

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di Negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Transportasi publik umumnya termasuk kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taxi, dan lain-lain.

Konsep transportasi publik sendiri tidak dapat dilepaskan dari konsep kendaraan umum. Pengertian kendaraan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum yaitu Kendaraan umum adalah setiap kendaraan

bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Di zaman modern salah satu terobosan di bidang transportasi yaitu dengan adanya MRT,

MRT adalah singkatan dari *Mass Rapid Transportation* yang secara harafiah berarti angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat. Beberapa bentuk dari MRT antara lain:

1. Berdasarkan jenis fisik : BRT (*Bus Rapid Transportation*), *Light Rail Transportation* (LRT) yaitu kereta api rel listrik, yang dioperasikan menggunakan kereta (gerbong) pendek seperti monorel dan *Heavy Rail* (Jones, *The Logic Of International Relations*, 1988)*Transit* yang memiliki kapasitas besar seperti kereta Jabodetabek yang ada saat ini
2. Berdasarkan Area Pelayanan : Metro yaitu *heavyrailtransit* dalam kota dan *Commuter Rail* yang merupakan jenis MRT untuk mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota ke dalam kota dan mengantarkannya kembali ke daerah penyangga (*sub-urban*).

Menurut definisi di atas, sebenarnya kota Jakarta sendiri telah mempunyai transportasi MRT, yaitu TransJakarta yang masuk dalam kategori BRT dan kereta *CommuterLine*. Namun sepertinya keberadaan kedua moda transportasi tersebut masih belum bisa menghilangkan kemacetan di kota Jakarta ini. Buktinya belum banyak warga yang menggunakan naik TransJakra maupun Commuter. Apalagi dengan tarif progresif yang saat ini diberlakukan membuat biaya perjalanan semakin

murah. Namun dari segi pelayanan memang kurang memuaskan karena kereta dan bus yang penuh sesak dan kemacetan yang terjadi akibat warga yang naik ke jalur Busway seandainya. Karena kapasitas yang masih kurang memadai makanya dibuatlah proyek MRT dan Monorel ini agar semua warga dapat menikmati fasilitas transportasi yang nyaman dan cepat.¹

Di Indonesia Proyek Pembangunan MRT dibiayai oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta didukung oleh Pemerintah Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency (JICA) (Government to Government)*. Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menjamin ketersediaan dana dan kesinambungan operasional sistem MRT ini.

Menurut Perdana Menteri (PM) Jepang Shinzo Abe menyatakan negaranya mendukung penuh kerjasama dibidang pembangunan infrastruktur dengan Indonesia, khususnya transportasi serta alih teknologi. Hal itu dikemukakan Abe setelah melakukan pertemuan bilateral dengan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) di Istana Merdeka Jakarta. Abe menilai, realisasi pembangunan *mass rapid transit* (MRT) akan mengatasi kemacetan di Jakarta dan Jepang menyambut baik pertumbuhan infrastruktur di Jakarta.

Menurut Presiden SBY, kerja sama Indonesia-Jepang di bidang transportasi sangat strategis dan penting. "Dalam pembicaraan PM Abe, investasi menjadi agenda penting sehingga kami berkomitmen untuk tingkatkan investasi di masa depan,"

¹Firman Ikhsan, *Perbedaan MRT dan Monorel*, <http://firmanikhsan.com/perbedaan-mrt-dan-monorel/> diakses pada Senin 4 Januari 2016 pukul 21.00 WIB

menurut Presiden. "Kerja sama antara lain di bidang transportasi, infrastruktur, energi, industri juga pertanian dan proyek yang berkaitan dengan konektivitas," menurut Presiden.

