

# **Kontribusi *Official Development Assistance* (ODA) dalam Pembangunan Proyek MRT Jakarta Periode 2013 – 2020**

Ari Firmansyah<sup>1</sup>

Bambang Pujiyono<sup>2</sup>

Rendy Putra Kusuma<sup>3</sup>

## ***Abstract***

*This research aims to analyze the role of ODA as an aid agency in the effort to realize the construction of the Jakarta MRT project in 2013-2020. To analyze this phenomenon, the researcher conceptually uses the perspective of foreign aid and sustainable development in international relations to understand the concept of Official Development Assistance (ODA) as an institutions providing assistance for the construction of the Jakarta MRT project. This research is conducted under the qualitative method on secondary data, and literature studies. The result of this research show the Indonesian Government cannot carry out the construction of the Jakarta MRT project without cooperation and foreign aid. As the DKI Jakarta government collaborated with ODA as a foreign aid agency from Japan in the Jakarta MRT construction in funding and techniques to support the project.*

**Keywords:** *Official Development Assistance, foreign aid, Jakarta MRT, development, cooperation*

## **Pendahuluan**

Pembangunan infrastruktur sangat penting khususnya bagi negara-negara berkembang. Fenomena tersebut menimbulkan adanya saling ketergantungan antarnegara dalam upaya mencapai tujuan pembangunan. Hubungan interdependensi saat ini pun cenderung meningkat, khususnya yang berkaitan dengan bidang pembangunan. Beberapa negara memerlukan bantuan dalam upaya mewujudkan pembangunan nasionalnya (Rizkia, 2012). Kepentingan yang terjalin antarnegara satu dengan negara lainnya supaya dapat mencapai national interest tersebut yakni mengenai Bantuan Luar Negeri (BLN). Hal tersebut biasanya dilakukan oleh negara maju terhadap negara berkembang, seperti contohnya yang dilakukan oleh Jepang di Kawasan Asia Tenggara termasuk ke Indonesia. Dalam konteks perekonomian Indonesia di negara berkembang, belum

---

<sup>1</sup> Prodi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Budi Luhur. Surel: firmansyahari76@gmail.com.

<sup>2</sup> Prodi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Budi Luhur.

<sup>3</sup> Prodi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Budi Luhur.

mendukung pembangunan negara yang baik, sehingga memerlukan kontribusi dari entitas asing. Kontribusi dari pihak asing tersebut biasanya berupa kegiatan investasi dan bantuan yang diberikan guna mendukung program pembangunan nasional. Oleh karena Jepang adalah negara kaya dan maju di kawasan Asia, Jepang memiliki Program Bantuan Pembangunan Resmi yang disebut Bantuan Pembangunan Resmi (ODA) yang tersedia untuk negara-negara berkembang. Jepang mulai menghibahkan bentuk dukungan pada medio tahun 1954 dengan mempunyai sebuah konsep dalam memberi bantuan keuangan dalam upaya membangun kembali negara yang dulu pernah dijajah oleh Jepang. ODA Jepang yakni sebuah peminjaman dana dengan tenggat waktu selama sepuluh tahun, dalam jangka waktu tiga puluh tahun dan tingkat bunga 0,25%, yang jelas sangat menarik bagi negara berkembang dan dunia ketiga. Pinjaman dana bantuan tersebut berasal dari kebijakan pemerintah pusat, yakni *Fiscal Investment Loan Program (FILP)*, penyaluran pemberian pensiun dan trust, serta pembiayaan pasar modal. Sumber pendanaan lainnya berasal dari ODA untuk bunga dan pokok yang dibayarkan oleh negara debitur. Indonesia merupakan salah satu negara di ASIA Tenggara penerima ODA dari Jepang. Kerja sama antara Jepang dan Indonesia telah berlangsung lama dan pertukaran diplomatik antara kedua negara telah berlangsung selama enam puluh tahun. Kerja sama yang saling menguntungkan yang telah memperkuat kedua negara tersebut dilandasi oleh kesepahaman bersama berupa visi untuk menjaga perdamaian dan keamanan di kawasan Asia-Pasifik. Upaya Indonesia untuk berkembang dan mencapai tujuan nasional memerlukan kondisi serupa di kawasan Asia-Pasifik, khususnya Asia Tenggara. Fakta ini dapat menjelaskan hubungan yang harmonis antara Indonesia dan Jepang (Rilo, 2017).

