

BAB IV

BANTUAN MRT UNTUK INDONESIA

A. Keterbatasan Dana dan teknologi Indonesia dalam pembangunan MRT

Senin, 15 Juli 2013 telah diadakan pertemuan bilateral antara Indonesia dan Jepang. Pertemuan ini merupakan pertemuan lanjutan untuk kerjasama investasi proyek *Metropolitan Priority Area* (MPA). Proyek ini bernilai US\$ 40 miliar atau sekitar Rp 399,8 triliun. Menurut Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Hatta Rajasa, Jepang mau melanjutkan kerjasama sama dengan Indonesia dalam proyek MPA. Proyek tersebut antara lain *Mass Rapid Transit* (MRT) dan pelabuhan Cimalaya, infrastruktur air bersih, pembangkit listrik (*power plant*) dan kota pintar (*smart city*). Pembangunan MRT yang dilakukan sesuai perjanjian mulai dari selatan ke utara tidak berhenti di Bundaran HI tetapi juga ke timur ke barat sampai kota. “Nilai komitmen investasi tersebut yang tertuang dalam perjanjian MPA sebesar US\$ 40 miliar,” ujar Hatta setelah selesai melakukan pertemuan dengan delegasi Jepang, Senin, 15 Juli 2013. Saat ini negara Jepang sedang menjalani program stimulus ekonomi besar atau disebut Abenomics. Abenomics ini memiliki 3 tahap. Dan negara Jepang ini tengah memasuki tahap ke 3 yaitu saat pertumbuhan dengan ditandai oleh ekspansi besar-besaran. Hatta berharap agar Jepang dapat berkomitmen untuk dapat ikut serta dalam perekonomian global dan juga perekonomian Indonesia. “Kami sepakat untuk mempererat kerjasama bilateral di bidang energi, infrastruktur dengan

dana dari swasta maupun pemerintah. Hatta juga membahas energi terbarukan dan geothermal," jelasnya.³⁵

Proyek *Mass Rapid Transportation* (MRT) akan segera dibangun di Jakarta mulai 2013 untuk trayek Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia (HI). Infrastruktur proyek seperti gerbong dan sistem MRT ini bakal diimpor dari Jepang. "Untuk gerbong dan penunjang sistem MRT akan didatangkan langsung dari Jepang. Ini buatan Jepang, bukan berasal China," jelas Kepala Biro Humas PT MRT Jakarta, Manpala Rega Chandra Gupta Sitorus, pekan lalu. Menurut Manpala, MRT adalah transportasi hasil gabungan dari BRT (Bus Rapid Transit) dengan Light Rail Transit (kereta api rel listrik). "Ini adalah penggabungan sistem BRT dengan LRT, di mana dioperasikan kereta dengan gerbong pendek seperti monorel dan heavy rail transit yang memiliki kapasitas besar seperti KRL yang ada saat ini," katanya.

PT MRT juga menyatakan untuk pembangunan proyek MRT tahap pertama (Lebak Bulus-Bundaran HI) sepanjang 15,1 Kilometer menghabiskan total dana sebesar Rp 15 triliun dengan masa pembangunan 4 tahun sampai 4,5 tahun. Dana pembangunan tersebut untuk pembangunan fisik, kereta, elektrikal, mekanikal, dan konsultan. Secara total proyek pembangunan MRT akan menghabiskan dana sebesar Rp 40 triliun. Dana tersebut berasal pinjaman luar negeri dari pemerintah Jepang

³⁵Mirzha Pratiwi <http://kereta-api.info/mrt-hasil-kerja-sama-jepang-dan-indonesia-891.htm> diakses 5 desember 2016

yaitu Japan International Corporation Agency (JICA). Pinjaman tersebut ditanggung 42% oleh Pemerintah Pusat dan 58% oleh Pemerintah Provinsi.

Menurut Manpala, selain pinjaman dari JICA juga terdapat pendanaan dari APBN dan APBD untuk value added tax, commitment fee, pembebasan tanah serta traffic selama pembangunan. "Tentunya juga disertakan administrasi lainnya," ujar Manpala. Manpala menjelaskan untuk pembangunan MRT Jakarta tahap pertama, pihak Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah memulai beberapa pekerjaan fisik berupa pelebaran jalan Fatmawati, pemindahan utilitas, pemindahan Terminal Lebak Bulus dan pemindahan Stadion Lebak Bulus. "Diharapkan selesai sebelum pembangunan dimulai," ujar Manpala. Manpala mengatakan MRT Jakarta tahap pertama membutuhkan pasokan listrik sebesar 60MVA. Menurutnya untuk menjamin ketersediaan pasokan listrik pihaknya sudah bekerjasama dengan PT Perusahaan Listrik Negara (PLN) Persero. "Kami sudah menandatangani MoU dengan PLN untuk jaminan ketersediaan listrik. MRT juga akan didukung oleh supply dari dua sumber berbeda," ujar Manpala. Dia mengharapkan untuk groundbreaking (pemancangan tiang pertama) proyek pembangunan MRT di akhir 2012 dan juga pada pertengahan September sampai Oktober 2012 untuk pengumuman pemenang tender diterbitkan dan sudah memperoleh tanda tangan dengan kontraktor. "Diharapkan groundbreaking bisa dilakukan akhir 2012 atau awal 2013," ujar Manpala.