Sebelumnya Indonesia dan Jepang menyepakati proyek pembangunan infrastruktur kawasan Jabodetabek melalui program MPA (*Metropolitan Priority Area*) senilai Rp 410 triliun. MPA (*Metropolitan Priority Area*) adalah kerjasama infrastruktur antara Jepang dan Indonesia untuk pengembangan kawasan Jabodetabek agar dapat saling terhubung dengan mudah, kerjasama ini oleh **Ir. M. Hatta Rajasa selaku** Menteri Koordinator Bidang Perekonomian RI, Marty Natalegawa selaku Menteri Luar Negeri RI, Prof. Dr. Armida Salsiah Alisjahbana SE.,MA. Selaku Menteri Bappenas RI dan Hirofumi Nakasone selaku Menteri Luar Negeri Jepang di Bali pada tanggal 10 Desember 2010. Proyek investasi ini dibiayai 55% oleh swasta dan 45% kombinasi antara *publicprivate partnership*, APBN, dan pembiayaan melalui skema loan, Proyek akan berjalan seiring dengan pelaksanaan empat tujuan MPA yakni pengembangan lingkungan perkotaan yang lebih baik, pertumbuhan baru sub koridor, *multiple gateway*, dan pengembangan *low-carbon energy* yang diharapkan terealisasi pada 2030 di Kawasan Metropolitan Jakarta. Menteri Luar Negeri Jepang Koichiro Gamba mengatakan, melalui *Japan`s Official Development Assistance* (ODA) dan bantuan asing lainnya, terkucur dana untuk proyek tersebut

sebesar Rp125 triliun.”Kami perkirakan sekitar Rp125 triliun atau 1 triliun yen dalam 10 tahun ke depan,”menurut Koichiro Gemba.²

ODA (*Official Development Assistance*) adalah berbagai bentuk bantuan dana dan teknik yang dibutuhkan untuk pembangunan sosial ekonominya. Demikian pula halnya dukungan untuk membantu para korban bencana, dan lain-lain,selama ini Jepang telah memberikan berbagai bentuk bantuan,. Diantara itu, bantuan yang diberikan oleh pemerintah sebagai pelaku utama³.Bantuan ODA yang diberikan Jepang antara lain :

a. Pinjaman Yen

Pinjaman Yen adalah, pinjaman dana dengan persyaratan ringan, yaitu berjangka panjang dan berbunga rendah, yang dibutuhkan negara berkembang, dalam rangka menata fondasi sosial ekonominya, yang akan menjadi dasar dari pembangunan. Pinjaman Yen ini dilaksanakan melalui, *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC).

b. Bantuan Dana Hibah

Bantuan dana hibah adalah, bantuan dana yang tidak disertai dengan kewajiban untuk membayar kembali.

c. Kerjasama Teknik

²INSTRAN(Institut Studi Transportas), hubungan bilateral indonesia jepang perkuat kerja sama infrastruktur, <http://instran.org/index.php/en/news-room/home/25-front-page/4072-hubungan-bilateral-indonesia-jepang-perkuat-kerja-sama-infrastruktur> diakses pada Senin 4 Januari 2016 pukul 21.00 WIB

Kerjasama teknik adalah, kerjasama yang diberikan untuk membantu pengembangan SDM di negara-negara berkembang. Agar setiap negara dapat berkembang, mutlak diperlukan "upaya pembangunan manusia" yang akan memegang peranan didalam perkembangan sosial ekonomi. Agar teknik serta pengetahuan yang telah dibangun oleh Jepang dapat dialihkan kepada para teknisi dan pejabat ke negara berkembang, maka Jepang menerapkan cara dengan mengundang tenaga magang, mengirim tenaga ahli dan relawan, mengirim bantuan mesin dan peralatan, survey, atau kesemuanya ini tercakup dalam bentuk "Proyek Kerjasama Teknik" dan lain-lain⁴. Selama ini, secara kumulatif, bantuan Jepang kepada Indonesia berjumlah 29,5 milyar US Dollar (total kumulatif sampai tahun 2006), oleh karena itu, bagi Indonesia, Jepang adalah negara donor terbesar, demikian juga bagi Jepang, Indonesia adalah negara penerima bantuan terbesar. Dengan latar belakang inilah, Jepang dan Indonesia telah memupuk persahabatan selama setengah abad, kedua negara ini telah menjadi mitra penting secara timbal balik. Ada beberapa bentuk bantuan ODA dari Jepang terhadap Indonesia di beberapa sektor, antara lain :