Dalam penelitian ini penulis menetapkan tiga penelitian terdahulu sebagai tinjauan pustaka yang relevan. Penelitian yang pertama adalah artikel jurnal yang berjudul "Kepentingan Jepang Melalui JICA Terhadap Pemberian Bantuan Proyek DSDP di Indonesia" karya Bianda Evania Tular dkk. Penelitian tersebut menjelaskan tentang konsep dari bantuan dana yang dikeluarkan oleh JICA untuk proyek DSDP (*Denpasar Sewerage Development Project*), sehingga ada dua aktor dalam terjadinya hubungan bantuan luar negeri, yakni *donor* dan *recipient*. *Donor* merupakan negara yang memberi sedangkan *recipient* merupakan negara yang menerima bantuan. Penelitian yang kedua, adalah artikel jurnal yang berjudul "Efektivitas ODA Jepang terhadap Negara *Recipient*" karya Sarah Anabarja. Penelitian tersebut menjelaskan tentang efektivitas dari bantuan ODA, sehingga bantuan ODA ini memberikan manfaat terhadap negara penerima khususnya negara-negara yang ada di Asia, guna mengurangi kemiskinan, Dengan mengurangi risiko konflik, terutama dengan mendukung reformasi politik. Akan efektif jika ODA disesuaikan dengan kebutuhan negara penerima (Sarah, 2012).

Penelitian yang ketiga, adalah artikel jurnal yang berjudul "Dampak Kontribusi Bantuan Luar Negeri Jepang dalam *Official Development Assistance* melalui JICA Untuk Pembangunan Infrastruktur Energi Listrik di Jawa 2011 - 2017," karya Verins Aura. Penelitian tersebut menjelaskan mengenai bantuan luar negeri masih sangat penting bagi negara berkembang khususnya Indonesia, sehingga dalam membangun infrastruktur dibutuhkan bantuan dari negara luar dalam upaya menyukkseskan pencapaian pembangunan infrastruktur. Verins Aura juga menjelaskan bahwa perkembangan infrastruktur yang akan berpengaruh terhadap perkembangan ekonomi Indonesia. Secara garis besar, persamaan pembahasan penelitian penulis dengan tiga penelitian tersebut yaitu analisis terhadap bantuan luar negeri Jepang (ODA) dalam perkembangan infrastruktur di Indonesia. Dari persamaan tersebut akan membantu penulis dalam menganalisis kerja sama bantuan luar negeri Jepang (ODA) terhadap pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia khususnya MRT. Perbedaan penelitian ini dengan

sebelumnya yaitu penulis menganggap Jepang selaku salah satu tujuan utama dari upaya pembangunan infrastruktur yang difokuskan pada pembangunan infrastruktur transportasi MRT di Jakarta. Melalui rumusan masalah tersebut penulis menetapkan pertanyaan penelitian yaitu "bagaimana kerja sama *Official Development Assistance* dengan Pemerintah Indonesia dalam upaya mewujudkan pembangunan proyek MRT Jakarta pada tahun 2013 – 2020?".

### **Pembahasan**

Dalam lingkup tataran perspektif, kerja sama internasional menjadi salah satu bagian dari hubungan internasional. Dalam mengupayakan pelaksanaan proyek MRT Jakarta, yakni dengan cara membuka investasi, bahkan mendapatkan bantuan dari negara lain untuk mencapai kepentingan negara (Colas, 2012). Adanya kerja sama yang dilakukan antarnegara menjadi salah satu peluang dalam pencapaian tujuan negara, salah satunya keterlibatan dalam pembangunan infrastruktur negara. Pada dasarnya pembangunan infrastruktur merupakan salah satu wewenang dari pemerintah negara, demi tercapainya konsep pembangunan berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan merupakan istilah yang muncul pertama kali pada *World Conference on Environment and Sustainable Development* pada tahun 1992 di Rio de Janeiro. Melalui forum internasional tersebut, negara-negara mulai mengembangkan kebijakan nasional untuk menerapkan konsep pembangunan berkelanjutan (Attila, 2017). Pembangunan negara, khususnya negara berkembang, dapat dicapai melalui kerja sama pembangunan internasional dengan negara lain. Maksud dari adanya pembangunan berkelanjutan ini dikarenakan dalam proyek MRT Jakarta menerapkan berbagai komponen yang memang fokus dalam teknologi digital seperti halnya menggunakan tiket dan pembayaran digital yang nantinya dapat mengefektifkan waktu. Maka dari itu, dalam mendukung proyek MRT dibutuhkan adanya Kerja sama antara Indonesia dengan Jepang dalam mewujudkan pembangunan tersebut.