Sementara itu, Tundjung Inderawan, Direktur Jenderal Kereta Api Kementerian Perhubungan pembangunan MRT di Jakarta bertujuan untuk mengurangi kemacetan jalan dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Jakarta. "Tentunya juga meningkatkan kualitas lingkungan hidup," kata Tundjung. Tundjung menjelaskan untuk investasi total pembangunan proyek MRT akan menelan dana sebesar Rp40 triliun yang berasal dari pendanaan APBN. "Peran Pemerintah Provinsi sebagai pelaksana proyek tersebut," ujar Tundjung.³⁶

Menteri Koordinator Perekonomian Hatta Rajasa setuju dengan bentuk bantuan pemerintah pusat untuk proyek *mass rapid transportation* (MRT), apakah dengan menanggung beban investasi atau memberikan subsidi pada tiket.

"Apakah investasi dibebankan kepada pemerintah pusat atau nanti dalam tarif tiketnya, itu sama saja. Ujung-ujungnya itu produk subsidi," kata Hatta di Jakarta. Hatta juga menilai tarif MRT nantinya harus terjangkau masyarakat. Jika tarif seharga Rp 30.000, kata dia, masyarakat tidak akan mampu membayar. Namun, ketika ditanya berapa tarif yang ideal, Hatta mengaku tak bisa mengerti menghitungnya.

Hatta menambahkan, jika Pemprov DKI masih merasa berat dengan hasil pembicaraan dengan berbagai pihak, ia berharap terus dibicarakan. "Wong ini negara kita. Memangnya rakyat DKI dengan rakyat pemerintah Indonesia beda? Sama kan. Mari kita duduk sama-sama pikirkan bagaimana," ujar Hatta.

³⁶Munib Ansori, Gerbong MRT bakal di-impor dari Jepang, <http://www.neraca.co.id/article/18498/gerbong-mrt-bakal-diimpor-dari-jepang-mulai-dibangun-2013> diakses 5 desember 2016

Seperti diberitakan, Jokowi telah bertemu Menteri Keuangan Agus Martowardojo untuk membahas masalah [MRT](#). Jokowi berharap pembayaran pinjaman proyek dibagi menjadi 70:30, yakni 70 persen menjadi beban pengembalian pemerintah pusat kepada JICA dalam bentuk hibah dan sebesar 30 persen beban yang akan ditanggung Pemprov DKI.

Sebelumnya, Menkeu mengatakan, pemerintah pusat bersedia menanggung 52 persen biaya pembangunan [MRT](#). "Pemerintah pusat hibahkan 52 persen dari biaya proyek. Sebanyak 48 persen diberikan dalam bentuk pinjaman bunga murah," kata Agus.

Perlu diketahui, proyek ini nantinya akan dapat dimanfaatkan pada Maret 2019 mendatang. Jalur yang dapat dimanfaatkan segera oleh masyarakat pada tahun 2019 nantinya adalah pada fase 1, yaitu rute Bundaran HI-Lebak Bulus.

Pengerjaan Mass Rapid Transit (MRT) dengan rute Lebak Bulus menuju Kampung Bandan merupakan yang pertama kalinya di Indonesia. Alhasil, bukan hal aneh bila pekerja Indonesia yang ikut menggarap proyek ini, masih minim pengalaman. Project Director pengerjaan MRT Jakarta Osako Kazuya yang merupakan orang Jepang mengkonfirmasi hal tersebut. Namun, bukan berarti proyek tak bisa berjalan dengan baik. "Melalui hal ini akan ada transfer pengetahuan dari orang Jepang ke Indonesia," tutur Osako di area pembangunan MRT di Stasiun MRT Senayan, Jakarta.