1. Sektor Penanggulangan Bencana, Pada tanggal 26 Desember 2004, terjadi gempa bumi besar dengan tsunami yang dahsyat berkekuatan 9.0 pada skala Richter, dengan pusat gempa di selat pulau Sumatra di Indonesia. Di Indonesia saja menimbulkan korban hilang dan meninggal yang sangat besar, yaitu 166 ribu orang. Atas kejadian ini, pada tanggal 1 Januari 2005, Perdana Menteri Junichiro Koizumi mengumumkan

⁴JAPAN Official Development Assistance, Bantuan ODA Jepang di Indonesia, http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm, diakses pada 10 Mei 2016 pukul 24:00

akan memberikan bantuan dana, kemanusiaan dan pengetahuan sedapat mungkin. Pemerintah Jepang telah melaksanakan bantuan bagi rekonstruksi dan rehabilitasi Aceh dan Nias senilai US\$.6,4 Milyar. Bantuan telah diberikan dalam bentuk pengiriman tim medis beserta obat-obatan sesaat setelah bencana alam terjadi, kemudian pada tahap rekonstruksi, diberikan bantuan dalam bentuk perbaikan infrastruktur dasar seperti jalan, saluran air, puskesmas, sekolah, pasar, dan lain-lain.⁵

2. Sektor Energi, contohnya Bantuan terhadap peningkatan kapasitas ketersediaan listrik Jawa Bali yang mendesak. Untuk diatasi Kurangnya pasokan listrik di Jawa dan Bali, tempat terpusatnya penduduk dan industri, dikhawatirkan tidak hanya mempengaruhi kehidupan penduduk tapi juga berpengaruh pada laju pertumbuhan ekonomi. Melalui skema pinjaman Yen, Jepang turut memberikan bantuan peremajaan pembangkit listrik berskala besar dari Jawa Barat sampai Jawa Timur seperti, PLTA Gresik, PLTA Tanjung Priok, PLTA Muara Tawar dan PLTA Muara Karang. Untuk menjaga agar aliran listrik dengan kandungan besar 500kV untuk Jawa dan Bali dapat dilakukan dengan lebih stabil dan efisien, maka telah dilakukan pembenahan kabel aliran utamanya. Jepang, telah memberikan dukungan didalam pembenahan kabel utama 500kV yang menghubungkan timur dan barat pulau Jawa berputar melalui arah selatan, yang telah selesai dilaksanakan pada tahun 2006⁶.

⁵⁵ JAPAN Official Development Assistance, Pengenalan Bantuan ODA Jepang di Indonesia, http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm, diakses pada 10 Mei 2016 pukul 24:00

⁶ ibid

3. Sektor Pertanian, Perkebunan, Perikanan. Contohnya Bantuan pembenahan sistim irigasi di Indonesia oleh Jepang, dilakukan melalui pinjaman Yen. Sampai dengan tahun 2007, telah dilaksanakan 49 proyek pembenahan irigasi dengan nilai bantuan sebesar 291,6 milyar Yen. Melalui proyek ini, irigasi pada sawah seluas 370 ribu hektar telah berfungsi kembali. Bantuan ini dimulai pada tahun 1970, melalui proyek perbaikan irigasi di delta sungai Brantas di propinsi Jawa Timur, kemudian dilanjutkan dengan proyek kanalisasi sungai Ular di propinsi Sumatera Utara(1971), berikutnya proyek Wai Jepara di propinsi Lampung (1973), proyek sejenis ini banyak dilakukan di pulau Jawa dan Sumatera. Memasuki era tahun 1980, dilaksanakan proyek irigasi di Riau Kanan, propinsi Kalimantan Selatan (1984), proyek irigasi Langkeme di propinsi Sulawesi Selatan(1985), dilanjutkan dengan proyek control irigasi skala kecil di propinsi Nusa Tenggara Timur (1989), dan lain-lain⁷.
4. Sektor Kesehatan dan Kebersihan, contohnya Sejak tahun 1989, melalui JICA, Jepang telah merealisasikan "Proyek Keluarga Berencana dan Kesehatan Ibu dan Anak"(sampai tahun 94). Kemudian, sebagai model wilayah, di Jawa tengah kegiatan dititikberatkan pada peningkatan kualitas kesehatan dan kebersihan ibu hamil dan balita dan pelayanan yang berhubungan dengan kegiatan ini⁸.
5. Sektor Informasi dan Komunikasi, contohnya Untuk siaran radio, sejak jaman Perang Dunia ke II, Jepang telah mengirimkan para teknisi muda dan para ahli pembuat program dari Nippon Housou Kyoukai yang kemudian berubah nama menjadi NHK,