Kerja sama internasional berlangsung untuk mencapai tujuan nasional. Dalam hal ini, para aktor bertindak sebagai aktor nasional dan non-negara, yang ingin didukung oleh situasi internasional yang membutuhkan kerja sama berdasarkan kepentingan bersama. Kondisi ini menjadi penanda bagi Indonesia dalam melakukan peningkatan pembangunan bidang infrastruktur transportasi nasional. Sehingga, infrastruktur merupakan pendorong utama kemakmuran ekonomi, pertumbuhan inklusif dan penciptaan lapangan kerja. Sehingga, bantuan luar negeri memberikan kemudahan terhadap negara penerimanya. Hal ini juga sesuai dengan penelitian yang penulis buat mengenai kerja sama *Official Development Assistance* (ODA) yang memberikan bantuan dananya untuk membantu Indonesia dalam melakukan pembangunan infrastruktur pembangunan proyek MRT Jakarta. Dengan hadirnya bantuan ODA, menunjukkan adanya kerja sama penting yang dilakukan Jepang kepada Indonesia dalam mewujudkan pembangunan proyek MRT Jakarta tersebut. Sebagaimana yang dikatakan oleh Bidle dan Bidle dalam bukunya yang berjudul "Community Development", bahwa ODA hadir sebagai lembaga internasional dalam mengupayakan pelaksanaan proyek MRT Jakarta.

Secara umum, ODA adalah kebijakan negara maju untuk mendukung pembangunan negara berkembang dengan membelanjakan PDB tahunan. *Marshall Plan* menjadi dasar bantuan luar negeri dalam bentuk pinjaman bantuan, dan kemudian berkembang menjadi *Truman Point* sebagai dasar bantuan teknis. Jenis umum pengiriman ODA dapat dibedakan berdasarkan waktu pengembangan. Dengan kata lain, dari tahun 1950-an hingga 1990-an, ODA diatur dari atas ke bawah dengan tujuan membangun infrastruktur bagi negara-negara pascaperang. Kemudian, pada tahun 1970-

an, serangkaian kebijakan ODA tentang implementasi program bantuan dalam bentuk barang yang ditujukan untuk pertumbuhan ekonomi di negara-negara berkembang. Kemudian ODA meningkat pesat pada tahun 1980-an, ketika salah satu tujuan kebijakan ODA adalah memperkuat mekanisme emerging market melalui liberalisasi ekonomi regional. Sejak tahun 1990-an, fokus kebijakan ODA telah bergeser tidak hanya ke arah ekonomi tetapi juga ke arah pembangunan jangka panjang dan perlindungan lingkungan (JICA, 2018). Dalam memberikan bantuannya ODA mempunyai tiga macam bantuan yakni, bantuan berupa yen, bantuan teknik serta bantuan hibah.