Hal senada diungkapkan Ketua Perhimpunan Persahabatan Indonesia Jepang (PPIJ) Rachmat Gobel yang datang meninjau pengerjaan MRT. Ia pun berharap, melalui proyek ini, ke depan pekerja Indonesia akan semakin berketerampilan. "Tadi kita mendapat penjelasan, bagaimana itu transfer teknologi. Kita lihat dari susunan organisasinya bagaimana peranan orang Indonesia," ujar Gobel yang datang bersama Dubes Jepang untuk Indonesia Tanizaki Yasuaki. "Semoga ini bisa menjadi proyek yang bisa membangun pekerja-pekerja Indonesia yang berketerampilan. Bisa berperan serta dalam industri transportasi. Termasuk MRT dan sebagainya," jelasnya.³⁷

Pada proyek fase pertama ini, telah diselesaikan pekerjaan pembuatan terowongan bawah tanah. Untuk menuju terowongan, perlu menuruni anak tangga hingga 3 lantai di bawah permukaan tanah. Menurut keterangan tertulis dari MRT Jakarta, di lokasi ini keempat bor yang digunakan untuk membangun terowongan telah bertemu, baik dari arah Patung Pemuda ke Setiabudi dan dari arah Bundaran HI ke Setiabudi. Keempat bor tersebut adalah Antareja, Antareja 2, Mustikabumi 1, dan Mustikabumi 2. Dengan kecepatan hampir 1 rotasi per menit, total panjang terowongan yang dikerjakan oleh bor-bor tersebut sekitar 1.400-2.600 meter, berdiameter setinggi 6,69 meter. Perlu diketahui bor Antareja merupakan bor yang berasal dari Jepang lalu di kirim ke Indonesia, Perusahaan pembuatan terowongan asal negeri Jepang, *Japan Tunnel System Corporation* (JTSC) menjadi pemasok bor

³⁷ Rina Atriana, Proses Transfer Ilmu Pekerja Jepang ke pekerja Indonesia di Proyek MRT <https://news.detik.com/berita/d-3167485/proses-transfer-ilmu-pekerja-jepang-ke-pekerja-indonesia-di-proyek-mrt> diakses pada tanggal 22 januari pukul 17:00 WIB

antareja mesin bor bawah tanah raksasa yang menjadi andalan pemerintah dalam menggarap proyek *mass rapid transit* (MRT) di Jakarta. Dono Boestami, Direktur Utama PT MRT Jakarta menjelaskan antareja menggunakan teknologi berbasis *Earth Pressure Balance* (EPB) yang pertama kali digunakan di Indonesia. Ia menerangkan, antareja memiliki diameter sekitar 6,7 meter dengan panjang 43 meter. “Bobotnya mencapai 323 ton, mulai dari bagian kepala (*cutterhead*) hingga bagian akhir (*backup cars*). Antareja ini mampu melakukan pengeboran terowongan bawah tanah MRT dengan kecepatan 8 meter perhari,” ujar Dono di Jakarta.³⁸

Duta Besar [Jepang](#) di Indonesia Tanizaki Yasuaki mengatakan, perusahaan-perusahaan [Jepang](#) telah berkontribusi dalam membangun infrastruktur Indonesia mulai tahun 1968. Mereka tidak hanya membantu proses konstruksi, tetapi juga mengembangkan sumber daya manusia melalui alih teknologi.

"Mesin bor yang digunakan proyek [MRT](#) ini sangat unik karena merupakan teknologi asli [Jepang](#). Teknologi ini digunakan karena keterbatasan alat konstruksi untuk membangun di bawah tanah. Kami berharap, ke depan, Indonesia bisa mengambil manfaat dari bantuan kami dalam hal teknis hingga kemampuan manajerial," ucap Yasuaki.³⁹

³⁸ Resty Armenia, Mengenal Antareja, Bor raksasa Asal Jepang Andalan Proyek MRT Jakarta <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150921112223-78-79982/mengenal-antareja-bor-raksasa-asal-jepang-andalan-proyek-mrt/> diakses pada tanggal 22 Januari pukul 17:00 WIB

³⁹ Sabrina Asril, Jokowi Puji Kecakapan Jepang Bangun MRT di Jakarta <http://nasional.kompas.com/read/2015/09/21/13111761/Jokowi.Puji.Kecakapan.Jepang.Bangun.MRT.di.Jakarta> diakses pada tanggal 22 Januari pukul 17:00 WIB

Stasiun Setiabudi sendiri berada persis setelah Stasiun Dukuh Atas. Namun, keistimewaan justru dimiliki oleh stasiun Dukuh Atas. Stasiun ini menjadi lokasi transit bagi MRT, LRT, Transjakarta, dan KAI Commuter Jabodetabek. Dengan begitu, transportasi publik yang terintegrasi akan sangat dirasakan pengguna. Selain itu, kawasan Sudirman juga akan menjadi kawasan ramah pejalan kaki dan difabel karena akses menuju pintu masuk. Sama seperti Stasiun Dukuh Atas, keseluruhan 13 stasiun MRT dilengkapi dengan fasilitas publik komersial. Untuk diketahui, pada fase pertama, panjang jalur Lebak Bulus-Bundaran HI adalah 16 kilometer dan akan melayani 173.400 penumpang setiap hari melalui 16 set kereta: 14 set kereta operasi dan 2 kereta cadangan. Total tempuh 30 menit dengan jarak antar kereta 5 menit sekali.