⁷ Ibid

⁸ Ibid

untuk memberikan bantuannya di Indonesia. Untuk studio televisi, dalam rangka memperluas jangkauan siaran, Jepang telah memberikan bantuan untuk mendirikan banyak fasilitas studio televisi (renovasi studio, pembangunan fasilitas pemancar). Jepang tidak hanya membangun jaringan siaran radio dan televisi, tetapi juga memberikan bantuan di dalam mendirikan dan mengelola Multi Media Training Center (MMTC : Jogjakarta) yang bermanfaat untuk mendidik SDM yang akan bekerja di berbagai studio.⁹

6. Sektor Transportasi contohnya Akhir-akhir ini Jepang mulai memberikan bantuan untuk proyek kereta bawah tanah pertama di Indonesia, yaitu “Proyek MRT Jakarta”, berupa pembangunan jaringan sarana angkutan transportasi umum yang baru di Jakarta dan sekitarnya. Proyek MRT ini akan dilaksanakan dengan memanfaatkan semaksimalnya pengalaman dan teknologi Jepang, bagi terealisasinya angkutan kereta bawah tanah yang aman dan nyaman yang sesuai dengan posisi Jakarta sebagai ibu kota negara¹⁰

Pelaksanaan Pembangunan MRT melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta. Oleh karena itu, Dokumen Anggaran yang diperlukan juga melibatkan lembaga-lembaga tersebut dengan nama program dan kegiatan berbeda namun dengan satu *output* yang sama, pembangunan MRT.

⁹ Ibid

¹⁰ Ibid

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka untuk memudahkan dalam pembahasan lebih lanjut dengan itu dirumuskan dengan pokok permasalahan sebagai berikut:

“Mengapa Indonesia menerima bantuan MRT dari Jepang pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono tahun 2013?”

C. Kerangka Pemikiran

Dalam skripsi ini penulis menggunakan Teori Ketergantungan (*Dependency Theory*) dan Konsep Kepentingan Nasional yang dianggap sangat relevan dalam penelitian ini

Teori Modernisasi

Modernisasi dalam ilmu sosial merujuk pada sebuah bentuk transformasi dari keadaan yang kurang maju atau kurang berkembang ke arah yang lebih baik dengan harapan akan tercapai kehidupan masyarakat yang lebih maju, berkembang, dan makmur

Kerja sama secara internasional yang terjalin antara negara maju dan negara berkembang berdasarkan kepada teori keuntungan komparatif yang di miliki oleh setiap negara, mengakibatkan terjadinya spesialisasi produksi pada tiap-tiap negara sesuai dengan keuntungan komparatif yang mereka miliki

Teori ini didasarkan pada dikotomi antara apa yang disebut modern dan apa yang disebut tradisional. Yang modern merupakan simbol dari kemajuan, pemikiran yang rasional, cara kerja yang efisien, dsb. Masyarakat modern dianggap sebagai ciri dari masyarakat di negara-negara industri maju. Sebaliknya yang tradisional merupakan masyarakat yang belum maju, ditandai oleh cara berpikir yang irrasional serta cara kerja yang tidak efisien. Ini merupakan ciri masyarakat pedesaan yang didasarkan pada usaha pertanian di negara-negara miskin.