Kehadiran ODA di Indonesia pada tahun 1954 menjadi salah satu bentuk adanya keseriusan dari pemerintah Indonesia dalam mengupayakan pembangunan proyek MRT Jakarta. kemudian, kerja sama antara Indonesia dengan Jepang terus dilanjutkan dalam rangka pembangunan tersebut. Untuk Indonesia, Jepang telah menjadi donor terbesar sejak tahun 1960, memberikan kontribusi 5% dari total akumulasi modal bantuan pembangunan resmi (ODA) ke Indonesia. Peristiwa tersebut menunjukkan kuatnya hubungan kedua negara. Sekitar 90% dari ODA kumulatif Jepang terdiri dari pendanaan terhadap pembiayaan yen untuk mendukung infrastruktur penting seperti pembangkit listrik, irigasi, pengendalian banjir, tempat pembuangan sampah, jalan, dll. kereta api dan jalan raya. Infrastruktur ini penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan memperkuat konektivitas antar kawasan adidaya. Dalam pemberian dana untuk Indonesia, Jepang sudah banyak memberikan kontribusi bantuan dana sebesar 45% dari total pemberian dananya ke berbagai negara di dunia (JICA, 2018). Factor tersebut menjadikan Indonesia sebagai negara dengan penerima bantuan terbesar dibandingkan dengan negara lainnya.



Gambar 1. Jumlah Pengeluaran Akumulatif ODA Sejak 1960 Hingga 2016

Sumber: JICA

Dalam melaksanakan proyek MRT Jakarta, membutuhkan waktu yang sangat panjang untuk mewujudkan pembangunan tersebut, factor utama yang menjadi hambatan yakni permasalahan dana serta tidak adanya keseriusan yang kuat dari pemerintah untuk mewujudkan proyek tersebut. factor tersebut dibuktikan dengan adanya proses panjang dari berbagai kepala Gubernur di DKI Jakarta yang tidak secepatnya melaksanakan proyek MRT. Diawali pada tahun 1984 menjadi awal dari ide untuk membangun proyek MRT Jakarta. kemudian pada tahun 1986 ketika B. J. Habibie menjabat sebagai Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, membuat sebuah studi mengenai pelaksanaan kereta cepat di Indonesia, yakni: Pertama tentang *Jakarta Urban Transport Program* (1986 – 1987). Kedua, *Integrated Transport System Improvement by Railway and Feeder Service* (1988 – 1989), ketiga, *Transport Network Planning and Regulation* (1989 – 1992), dan terakhir *Jakarta Mass Transit System* (1989 – 1992). Kemudian setelah itu, terjadinya berbagai pergantian Gubernur di DKI Jakarta proyek MRT tidak dapat dilaksanakan, proyek tersebut hanya dijadikan sebagai alat untuk berkampanye supaya dapat menjadi Gubernur di DKI Jakarta. setelah itu, pada saat Jokowi menjadi Gubernur DKI Jakarta akhirnya proyek MRT dapat dilaksanakan berkat adanya tekad yang kuat serta sudah adanya kerja sama yang dilaksanakan antara Indonesia dengan pemerintahan Jepang melalui bantuan proyek ODA (Sumandoyo, 2017).

Setelah adanya kesepakatan tersebut, kemudia pengerjaan proyek resmi MRT Jakarta dilakukan, Ditandai dengan adanya peletakan batu pertama (*groundbreaking*) di atas lahan yang rencananya berdiri di Kawasan Dukuh Atas yang menjadi pusat dari semua kendaraan umum (Tirto.id, 2019). Pada tahun 2013, Konsorsium Tokyu – WIKA dinyatakan sebagai pemenang untuk CP 101 dan CP 102, Konsorsium Obayashi – Shimizu – Jaya Konstruksi dinyatakan sebagai pemenang untuk CP 103. Dengan demikian, progres menuju pelaksanaan konstruksi proyek MRT Jakarta kini semakin maju dengan selesainya proses lelang untuk konstruksi layang (*surface section*) yang terdiri dari paket pekerjaan CP 101, CP 102 dan CP 103. Kemudian, dilakukan proses perundingan kontrak menggunakan para pemenang lelang tadi. Nilai kontrak buat pekerjaan CP 101, CP 102, & CP 103 yg akan ditandatangani merupakan masing – masing kurang lebih 15 miliar Yen buat CP 101 & 10 miliar Yen buat CP 102, dan 10 Miliyar Yen buat CP 103. Setiap kontrak mempunyai durasi selama 243 minggu. proses lelang adalah bagian krusial pada aplikasi proyek, & sangat berkontribusi terhadap capaian dan kemajuan proyek MRT.