B. Keinginan Peningkatan Perdagangan Indonesia-Jepang.

Hubungan antara Indonesia dengan Jepang telah berlangsung cukup lama, sejarah mencatat kisah suram penjajahan Jepang di Indonesia, akan tetapi saat ini hubungan kedua negara tersebut sangat erat yang berlandaskan hubungan kerjasama dan pertukaran berbagai bidang seperti politik, ekonomi, kebudayaan dan sebagainya. Hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Jepang dimulai sejak bulan April 1958 yaitu dengan adanya penandatanganan perjanjian perdamaian antara Jepang dan Indonesia, serta ditandatanganinya perjanjian perang yang mana ini sebagai bentuk penggantian kerugian yang diakibatkan oleh Jepang di Indonesia pada masa perang dahulu. Kemudian Indonesia membuat kantor perwakilan Indonesia di Tokyo dan

dilanjutkan dengan penempatan konsulat jendral sebagai langkah awal untuk mempermudah melakukan perundingan mengenai pemampasan perang tersebut. Tidak hanya itu saja, sejak tahun 1958 kedua negara banyak melakukan penandatanganan atau persetujuan serta pertukaran nota yang isinya adalah mengatur masalah kerjasama dibidang perdagangan, ekonomi, bidang pertanian, bidang kehutanan, peningkatan produksi pangan, bidang sosial, dan budaya. Hubungan yang demikian lama terjalin ini menyebabkan hubungan keduanya menjadi sangat kompleks. Pada tahun 1958, Indonesia dengan Jepang telah memulai hubungan diplomatik dan kerjasama bilateral di berbagai bidang.

Hubungan diplomasi Indonesia dengan Jepang yang telah mencapai umur 55 tahun dengan pada tahun 2013 lebih menggunakan sikap diplomasi yang bersifat *soft power* (tanpa kekerasan). Menurut Joseph S. Nyemengungkapkan *soft power* sebagaikemampuan mencapai tujuan dengan tindakan atraktif dan menjauhi tindakan kohersif (kekerasan atau intimidasi). Di tataran hubungan Internasional, *soft powers* diawali dengan membangun hubungan kepentingan dan asistensi ekonomi sampai tukar menukar dengan budaya lainnya. Meskipun belakangan ini *softpowers* menjadi arus global, jauh hari jepang telah menerapkannya untuk membangun kembali hubungan baik dengan negara-negara bekas jajahan termasuk Indonesai. Jepang menggunakan *soft power* berupa bantuan ekonomi atau pinjaman lunak untuk mengikat hati Negara-negara sahabat, lalu dilanjutkan dengan bilateral yang mengikat sehingga ketergantungan kepada Jepang semakin meningkat.

Semua upaya yang dilakukan dalam hubungan diplomasi ini dilandasi oleh banyak factor. Salah satu faktor adalah status Jepang asebagai Negara maju. Setelah Jepang berkembang menjadi Negara modern dan aktif dalam pergaulan Internasional,maka ia pun menaruh minat agar hubungannya dengan negara-negara kepulauan di Asia Tenggara terpelihara dengan baik. Ini penting dari sudut geosentrisnya, yaitu posisi Negara-negara lepas pantai terhadap Negara daratan. Selain itu, Negara-negara kepulauan Asia Tenggra menjamin keamana lalu lintas yang membawa ekspor dari Jepang ke luar negeri. Bahkan,Negara-negara itu sendiri menjadi negara sumber bahan-bahan mentah dan energy, serta menjadi pasar untuk ekspor Jepang seperti Indonesia.

Bagi Jepang, Indonesia adalah negara yang yang sangat penting. Diantara masyarakat kedua Negara ini terentang tali persaudaraan yang terjalin sejak lama Lagi pula, anara negara itu telah terbina hubungan yang sangat erat di bidang politik,ekonomi, kebudayaan dan lainnya. Selain itu, dilihat dari sisi manapun, seperti luas geografis, jumlah penduduk, kekayaan sumber daya alam, Indonesai merupakan negaraa terbesar di Asia Tenggara. Karena itu, bagi Jepang dan negara-negara Asia lainnya,perkembangan negara Indonesia secara ekonomi dan sosial di dalam iklim politik yang relatif stabil, merupakan hal yang sangat penting.

