

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.2 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai strategi Jepang dalam menghadapi persaingan investasi China pada sektor transportasi di Indonesia tahun 2021–2025, dapat disimpulkan bahwa meningkatnya pengaruh China tidak menyebabkan Jepang kehilangan posisinya dalam pembangunan transportasi Indonesia. Jepang memang mengalami kekalahan dalam persaingan memperoleh proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB), tetapi kondisi tersebut tidak membuat Jepang menarik diri dari sektor transportasi Indonesia. Sebaliknya, Jepang melakukan berbagai penyesuaian strategi untuk mempertahankan keterlibatannya melalui pembiayaan ODA, pengembangan *Quality Infrastructure*, diplomasi infrastruktur, penyesuaian skema pembiayaan, serta transfer teknologi dan pengembangan sumber daya manusia.

Strategi pertama yang dilakukan Jepang adalah mempertahankan dan memperkuat penggunaan *Official Development Assistance* (ODA) sebagai instrumen kerja sama pembangunan. Melalui ODA yang disalurkan terutama melalui JICA, Jepang tetap terlibat dalam proyek transportasi strategis seperti MRT Jakarta dan Pelabuhan Patimban. Penggunaan ODA memungkinkan Jepang tidak hanya memberikan pembiayaan, tetapi juga membangun hubungan kelembagaan dan kerja sama teknis dalam jangka panjang. Dengan demikian, ODA menjadi instrumen yang memungkinkan Jepang mempertahankan hubungan ekonomi dan pembangunan dengan Indonesia meskipun China semakin kuat dalam pembiayaan infrastruktur.

Strategi kedua adalah mendorong *Quality Infrastructure* sebagai keunggulan kompetitif Jepang. Jepang tidak semata-mata berusaha mengimbangi China berdasarkan besarnya pembiayaan atau kecepatan pembangunan, tetapi menekankan kualitas, keselamatan, keberlanjutan, efisiensi ekonomi, tata kelola, serta keberlanjutan proyek. Namun, penelitian ini juga menemukan bahwa *Quality Infrastructure* tidak dapat dipahami sebagai pendekatan yang berarti China tidak memperhatikan kualitas. China juga memiliki teknologi dan standar pembangunan sendiri.

Perbedaannya lebih tepat dipahami sebagai perbedaan penekanan dan metode dalam model pembangunan infrastruktur masing-masing negara. Strategi ketiga adalah memperkuat diplomasi infrastruktur dan kerja sama bilateral. Jepang mempertahankan hubungan dengan pemerintah dan berbagai lembaga Indonesia melalui kerja sama antarkementerian, JICA, serta berbagai mekanisme kerja sama transportasi. Pendekatan ini memungkinkan Jepang membangun hubungan yang tidak hanya berorientasi pada satu proyek, tetapi juga hubungan kelembagaan jangka panjang. Dengan demikian, ketika Jepang mengalami kegagalan dalam KCJB, hubungan bilateral yang telah terbentuk sebelumnya tetap menjadi modal penting untuk mempertahankan keterlibatan Jepang dalam proyek transportasi Indonesia.

Strategi keempat adalah melakukan penyesuaian terhadap skema pembiayaan dan pendekatan proyek. Kekalahan Jepang dalam KCJB menunjukkan bahwa pengalaman dan teknologi Jepang tidak selalu cukup untuk memenangkan persaingan proyek. Oleh karena itu, Jepang perlu menyesuaikan pendekatan pembiayaannya dengan kebutuhan Indonesia. Salah satu bentuk penyesuaian tersebut dapat dilihat dari keterlibatan Jepang dalam pengembangan MRT Jakarta dan pembahasan pengembangan kereta semi-cepat Jakarta–Surabaya. Penyesuaian ini menunjukkan bahwa persaingan dengan China mendorong Jepang untuk melakukan *policy learning* dan menyesuaikan instrumen ekonominya agar tetap relevan dalam lingkungan investasi Indonesia.

Strategi kelima adalah memanfaatkan transfer teknologi dan pengembangan sumber daya manusia sebagai bagian dari kerja sama jangka panjang. Jepang tidak hanya menawarkan pembangunan infrastruktur secara fisik, tetapi juga memberikan perhatian terhadap kemampuan institusi dan tenaga kerja yang mengoperasikan infrastruktur tersebut. Dalam konteks MRT Jakarta, misalnya, kerja sama Jepang mencakup aspek teknologi, keterampilan operasional, serta isu lingkungan. Pendekatan tersebut memperlihatkan bahwa Jepang berusaha menciptakan hubungan yang lebih berkelanjutan dengan Indonesia melalui peningkatan kapasitas, bukan hanya melalui pembangunan fisik.