Dimensi ekonomi selalu hadir dalam berbagai hal seperti penjualan senjata internasional, politik kekuasaan, dan perekonomian global. Pada satu pihak politik begitu menentukan kerangka aktivitas ekonomi dan mengarahkannya untuk kepentingan kelompok-kelompok dominan. Pada gilirannya hal itu merombak sistem politik, sekaligus membentuk struktur hubungan ekonomi yang baru. Jadi, dinamika hubungan internasional di zaman modern pada pokoknya merupakan fungsi interaksi timbal balik antara ekonomi dan politik.

Aspek ekonomi dari sisi internasional memiliki kekuatan dominan semenjak Revolusi Industri. Upaya pembangunan sesudah perang dunia ke II dan pertentangan ekonomi politik antar barat yang kapitalis dan timur yang sosialis merupakan faktor-faktor pendukung lainnya. Karena setiap Negara bersaing memperebutkan sumber daya alam, tenaga kerja, modal, dan pasaran dunia maka terjadi bentrokan kepentingan diantara mereka. Meluasnya kapabilitas industry, hadinya era teknologi,

lonjakan volume perdagangan internasional, fluktuasi nilai mata uang nasional, bantuan luar negeri, keinginan melindungi perekonomian nasional dari barang buatan luar negeri, dominasi perusahaan multinasional atas kegiatan ekonomi internasional dan unsur-unsur ekonomi politik internasional kontemporer lainnya.¹¹

Pada tingkat yang paling sederhana, suatu Negara akan mengimpor komoditas yang tidak dihasilkannya dan mengekspor komoditasnya yang melebihi kebutuhan pasar domestik. Adanya inovasi modern dan tuntutan peningkatan standar hidup tidak memungkinkan terciptanya suatu perekonomian dunia yang tunggal, teratur secara tepat, serta dikendalikan secara terpusat.¹²

Tidak semua dampak modernisasi ilmu pengetahuan dan teknologi bersifat fisik, dewasa ini para ahli ilmu social telah mulai memusatkan perhatian pada dampak-dampak social dan politik. Telah berulang kali kaum futuris mencoba menggambarkan berbagai karakteristik masyarakat paska industri atau masyarakat teknologi. Dengan semakin menyoloknya dampak” tersebut, paara ahli mulai mencurahkan perhatian guna merumuskan berbagai mekanisme pengendalian sosial bentuk-bentuk pengambilan keputusan yang akan melestarikan filosofi pemerintahan dan tidak hanya menanggapi peerubahan teknologi. Ilmu pengetahuan dan teknolgi sangat berjasa atas membaiknya standar hidup di zaman ini. Ilmu dan Teknologi juga

¹¹ Walter S. Jones, Ekonomi-Politik Internasional, Logika Hubungan Internasioanl Kekuasaan, Ekonomi-Politik Internasional dan Tatanan Dunia diakses pada 12 Mei 2017 pukul 13:00 WIB

¹² Wakter S. jones, Perdagangan Internasional, Logika Hubungan Internasioanl Kekuasaan, Ekonomi-Politik Internasional dan Tatanan Dunia diakses pada 12 Mei 2017 pukul 13:00 WIB

menjadi sumber harapan dunia ketiga guna meningkatkan daya saing ekonomi mereka¹³

. Menurut W.W. Rostow modernisasi bukan hanya pada masalah ekonomi dalam arti sempit tetapi juga meluas pada masalah sosiologi dalam proses pembangunan, meskipun titik berat analisisnya masih tetap pada masalah ekonomi. Teori modernisasi Rostow mengatakan bahwa pembangunan merupakan proses yang bergerak dalam sebuah garis lurus, yakni dari masyarakat yang terbelakang ke masyarakat yang maju. Untuk menuju ke proses ini maka Rostow membaginya menjadi lima tahap, yaitu :