#### *Analisis Kerja Sama ODA Jepang dalam Pembangunan Proyek MRT Jakarta*

Pada aspek kerja sama pendanaan, Proyek MRT Jakarta didasarkan pada penyaluran ODA dan merupakan bentuk dukungan berupa pinjaman dalam mata uang yen. Untuk bentuk pinjaman ODA, jangka waktu pinjamannya ringan dan tingkat bunganya rendah. Dengan cara ini, bunga rendah dan periode pembayaran yang lama (yen Jepang) untuk mengumpulkan dana untuk pembangunan. Pinjaman ODA ini digunakan untuk membangun infrastruktur berskala besar dan berbagai infrastruktur yang membutuhkan modal dan dana besar untuk membangunnya. Karena proyek MRT Jakarta merupakan salah satu proyek besar di negara berkembang, maka termasuk dalam bentuk pinjaman yen Pemerintah Jepang ke Indonesia (ODA, 2018). Proyek Pembangunan MRT Jakarta dimiliki sepenuhnya oleh Pemerintah DKI Jakarta dan pemerintah pusat dan didukung oleh JICA, yang memberikan dukungan ODA untuk proyek tersebut. Di sini, pinjaman untuk mendukung penyediaan dana pembangunan yang diberikan oleh JICA adalah 125.237.000.000 dan perjanjian pinjaman yang diberikan adalah 50.019.000.000 termasuk nomor perjanjian pinjaman. Dari 1.869.000.000, IP536, nomor perjanjian pinjaman IP55 adalah 8.150.000.000 dan nomor perjanjian pinjaman IP571 adalah

75.218.000.000. Kontribusi luar negeri seperti transfer pinjaman dan/atau kontribusi pemerintah daerah untuk operasional. Badan yang mengatur adalah Kantor Perkeretaapian Umum. Metode *shielding* diterapkan selama pembangunan proyek konstruksi MRT Jakarta. Pengoperasian mesin *tunnel plywood* ini dilakukan sang 100 insinyur Indonesia menggunakan dukungan alih teknologi berdasarkan lima insinyur Jepang. Melalui proyek ini, JICA tidak hanya melakukan pekerjaan konstruksi namun juga berkontribusi pada transfer teknologi (JICA, 2018). Dalam dukungannya terhadap pembangunan MRT Jakarta, kehadiran ODA menjadi salah satu bagian penting dalam mewujudkan proyek MRT yang memang sudah lama direncanakan dari dulu. Sebagai salah satu lembaga pemberi bantuan dana dibawah *Japan International Cooperation Agency* (JICA) ODA juga mempunyai tujuan dalam memberikan bantuan dana tersebut yakni turut mendukung negara-negara berkembang dalam hal perdamaian, pembangunan, dan komunitas internasional.

Jika kita lihat berdasarkan tataran perspektif, proses pendanaan yang diberikan oleh ODA kepada Pemerintah Indonesia dalam membantu pembangunan proyek MRT merupakan salah satu bentuk adanya kerja sama internasional. Sebagaimana yang dikatakan oleh Keohane dan Nye bahwa kerja sama internasional dilakukan antar-aktor negara dan nonnegara yang sama-sama saling membutuhkan dan juga mempunyai kepentingan yang sama di antara aktor tersebut (Bagaskara, 2018). Hal tersebut terlihat jelas dari adanya konsep bantuan di dalam ODA sendiri, sehingga di dalamnya terdapat dua jenis konsep yakni *top down* dan *bottom up*. Sehingga *top down* dikatakan sebagai adanya kesamaan dalam upaya membangun infrastruktur dari adanya perang dunia pertama. Sedangkan *bottom up* adanya sebuah kepentingan dalam upaya meningkatkan perekonomian negara. Dengan adanya keselarasan antara konsep ODA dengan dilihat dari perspektif kerja sama internasional tentu saja ini saling berkaitan satu sama lain. Maka dari itu, proyek pembangunan MRT ini merupakan bentuk kerja sama antara Pemerintah Jepang dengan Pemerintah Indonesia dalam upaya mewujudkan pembangunan infrastruktur negara.