Jepang juga kerap memberikan bantuan keapda Indonesia seperti bantuan pengetasan kemiskinan, bantuan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, bantuan untuk pembentukkan masyarakat yang adil dan makmur, bantuan untuk pelestarian

lingkungan, dan bantuan untuk perdamaian. Sebaliknya, Indonesia sering mengirimkan bahan-bahan mentah untuk produksi Negara Jepang bahkan kebutuhan masyarakat Jepang seperti gas dan minyak bumi.

Hubungan bilateral yang terjalin sejak lama ini lah yang menurut penulis menjadi salah satu faktor yang menyebabkan ketergantungan Indonesia terhadap Jepang. Menurut dos santos, ada dua faktor dalam teori ketergantungan, yaitu ketergantungan kolonial dan ketergantungan teknologis industrial. Ketergantungan kolonial indonesia terhadap Jepang diakibatkan oleh penajajahan yang pernah dilakukan oleh Jepang di Indonesia. Sedangkan faktor industrialnya adalah ekspor-impor sebagai berikut:

1. Ekspor Indonesia ke jepang

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Sigit Setiawan (2014) menjelaskan bagaimana dampak kesepakatan perdagangan barang IJEPA terhadap Indonesia dengan Jepang, dalam penelitian yang dilakukan oleh setiawan ini dipaparkan nilai ekspor Indonesia ke Jepang rata-rata tumbuh sebesar 14,29 % per tahunnya. Dari hasil simulasi dapat diketahui bahwa nilai eksportanpa skema tarif IJEPA hanya akan meningkat sebesar 9,06% saja per tahunnya. Skema tarif IJEPA berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekspor Indonesia ke Jepang sebesar 5,23% (secara persentase) atau menjadikan pertumbuhan ekspor 1,58 kali lipat dibandingkan bilatidak ada skema tarif IJEPA. Dengan asumsi tingkat pertumbuhan tetap sebesar 14,29% per tahun, dalam dua tahun mendatang (Juli 2011 - Juni 2012) dan (Juli 2012

- Juni 2013) nilai ekspor Indonesia ke Jepang berpotensi meningkat masing-masing menjadi US\$ 38,326,660,120 dan US\$ 43,802,599,468.

Walau secara nominal dan persentase, Indonesia mengalami pertumbuhan kontribusi ekspor ke Jepang yang positif akibat IJEPA, pangsa Jepang sebagai tujuan ekspor Indonesiaterus mengalami penurunan. Bila posisi Jepang pada tahun 1995 masih memegang pangsatujuan ekspor sebesar 28%, pada tahun 2000 turun menjadi 23%, dan pada tahun 2010 terusturun menjadi 16%. Hal ini dapat menunjukkan pasar ekspor Indonesia yang makin terdiversifikasi.

Rata-rata pertumbuhan ekspor Indonesia ke Jepang pada tahun 2001- 2010 sebesar 7,85% per tahun. Meskipun imbas krisis keuangan global pada pertengahan tahun 2008 menurunkan ekspor secara dramatis di tahun 2009 dengan nilai sebesar USD 9,17 Miliar (33%). Pada tahun 2010 ekspor Indonesia mengalami pemulihan meskipun tidak sebesar nilai ekspor sebelum krisis global terjadi, di mana ekspor Indonesia ke Jepang naik sebesar 38% (USD 7,21 Miliar). Selama periode 2001-2010 pertumbuhan ekspor tertinggi terjadi pada tahun 2010 sebesar 38% yang menunjukkan pemulihan akibat krisiskeuangan global.⁴⁰

Komposisi ekspor produk migas dan non-migas Indonesia ke Jepang memiliki komposisi yang hampir berimbang sepanjang tahun 2004-2010. Ratarata ekspor Indonesia ke Jepang pada periode 2005-2010, terdiri dari 56% produk non-migas

⁴⁰World Bank (2011). World Integrated Trade System (WITS). Diunduh tanggal 5 Desember 2016dari <https://wits.worldbank.org/WITS/WITS/>.