- a) Masyarakat Tradisional, perlunya penguasaan ilmu pengetahuan agar kehidupan dan kemajuan masyarakat berkembang.
- b) Prakondisi untuk lepas landas, proses ini perlu adanya campur tangan dari luar atau masyarakat yang sudah maju, Dengan campur tangan dari luar ini maka mulai berkembang ide pembaruan.
- c) Lepas landas, periode ini akan ditandai dengan tersingkirnya hambatan-hambatan yang menghalangi proses pertumbuhan ekonomi.
- d) Bergerak ke kedewasaan, periode ini ditandai perkembangan industri yang sangat pesat dan memantapkan posisinya di perekonomian global. Barang-barang yang

¹³ Walter S. Jones, Tatanan Dunia Masa Depan, Logika Hubungan Internasional Kekuasaan, Ekonomi-Politik Internasional dan Tatanan Dunia diakses pada 12 Mei 2017 pukul 13:00 WIB

tadinga diimpor bisa diproduksi di dalam negeri. Yang diproduksi bukan hanya terbatas pada barang konsumsi tetapi juga barang modal.

- e) Zaman konsumsi masal yang tinggi, pada periode ini konsumsi tidak lagi terbatas pada kebutuhan pokok untuk hidup, tetapi akan meningkat kepada kebutuhan yang lebih tinggi. Produksi industry akan berubah, dari kebutuhan dasar menjadi kebutuhan barang konsumsi yang lebih lama. Pada titik ini pembangunan sudah merupakan proses yang berkesinambungan, yang bisa menopang kemajuan secara terus-menerus.¹⁴

Apabila diambil dari teori yang dikemukakan W.W. Rostow Indonesia berada dalam kategori nomor 2 yaitu prakondisi untuk lepas landas dimana Indonesia memerlukan bantuan dari Negara-negara maju untuk sampai pada tahap Negara yang siap lepas landas. Dalam pembangunan MRT Indonesia mendapatkan bantuan dari Jepang sebagai Negara maju dalam sistem transportasi yang telah menggunakan MRT sejak tahun 1872

Modernisasi menurut Beet F. Hoselitz membahas tentang faktor-faktor non ekonomi yang ditinggalkan oleh Rostow. Teorinya menekankan pada perlunya lembaga-lembaga yang diperlukan menjelang lepas landas. Faktor non ekonomi ini disebut oleh hoselitz sebagai faktor kondisi lingkungan, yang dianggap penting dalam proses pembangunan, dengan kata lain lepas dari pengembangan modal seperti

¹⁴ Admin Perpustakaan, 6 Teori-teori Modernisasi, <http://www.perpusku.com/2016/05/6-teori-teori-modernisasi.html> diakses pada 12 Mei 2017 pukul 13:00 WIB

pembangunan sarana sistem telekomunikasi serta transportasi dan investasi dalam fasilitas pelabuhan, pergudangan, dan instalasi-instalasi sejenis untuk perdagangan luar negeri, banyak dari pembaruan-pembaruan yang terjadi pada periode persiapannya didasarkan pada perubahan-perubahan pengaturan kelembagaan yang terjadi dalam bidang hukum, pendidikan, keluarga dan motivasi” Menurut Hoselitz masalah utama pembangunan bukan hanya sekedar masalah kekurangan modal, tetapi ada masalah lain yang juga sangat penting yakni adanya ketrampilan kerja tertentu, yang termasuk didalamnya tenaga wiraswasta yang tangguh. Hoselitz berfikir bahwa, dibutuhkan perubahan kelembagaan pada masa sebelum lepas landas, yang akan mempengaruhi pemasukan modal menjadi lebih produktif. Perubahan kelembagaan ini akan menghasilkan tenaga wiraswasta dan administrasi, serta ketrampilan teknis dan keilmuan yang dimiliki. Oleh karena itu, bagi Hoselitz pembangunan membutuhkan pemasukan dari beberapa unsur, yaitu :