#### *Analisis Kerja Sama ODA Jepang dalam Pembangunan Fisik Proyek MRT Jakarta*

Dalam kerja samanya terhadap pembangunan MRT Jakarta, ODA hadir bukan hanya memberikan bantuan secara keuangan saja, akan tetapi ODA juga hadir dan membantu proyek MRT Jakarta secara fisik. Hal ini didasari oleh adanya kesepakatan di awal antara Pemerintah Jepang dan Indonesia. Hal tersebut menyebabkan Pemerintah Jepang berperan secara langsung di lapangan, seperti halnya pengadaan barang-barang, teknologi yang dibutuhkan serta para pekerja ahli yang dikirim dari Jepang untuk membantu proyek pembangunan MRT Jakarta. Secara langsung dan praktis, hal ini berperan nyata bagi ODA yang juga hadir dalam mendorong pembangunan Metro Jakarta. Dalam hal ini, ODA juga berpartisipasi dalam upaya MRT Jakarta untuk membeli peralatan teknis berikut akuisisi rel kereta api: Sebagai bagian dari pengembangan proyek MRT Jakarta, seluruh komponen kereta api dan rangkaian kereta api merupakan produk impor dari Jepang, antara lain rel kereta api sepanjang 16 km dan rangkaian kereta selanjutnya beroperasi di Jakarta menggunakan sirkuit Lebak Bulus HI. Jalan ke titik ini. Kedua, *Tunnel excavator* sesuai dengan kesepakatan yang ditandatangani antara Indonesia dan JICA, khususnya *technical assistance* termasuk bantuan luar negeri dari Jepang, dalam hal ini juga *tunnel excavator* didatangkan dari Jepang, sehingga dengan teknologi pintu dan rel harus tahan lama. Teknik khusus ini adalah alat terowongan bawah tanah (*subway*) yang disebut *tunnel drill rig* (TBM). Teknologi ini juga lebih aman dan lebih canggih daripada alat terowongan yang dikembangkan oleh negara lain dan negara lain di kawasan Asia Pasifik. Terakhir, sistem operasi kereta api: Dari perusahaan

korosi ini, sepuluh sistem gardu induk, sistem komunikasi udara, sistem distribusi tenaga, sistem sinyal, sistem komunikasi, sistem SCADA, sistem tol otomatis, pintu kasa, stimulator, elevator, rel.

Keputusan suatu negara untuk mendukung negara lain tidak hanya untuk satu manfaat, tetapi juga untuk banyak manfaat lain yang menguntungkan negara penerima. Bantuan umumnya tidak hanya untuk kepentingan politik dan ekonomi jangka pendek, tetapi juga untuk praktik kemanusiaan atau kebijakan pembangunan ekonomi jangka panjang yang tidak dapat dilaksanakan oleh negara-negara donor. Melalui diplomasi, propaganda atau politik. ODA Jepang tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan perekonomian negara berkembang, tetapi juga memiliki manfaat lain dalam hal partisipasi dalam proyek pembangunan MRT Jakarta. Jepang ingin Indonesia mengandalkan Indonesia untuk mencapai tujuannya mendistribusikan ODA untuk mendukung negara penerima. Untuk mencapai ketergantungan ini, salah satu strategi Jepang adalah menyediakan peningkatan teknologi untuk semua bagian proyek konstruksi kereta bawah tanah Jakarta dan peningkatan teknologi yang unik di Jepang. Oleh karena itu, posisi Indonesia sangat strategis dalam memberikan pendanaan ODA Jepang ke Indonesia. Oleh karena itu, posisi Indonesia memang sangat strategis dalam pemberian dana ODA Jepang terhadap Indonesia.

### **Kesimpulan**

Penelitian ini telah mengkaji kerja sama *Official Development Assistance* (ODA) dalam pembangunan proyek MRT Jakarta pada tahun 2013-2020. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pentingnya kerja sama bagi setiap negara. Kerja sama dengan mempunyai tujuan yang sama antarnegara, akan lebih baik dalam mencapai target dari kedua negara tersebut. Contohnya kerja sama antara Indonesia dengan Jepang dalam rangka membangun proyek MRT Jakarta. Kerja sama yang dilakukan antara Indonesia dan Jepang yakni mengenai pendanaan proyek MRT karena dengan adanya bentuk bantuan luar negeri yang dimiliki oleh Jepang yakni ODA pada akhirnya proyek tersebut dapat dilaksanakan.