(USD 12,2 miliar) dan 44% produk migas (USD 9,4 miliar). Rata-rata pertumbuhan ekspor nonmigas selama tahun 2005-2010 cukup bervariasi, dengan nilai sebesar 13,15% per tahunnya. Sementara, rata-rata pertumbuhan ekspor migas Indonesia ke Jepang periode 2005-2010 sebesar 9,21% per tahun. Kenaikan ekspor migas Indonesia ke Jepang lebih disebabkan oleh kenaikan harga migas di pasar dunia, di mana volume ekspor Indonesia memiliki tren menurun. Ekspor produk migas Indonesia didominasi oleh ekspor gas terutama (hampir 100% adalah *Liquid Natural Gas* (LNG) dengan rata-rata pangsa ekspor gas Indonesia ke Jepang mencapai 60 % dari total ekspor produk migas Indonesia ke Jepang. Berdasarkan sektor, ekspor produk non-migas Indonesia ke Jepang didominasi oleh ekspor produk industri. Pada tahun 2005-2010 rata-rata pangsa ekspor produk industri sebesar 68,38% dari total ekspor non-migas, tetapi secara umum pangsa produk industri cenderung menurun diikuti dengan pertumbuhan ekspor dari sektor tambang.

Adapun produk industri Indonesia yang paling banyak diekspor ke Jepang pada tahun 2010, antara lain *Mate Nikel*, TSNR 20, produk Tembaga yang sudah dimurnikan, Plywood, produk Aluminium, Printer-copier, Wiring Harness untuk Kendaraan Bermotor, Kertas tanpa Serat, Ban untuk Kendaraan Bermotor, Pelek dan Penutup untuk Otomotif, Produk Perabotan Kayu Lainnya (Furnitur) dan Sak dan Kantong (termasuk cone) dari Polimer Etilena (Barang dari Plastik). Berdasarkan data BPS (2011), ekspor produk hasil pertanian tertinggi ke Jepang tertinggi pada tahun 2010 berasal dari produk Udang Kecil dan Udang Biasa, yaitu sebesar USD

303 juta. Ekspor tersebut merupakan 68% dari total ekspor hasil pertanian Indonesia. Selain itu, ekspor hasil laut seperti Ikan Tuna, Skip Jack, Sardines, Teripang, Mutiara Alam, Rumput Laut, juga merupakan porsi yang penting dalam menyusun ekspor produk pertanian ke Jepang. Untuk ekspor produk pertambangan menunjukkan tren peningkatan, akibat dari peningkatan harga komoditas tambang di dunia dan peningkatan volume ekspor. Ekspor hasil tambang Indonesia ke Jepang antara lain Bijih Tembaga dan Konsentratnya (49%), Batubara untuk bahan bakar (24%), Batubara lainnya (23%), Bijih Nikel (1,7%) dan Batubara Antrasit (0.14%). Ekspor produk tambang ke Jepang sangat terkonsentrasi pada Mineral Tembaga, Nikel dan Batubara, di mana produk-produk tersebut merupakan bahan baku untuk industri Metalurgi di Jepang.

Komposisi ekspor Indonesia ke Jepang secara umum. Produk-produk industri manufaktur yang diimpor Jepang dari Indonesia berasal dari industri logam dasar bukan besi; industri pengolahan minyak bumi; industri lembaran veneer, produsen kayu lapis, laminboard, partikel papan dan panel lainnya; dan industri pengolahan dan pengawetan ikan dan biota perairan lainnya.

2. Ekspor Jepang ke Indonesia

Nilai ekspor Jepang ke Indonesia rata-rata tumbuh sebesar 33,61% per tahunnya. Hasil simulasi menunjukkan bahwa nilai ekspor tanpa skema tarif IJEPA hanya akan meningkat sebesar 33,17% saja per tahunnya. Skema tarif IJEPA berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekspor Jepang ke Indonesiasebesar 0,43% (secara

persentase) atau menjadikan pertumbuhan ekspor hanya 1,01 kali lipat kali lipat dibandingkan bila tidak ada skema tarif IJEPA. Secara makro bagi negara Jepang, angka sebesar ini jelas bukan merupakan angka yang bagus dalam menunjukkan signifikansi dari dampak IJEPA terhadap ekspornya ke Indonesia.

Dengan tingkat pertumbuhan diasumsikan tetap sebesar 17,93% per tahun, Secara nominal dan persentase, Jepang mengalami pertumbuhan kontribusi ekspor ke Indonesia yang positif akibat IJEPA walau tidak terlalu signifikan. Pangsa Jepang sebagai negara asal impor Indonesia mengalami pasang surut. Bila posisi Jepang pada tahun 1995 masih memegang pangsa negara asal impor sebesar 23%, pada tahun 2000 turun menjadi 9%, dan kembali naik di tahun 2010 menjadi 12%.

