang Berikan Tawaran Terkait Pembangunan Kereta Cepat." Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. <https://ekon.go.id/publikasi/detail/1813/jepang-berikan-tawaran-terkait-pembangunan-kereta-cepat>.
- Kementerian Perhubungan RI. 2017. "Menhub: Proyek Kereta Api Semi-Cepat Jakarta - Surabaya Bisa Selesaikan Pula Masalah Perlintasan Sebidang." <https://dephub.go.id/post/read/menhub--proyek-kereta-api-semi-cepat-jakarta---surabaya-bisa-selesaikan-pula-masalah-perlintasan-sebidang>.
- MOFA JAPAN. 2024. "Profile of Parliamentary Vice-Minister for Foreign Affairs HOSAKA Yasushi." Ministry of Foreign Affairs of Japan. [https://www.mofa.go.jp/p\\_pd/dpr/page24e\\_000424.html](https://www.mofa.go.jp/p_pd/dpr/page24e_000424.html).
- Ningsih, Widya L. 2022. "Shinkansen, Kereta Cepat Pertama di Dunia." Kompas.com. <https://www.kompas.com/stori/read/2022/12/21/090000379/shinkansen-kereta-cepat-pertama-di-dunia?page=all>.

- Nirmala, Ronna. 2021. "Proyek Kereta Cepat ke Surabaya Tetap Berjalan Meski Jepang Tolak Gabung." <https://www.benarnews.org/indonesian/berita/proyek-ka-cepat0jakarta-bandung-surabaya-01192021142146.html>.
- Parama, Mardika. 2020. Indonesia seeks to renegotiate trade, investment deal with Japan. This article was published in [thejakartapost.com](https://www.thejakartapost.com/news/2020/07/16/indonesia-seeks-to-renegotiate-trade-investment-deal-with-japan.html) with the title "". <https://www.thejakartapost.com/news/2020/07/16/indonesia-seeks-to-renegotiate-trade-investment-deal-with-japan.html>.
- Prasodjo, Haryo, Najamuddin K. Rijal, Viony R. Efendi, and Havidz A. Prakoso. 2022. "Analisis Alasan Jepang Bekerjasama dengan Indonesia dalam Proyek Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya." *JURNAL TRANSBORDERS* 5, no. 2 (Juni): 90-101. <https://journal.unpas.ac.id/index.php/transborders/article/view/5169/2390>.
- Railway Gazette International. 2019. "Jakarta – Surabaya route modernisation agreement." <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/jakarta-surabaya-route-modernisation-agreement/54819.article>.
- Railway Technology. 2019. "Indonesia and Japan sign deal for \$4.3bn Jakarta-Surabaya rail project." [Railway Technology. https://www.railway-technology.com/news/indonesia-japan-rail-project/](https://www.railway-technology.com/news/indonesia-japan-rail-project/).
- Sakurai, Yoshihide. 2023. "Political alliance of Japan's LDP and Komeito could begin to crack." *Nikkei Asia*. <https://asia.nikkei.com/Opinion/Political-alliance-of-Japan-s-LDP-and-Komeito-could-begin-to-crack>.
- Sandi, Ferry. 2023. "Jakarta-Surabaya 5,5 Jam Naik Kereta Semi Cepat Resmi Batal." *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230727201825-4-457959/jakarta-surabaya-55-jam-naik-kereta-semi-cepat-resmi-batal>.

- Sekretaris Kabinet. 2019. "Indonesia, Japan Sign Agreement on Semi Fast Train Read more: <https://setkab.go.id/en/japan-indonesia-sign-agreement-on-semi-fast-train/>.
- Seniwati, Munir A. Ranti, Oktavia N. Guntur, and Ibnu A. Baidu. 2021. "Kerjasama Jepang-Indonesia." *Hasanuddin Journal of International Affairs* 1 (2).
- Sugiyono. 2008. *Metode penelitian pendidikan: (pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D)*. N.p.: Alfabeta.
- Syuhada, FH, and Oktaviana Putri. 2023. "Analisis Sejarah dan Perkembangan Perkeretaapian Jepang." *Jurnal Studi Kejepangan Sakura* 5, no. 1 (February).
- Uyun, Fatkhul. 2017. "Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC." *jurnal Analisis Hubungan Internasional* 6 (2): 57-64. ISSN 2302-8777.
- Yanwardhana, Emir. 2021. "RI Disalip, Laos Negara Pertama Punya Kereta Cepat di ASEAN." *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20211203165155-4-296523/ri-disalip-laos-negara-pertama-punya-kereta-cepat-di-asean>.
- Yuniar, Resty W. 2023. <https://www.everand.com/article/674769328/Indonesia-s-Cina-Backed-High-Speed-Railway-A-Burden-To-Carry-For-Years-To-Come>.
- Zhang, M., 2025, *Rising Model of Extra Region Cooperation and Challenges :The Case of Sino Japanese Third Party of Cooperation Mechanism*, Tokyo : The University of Tokyo.