Penulis juga merumuskan jawaban dari pertanyaan penelitian yakni adanya ODA sebagai bentuk kerja sama penting bagi Indonesia. Pertama, kerja sama dalam proses pendanaan MRT Jakarta, tanpa adanya bantuan ODA proyek MRT Jakarta sulit dicapai sehingga dengan adanya dukungan dari konsep bantuan luar negeri menandakan bahwa Jepang sudah turut serta dalam pembangunan infrastruktur Indonesia. Hal ini juga didukung oleh adanya tujuan dari ODA itu sendiri yakni mendukung pembangunan proyek infrastruktur di negara berkembang, juga bertujuan dalam mempromosikan produk terbaru dari Jepang kepada penerima bantuan dana ODA. Kedua, kerja sama dalam pemberian bantuan secara fisik, yakni dengan langsung turun kelapangan untuk membantu proyek MRT tersebut.

### **Referensi**

- Arbi Sumandoyo, (2017). "Ide MRT Jakarta dari Habibie, Dieksekusi Oleh Jokowi," <https://tirto.id/ide-mrt-jakarta-dari-habibie-dieksekusi-oleh-jokowi-cycg>.
- Bappenas. "Langkah Strategis Dalam Kerja sama Pembangunan: Jakarta Commitment" Ditandatangani. <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/features/langkah-strategis-dalam-kerja-sama-pembangunan-jakarta-commitment-ditandatangani/>
- Biddle and Biddle, "Community Development", (New York: The Rediscovery of Local Initiative, Holt and Winston, 1965), hal. 215-218.

- Bisnis.com, (2013). "Ini Dia Pemenang Lelang Proyek MRT Jakarta," <https://m.bisnis.com/amp/read/20130923/77/164769/ini-dia-pemenang-lelang-proyek-mrt-jakarta>.
- Chandra Gian Asmara, (2019). "Jalan Panjang RI punya MRT: Dari Habibie Sampai Jokowi," <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190324113608-4-62559/jalan-panjang-ri-punya-mrt-dari-habibie-sampai-jokowi>.
- Idrus, Muhammad, (2004), Desain Penelitian Kualitatif . Yogyakarta: FIAI UII.
- Japan International Agency, Pembangunan Indonesia dan Kerja sama Jepang: Membangun Masa Depan Berdasarkan Kepercayaan, diakses [https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqznatt/indonesia\\_development\\_ind.pdf](https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqznatt/indonesia_development_ind.pdf)
- Japan International Cooperation Agency. Pembangunan Indonesia dan Kerja sama Jepang : Membangun Masa Depan Berdasarkan Kepercayaan. 2018
- Japan ODA, "Sejarah ODA di Indonesia," [https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda\\_02.htm](https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm)
- Japan Official Development Assistance, "Sistem Bantuan ODA Jepang," [https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda\\_01.htm](https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_01.htm).
- JICA, (2018). "Pembangunan Indonesia dan Kerja sama jepang: membangun masa depan bersarkan kepercayaan," buklet. Halaman 8.
- Kompas, (2019). "Kerja sama Internasional, Pengertian, Alasan dan Tujuan," <https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/18/170000569/kerja-sama-internasional-pengertian-alasan-dan-tujuannya?page=all>
- Kompas.com, (2019). "Perjalanan Panjang Mega Proyek MRT Jakarta," <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/03/23/09301421/perjalanan-panjang-megaproyek-mrt-di-jakarta?page=2>.
- Miles, M. B dan A. M. Huberman, (1992), Analisis Data Kualitatif . Penerjemah Tjetjep Rohidi. Jakarta: UI Press.
- Reichard, C.S & Thomas D. Cock, (1979), Qualitative and Qu antitative Methods in Evaluation Research . Beverly Hills: Sage Publications.
- Sarah Anabarja. "Efektivitas Official Development Assistance Jepang Terhadap Negara Recipient." Volume 1 No. 2 Nov 2012. ISSN 2301-8208.