Pada periode 2001-2010 rata-rata impor Indonesia naik sebesar 20,1% per tahun, meskipun pada tahun 2000-2003 impor Indonesia dari Jepang menunjukkan penurunan nilai impor. Pertumbuhan impor Indonesia dalam satu dekade tersebut cenderung fluktuatif. Pada tahun 2008 Indonesia mencatat lonjakan impor dari Jepang, di mana impor Indonesia tumbuh sebesar 131% (USD 8,6 Miliar) dibandingkan dengan tahun 2007 (World Bank, 2011 diolah Puska Daglu, BP2KP, 2011). Lebih dari 99% impor Indonesia dari Jepang merupakan produk non-migas. Pada tahun 2004-2010 impor non-migas Indonesia dari Jepang tumbuh secara fluktuatif dengan rata-rata pertumbuhan 30% per tahunnya. Mayoritas impor migas Indonesia dari Jepang sepanjang periode 2006-2010 adalah hasil minyak bumi dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 9,23%. Impor non-migas Indonesia dari Jepang hampir 100%

didominasi oleh produk industri dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 30,6% selama periode 2006-2010 dan pertumbuhan tertinggi terjadi pada tahun 2008 sebesar 128,8%. Peningkatan impor produk industri pada tahun tersebut disumbangeleh kenaikan impor produk Tali Sepatu Boot, Pipa Bor Belum Jadi (green pipe) dengan yield strength < 75.000 Psi dan Ujungnya Belum Dikerjakan, Bagian dari Motor > 1,5 kW tapi tidak lebih dari 75 kW, Bagian Dari Decoder, dan Display Panel Datar (termasuk Luminescence, Plasma, dan Teknologi Lainnya Pada tahun 2010 sebagian impor produk industri Indonesia dari Jepang merupakan produk Kendaraan Bermotor dalam Keadaan Terbongkar Tidak Lengkap (incompletely knocked down, IKD) dari pos 8704 dengan 5 ton < Massa Total <=24 ton, Damper dirancang untuk penggunaan bukan di jalan raya dengan massa total > 24 ton: Lain-lain, Sekop mekanik, ekskavator dan shovel loader: Mesin yang berputar 360° diatas bangunan, Kendaraan Bermotor Selain Sedan dengan Sistem Gardan Tunggal (4 x 2) IKD, dan Keadaan Terbongkar Tidak Lengkap.⁴¹

Penurunan tarif dan keterbukaan pasar melalui pembukaan hambatan non tarif dalam IJEPA telah memberikan dampak positif bagi kedua negara. Bagi Indonesia, IJEPA telah meningkatkan kontribusi langsung ekspor terhadap pendapatan nasionalnya sebesar US\$ 2,7 miliar per tahun atau 5,23% per tahun atau 1,58 kali lipat dibandingkan tanpa skema IJEPA. Bagi Jepang, IJEPA berperan positif

⁴¹Aziza R. Salam: Ijepa dan Implikasinya terhadap Kinerja perdagangan Indonesia-Jepang <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2013/04/26/-1366945577.pdf> diakses pada tanggal 05 desember 2016

dalam peningkatan kontribusi langsung ekspor terhadap pendapatan nasionalnya sejumlah US\$ 93,5 juta per tahun atau 0,43% per tahun atau 1,01 kali lipat dibandingkan tanpa skema IJEPA. Dampak IJEPA berupa kontribusi langsung terhadap pendapatan nasional tersebut ditambah dengan tumbuhnya aktivitas ekonomi di sektor hulu dan hilir dari perdagangan internasional yang turut meningkatkan pendapatan nasional dalam jangka panjang menyebabkan meningkatnya kesejahteraan masyarakat kedua negara.⁴²

Pada periode 2001-2010, kinerja perdagangan Indonesia dan Jepang menunjukkan kecenderungan (tren) peningkatan dalam nilai perdagangannya. Dari Gambar 4 terlihat bahwa total perdagangan pada tahun 2001 yang hanya sebesar USD 17,7 miliar telah meningkat menjadi USD 42,75 miliar dengan pertumbuhan rata-rata mencapai 12,99% per tahun. Persentase pertumbuhan perdagangan Indonesia-Jepang ini adalah dua % lebih tinggi daripada rata-rata pertumbuhan perdagangan Jepang ke dunia.

Pada sisi neraca perdagangan, Indonesia selalu menikmati surplus perdagangan dengan Jepang yang nilainya bervariasi, meskipun Jepang selalu mencatatkan surplus

perdagangannya ke dunia. Pada periode 2001-2010, surplus perdagangan Indonesia dengan Jepang tertinggi dicatat pada tahun 2007 mencapai USD 17,11 miliar meskipun tren neraca perdagangan cenderung landai. Pada tahun 2006 terjadi

⁴²Haryadi, O., Mangara Tambunan, dan Achsan, Noer Azam. (2008). Dampak penghapusan hambatan perdagangan sektor pertanian terhadap kinerja ekonomi negara maju dan berkembang.

lonjakan surplus perdagangan yang meningkat sebesar 45% dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya, naik dari USD 11,14 miliar pada tahun 2005 menjadi USD 16,22 miliar pada tahun 2006.