a) Pemasukan modal besar dan perbankan

Dibutuhkan lembaga-lembaga yang bisa menggerakkan tabungan masyarakat dan menyalurkannya ke kegiatan yang produktif. Ia menyebutkan lembaga perbankanlah yang lebih efektif. Tanpa lembaga-lembaga seperti ini, maka modal besar yang ada sulit dikumpulkan sehingga bisa menjadi sia-sia dan tidak menghasilkan pembangunan.

b) Pemasukan tenaga ahli dan terampil

Tenaga yang dimaksud adalah tenaga kewiraswataan, administrator profesional, insinyur, ahli ilmu pengetahuan, dan tenaga manajerial yang tangguh. Disamping itu juga perlu di dukung dengan perkembangan teknologi dan sains yang harus sudah melembaga sebelum masyarakat melakukan lepas landas.¹⁵

D. Hipotesa

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, dan kerangka pemikiran diatas, maka dapat diambil dugaan sementara atau kesimpulan sementara, bahwa alasan pemerintah Indonesia memilih MRT dari Jepang yaitu:

1. Berdasarkan teori modernisasi Indonesia baru berada di tahap prakondisi lepas landas sehingga Indonesia masih membutuhkan bantuan dana dan teknologi jepang dalam pembangunan MRT.
2. Indonesia memilik ketergantungan kolonial dan ketergantungan teknologi industrial pada jepang.

E. Tujuan Penelitian

1. Penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi tambahan bagi yang membutuhkan dan bagi mahasiswa hubungan internasional khususnya.
2. Untuk mengetahui apa saja alasan-alasan dan strategi yang dilakukan pemerintah Indonesia untuk meningkatkan kerjasama dalam bidang transportasi dengan Jepang.

¹⁵ ibid

3. Merupakan sarana untuk mengaplikasikan teori yang telah yang diperoleh di bang kuperkuliahan, serta untuk membantu menjawab rumusan masalah yang ada dan untuk membuktikan hipotesa-hipotesa yang telah dibuat.
4. Untuk memenuhi syarat mendapatkan gelar sarjana S-1 pada Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

F. Jangkauan Penelitian

Untuk memudahkan penulis sisalam memperoleh data bahan analisa maka penulis memerlukan batasan bahan. Penelitian ini akan fokus dari awal proyek MRT direncanakan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1990.

Penulis mungkin akan sedikit menyinggung masalah diluar fokus pembahasan masalah tersebut dengan tidak keluar dari topik pembicaraan, jika dianggap perlu dan masih ada hubungan yang relevan dengan penelitian ini.

G. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dengan menggunakan metode kualitatif. Jenis penelitian deskriptif, yaitu dengan cara menggambarkan bagaimana suatu hal terjadi atau memaparkan data-data yang ada. Data yang berhasil dikumpulkan tersebut kemudian dianalisis melalui pendekatan kualitatif, yang disesuaikan dengan konsep dan teori yang dikenal dalam Hubungan Internasional. Sehingga pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan dari permasalahan yang ada.

Sumber data yang digunakan penulis adalah data sekunder yaitu dimana data yang diperoleh melalui buku-buku atau pustaka, jurnal-jurnal, website, dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang penulis lakukan.

H. Sistematika Penulisan

Bab I memuat pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka pemikiran, hipotesa, tujuan penelitian, jangkauan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II penulis akan memaparkan sejarah dari MRT (*Mass Rapid Transportation*).

Bab III penulis akan memaparkan hubungan kerjasama Indonesia dan Jepang.

Bab IV akan memaparkan alasan Indonesia bekerjasama dengan Jepang dalam proyek MRT.

Bab V penulis akan memberikan kesimpulan dari hasil penelitian yang diperoleh yang juga merupakan pembahasan terakhir atau penutup.