Jika dianalisis menggunakan perspektif Liberalisme, strategi Jepang menunjukkan bahwa hubungan Indonesia–Jepang tetap dapat berlangsung meskipun terdapat persaingan dengan China. Indonesia tidak harus memilih salah satu negara

secara eksklusif karena dapat bekerja sama dengan Jepang dan China berdasarkan kepentingan dan kebutuhan proyek yang berbeda. Dalam kondisi interdependensi tersebut, Jepang mempertahankan pengaruhnya melalui kerja sama, institusi, manfaat bersama, dan hubungan ekonomi jangka panjang. Indonesia memperoleh pembiayaan, teknologi, infrastruktur, dan pengembangan kapasitas, sedangkan Jepang memperoleh kesempatan untuk mempertahankan keterlibatan ekonomi dan hubungan strategisnya di Indonesia.

Dengan demikian, Jepang tidak dapat dikatakan kalah secara keseluruhan dari China, tetapi juga tidak dapat dikatakan berhasil mendominasi sektor transportasi Indonesia. Kekalahan dalam KCJB merupakan indikasi bahwa dominasi Jepang menghadapi tantangan serius setelah meningkatnya kemampuan China. Namun, keberlanjutan keterlibatan Jepang dalam MRT Jakarta, Patimban, ODA, transfer teknologi, pengembangan SDM, dan *Quality Infrastructure* menunjukkan bahwa Jepang masih memiliki posisi strategis dalam pembangunan transportasi Indonesia. Oleh karena itu, penelitian ini menyimpulkan bahwa strategi Jepang selama 2021–2025 dapat dipahami sebagai strategi mempertahankan pengaruh melalui *strategic niche*. Jepang tidak berusaha memenangkan seluruh persaingan dengan China, tetapi mempertahankan ruang pengaruh pada bidang yang menjadi keunggulannya, terutama kualitas infrastruktur, teknologi, keselamatan, keberlanjutan, pembiayaan ODA, dan hubungan kelembagaan jangka panjang. Dengan kata lain, posisi Jepang dapat digambarkan sebagai “*surviving and specialized influence*”, yaitu pengaruh yang tetap bertahan tetapi menjadi lebih terspesialisasi.

5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, terdapat beberapa saran yang dapat diberikan. Pertama, bagi pemerintah Jepang, Jepang perlu terus meningkatkan daya saing strategi infrastrukturnya di Indonesia. *Quality Infrastructure* tetap dapat menjadi keunggulan Jepang, tetapi pendekatan tersebut perlu disertai dengan skema pembiayaan yang lebih fleksibel, responsif, dan sesuai dengan kebutuhan Indonesia. Hal ini penting karena Indonesia memiliki berbagai pilihan mitra pembangunan sehingga Jepang tidak dapat hanya mengandalkan reputasi historis dan kualitas teknologinya.

Kedua, Jepang perlu memperkuat kombinasi antara pembiayaan dan pengembangan kapasitas. ODA sebaiknya tidak hanya digunakan untuk membiayai pembangunan fisik, tetapi juga diperkuat melalui transfer teknologi, pelatihan tenaga kerja, pengembangan kapasitas institusi, dan dukungan terhadap pengoperasian infrastruktur. Pendekatan tersebut dapat memperkuat hubungan jangka panjang antara Jepang dan Indonesia serta membedakan karakter kerja sama Jepang dari kompetitor lainnya.

Ketiga, bagi pemerintah Indonesia, persaingan Jepang dan China sebaiknya tetap dimanfaatkan untuk memperoleh manfaat pembangunan secara optimal. Indonesia dapat mempertahankan kerja sama dengan berbagai negara tanpa bergantung secara berlebihan pada satu mitra. Dengan memiliki beberapa alternatif mitra, pemerintah Indonesia memiliki ruang yang lebih besar untuk memilih pembiayaan, teknologi, dan model pembangunan yang paling sesuai dengan kepentingan nasional. Penelitian dalam draft Anda juga menunjukkan bahwa Indonesia tetap memiliki kecenderungan untuk menjaga hubungan dengan berbagai mitra agar tidak bergantung pada satu negara saja.

Keempat, pemerintah Indonesia dan Jepang perlu memperkuat kerja sama pada aspek transfer teknologi dan pengembangan sumber daya manusia. Kerja sama transportasi sebaiknya tidak hanya menghasilkan infrastruktur fisik, tetapi juga meningkatkan kemampuan Indonesia dalam mengelola, merawat, dan mengembangkan teknologi transportasi secara mandiri. Dengan demikian, kerja sama yang terbentuk dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi pembangunan transportasi Indonesia.

Kelima, bagi penelitian selanjutnya, penelitian mengenai persaingan Jepang dan China dapat diperluas dengan membandingkan proyek transportasi lain di Indonesia, seperti MRT, Patimban, KCJB, dan rencana kereta semi-cepat Jakarta–Surabaya secara lebih mendalam. Penelitian selanjutnya juga dapat menggunakan pendekatan komparatif untuk melihat secara lebih terukur perbedaan efektivitas strategi Jepang dan China berdasarkan indikator seperti nilai investasi, skema pembiayaan, transfer teknologi, tingkat penggunaan tenaga kerja lokal, kualitas pembangunan, dan keberlanjutan proyek.