Berdasarkan pengelompokan golongan barang, neraca perdagangan migas Indonesia-Jepang cenderung menunjukkan peningkatan surplus selama kurun waktu 2004-2010 sebagaimana yang ditunjukkan dalam Gambar 4. Surplus perdagangan migas tertinggi terjadi pada tahun 2008 dengan nilai sebesar USD 13,7 miliar. Sementara itu, neraca perdagangan non-migas Indonesia Jepang tahun 2004-2010 cenderung fluktuatif, mengalami kenaikan dari tahun 2004 hingga mencapai puncaknya pada tahun 2006. Kemudian terjadi penurunan hingga pada tahun 2008 mengalami defisit perdagangan sebesar USD 1,1 miliar dan kembali mengalami surplus perdagangan pada tahun 2009 yang selanjutnya defisit pada tahun 2010.

Dari sisi Jepang, penerapan kesepakatan perdagangan bebas IJ-EPA menyebabkan perubahan pola ekspor Jepang ke Indonesia (impor Indonesia dari Jepang). Sebelum dilaksanakannya kesepakatan perdagangan bebas IJEPA, ekspor utama Jepang ke Indonesia berupa Bagian dan Aksesoris Kendaraan Bermotor pos tarif 87.01 hingga 87.05, Bagian yang Cocok untuk Penggunaan Terpisah atau dengan Mesin pos tarif 84.07 atau 84.08, Sirkuit Terpadu Elektronik dan Microassemblies: Digital, dan Mobil dan Kendaraan Bermotor Lainnya terutama Dirancang untuk Pengangkutan Orang (selain yang dimaksud pos 87.02) termasuk

Station Wagon dan Mobil Balap dengan Kapasitas Silinder > 1.500 cc. Pasca implementasi IJ-EPA beberapa produk Jepang mengalami peningkatan ekspor ke Indonesia. Adapun produk-produk yang melonjak dalam ekspor Jepang ke Indonesia, yakni Produk-produk yang Tidak Terspesifikasi, Kendaraan Bermotor untuk Pengangkutan Barang di luar pos tarif 8704.10 dengan CI Mesin Piston Pembakaran Internal (Diesel/Semi Diesel) Massa Total > 20 ton, Gear Box dan Bagiannya dari Kendaraan Bermotor dari pos tarif 87.01-87.05, Bagian yang Cocok untuk Digunakan Tersendiri/ Terutama dengan Mesin dari pos tarif 84.26/84.29/84.30 (di luar pos tarif 8431.41-8431.43), dan Sirkuit Terpadu Elektronik Lainnya selain Pengeras Suara/Memori/Prosesor dan Kontroler.

Khusus produk yang tergolong ke dalam kategori industri manufaktur berdasarkan ISIC Revision 3 dengan HS 6 digit, pada tahun 2007 ekspor Jepang ke Indonesia didominasi oleh produk Kendaraan Bermotor untuk Pengangkutan Barang di luar pos tarif 8704.10 dengan CI Mesin Piston Pembakaran Internal (Diesel/SemiDiesel) Massa Total > 20 ton, Dumpers yang dirancang untuk Penggunaan Jalan Tol, Mesin dengan Suprastruktur Bergulir 360°, Gear Box dan Bagiannya dari Kendaraan Bermotor dari pos tarif 87.01-87.05, dan Bagian dan Aksesoris Kendaraan Bermotor pos tarif 87.01 hingga 87.05. Produk-produk tersebut merupakan kebutuhan industri kendaraan bermotor (otomotif) dan industri mesin untuk pertambangan, penggalian dan konstruksi dalam negeri. Berdasarkan komposisi, impor Jepang dari Indonesia (ekspor Indonesia ke Jepang) baik sebelum

maupun sesudah diterapkannya IJ-EPA tidak menunjukkan perubahan pola. Impor Jepang dari Indonesia masih tetap didominasi oleh produk Natural Gas, Liquefied (HS 2711.11), Copper Ores & Concentrates (HS 2603.00), dan Bituminous Coal, Whether /Not Pulverised (HS 2701.12).

Kegiatan ekspor-Impor Indonesia dengan Jepang yang telah terjalin cukup lama dan menguntungkan bagi kedua belah pihak inilah yang menjadikan hubungan kedua bilateral kedua negara menjadi saling ketergantungan. Ketergantungan ekonomi ini pula lah menjadikan Jepang sebagai alternatif utama dalam menjalin kerjasama luar negeri bagi Indonesia. Transfer teknologi dan industri juga memposisikan Jepang sebagai pilihan utama dalam melakukan kerjasama bilateral.