

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Penelitian

Pembangunan infrastruktur di Indonesia telah berlangsung cukup lama dan investasi asing yang dikeluarkan sudah sangat besar. Namun masih banyak masalah yang dialami negara kita khususnya mengenai perencanaan yang lemah, kuantitas yang belum mencukupi, dan kualitas yang rendah. Anggaran infrastruktur setiap tahun mengalami peningkatan akan tetapi penelitian dari laporan *World Economic Forum* menunjukkan peringkat kualitas infrastruktur di Indonesia masih tergolong rendah. Pentingnya pembangunan fasilitas sarana dan prasarana infrastruktur ini seperti yang dinyatakan oleh De dan Ghosh (2006:81) bahwa kendala yang dihadapi daerah-daerah maupun Negara-negara lebih kepada persoalan ekonomi yaitu bagaimana memastikan baiknya infrastruktur supaya lebih bermanfaat (Nanda Keusuma Suriani, 2016).

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu persyaratan terpenting dalam pembangunan sosial – ekonomi. Buruknya kondisi infrastruktur merupakan faktor utama yang menghambat Indonesia mencapai potensi pertumbuhan ekonomi sekitar 7 – 8 % per tahun. Kondisi pembangunan terkini di Indonesia menunjukkan adanya sebuah defisit infrastruktur yang besar, baik dalam hal ketersediaan maupun kualitas. Sebagai contoh, dalam 20 tahun terakhir hanya 200 km jalan tol yang berhasil dibangun dan kapasitas jalan nasional hanya tumbuh 1 – 2 % per tahun. Sementara untuk memenuhi kebutuhan pada tahun 2030, diperlukan pembangunan jalan tol setidaknya 500

km per tahun, serta peningkatan kapasitas jalan arteri nasional 5% per tahun. Hal ini belum memperhitungkan kerusakan fisik yang banyak ditemukan pada infrastruktur terpasang saat ini. Terdapat setidaknya empat permasalahan kunci pada beberapa aspek dalam pengembangan infrastruktur yang menyebabkan terjadinya defisit tersebut, yaitu: (a) keterlibatan sektor swasta, (b) pendanaan, (c) penyediaan lahan, dan (d) manajemen aset infrastruktur (“Kebutuhan Pengembangan Infrastruktur pada 2030 terhadap Ekonomi Indonesia,” n.d.).

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil pembangunan. Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya (Putra & Djalante, 2016)

Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi laut, dengan adanya transportasi ini, jarak tempuh yang dibutuhkan akan terasa lebih cepat, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan cepat dan lancar. Selain itu pada bidang ekonomi, pelabuhan membawa dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan dengan baik. Pembangunan infrastruktur suatu wilayah dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat

terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi (Sudaryadi, 2007).

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau *region*. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Putra & Djalante, 2016). Pembangunan infrastruktur pelabuhan membutuhkan biaya yang besar, keberhasilan ataupun kegagalan dari proyek tersebut akan memiliki implikasi jangka panjang (Musso & M, 2006). Keberadaan pelabuhan memberikan dampak pada pembangunan ekonomi di sekitar wilayah pelabuhan, sehingga keberhasilan pelabuhan tidak hanya memberikan keuntungan bagi para investornya tetapi juga pada pemerintah melalui eksternalitas yang menyebar pada perekonomian kawasan (Ho, M.W. dan Ho, 2006).

Pelabuhan dalam industri transportasi laut merupakan bentuk infrastruktur transportasi tertua yang masih digunakan sampai saat ini dan industri ini berubah dengan sangat pesat. Pesatnya perubahan ini ditandai dengan peningkatan volume perdagangan dunia yang menggunakan moda transportasi laut saat ini mencapai 80 % yang ditangani oleh pelabuhan – pelabuhan di seluruh dunia. Pesatnya pertumbuhan ini menyebabkan tidak saja terjadi saling ketergantungan antar negara di dunia tetapi juga menciptakan persaingan antar negara termasuk negara-negara yang terkurung oleh daratan berusaha untuk

meningkatkan akses yang efektif serta menciptakan jaringan pelabuhan untuk jasa pengiriman internasional yang hemat biaya sebagai mesin pendorong pembangunan dan kesejahteraan masyarakatnya (Mandi, 2015).

Pelabuhan mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk mendukung pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari sistem transportasi maupun logistik. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat. Transportasi laut sangat berperan dalam distribusi barang dan jasa di Indonesia. Untuk menunjang peran tersebut dibutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan dengan fasilitas yang mencukupi. Mengingat bahwa pelabuhan adalah infrastruktur yang diperlukan untuk menjadi fasilitas pendukung bagi kegiatan industri di Indonesia (Putra & Djalante, 2016).

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 122 tahun 2016 mengenai percepatan pembangunan infrastruktur prioritas untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat perlu dilakukan penambahan jenis infrastruktur prioritas. Dalam ketentuan ayat (1) Pasal 6 berbunyi sebagai berikut; jenis infrastruktur prioritas mencakup (Perpres RI Nomor 122, 2016):

- a. Infrastruktur transportasi
- b. Infrastruktur jalan
- c. Infrastruktur pengairan
- d. Air minum
- e. Infrastruktur air limbah

- f. Sarana persampahan
- g. Infrastruktur telekomunikasi dan informatika
- h. Infrastruktur ketenagalistrikan
- i. Infrastruktur minyak dan gas bumi
- j. Infrastruktur fasilitas pendidikan
- k. Infrastruktur kawasan
- l. Infrastruktur pariwisata
- m. Infrastruktur kesehatan

Dalam hal ini, yang menjadi fokus utama yaitu infrastruktur transportasi yang mencakup; sarana dan prasarana perkeretaapian, sarana dan prasarana pelabuhan, sarana dan prasarana pelabuhan penyeberangan, sarana dan prasarana kebandarudaraan, serta sarana dan prasarana perhubungan darat (Perpres RI Nomor 122, 2016). Dalam arti, penyediaan infrastruktur pelabuhan termasuk hal yang harus di prioritaskan. Mengingat di era globalisasi ini, pelabuhan menjadi simpul utama dalam rantai suplai dan proses logistik; bertindak sebagai hubungan transportasi dengan jalan jaringan transportasi intermodal seperti truk, kontainer, kargo, dan kereta api.

Indonesia adalah negara kepulauan dan itu bergantung pada transportasi laut sehingga pengembangan pelabuhan sangat penting yaitu untuk meningkatkan kualitas pelabuhan menjadi bertaraf internasional, serta untuk memfasilitasi aktifitas industri seperti kegiatan ekspor dengan Negara lain. Pelabuhan juga merupakan bagian penting dari industri transportasi maritim dan memiliki peran kunci dalam rantai transportasi terpadu. Karena itu, pelabuhan harus dikelola secara efektif. Keberadaan pelabuhan berdampak pada pembangunan ekonomi

di sekitar pelabuhan, sehingga tidak hanya menguntungkan investor tetapi juga pemerintah dan masyarakat nasional atau internasional. Manfaat pelabuhan dapat dianggap sebagai kekuatan pendorong untuk membenaran ekonomi yang sehat dari tujuan ekspansif untuk kegiatan pelabuhan. Banyak penelitian menunjukkan betapa pentingnya peran infrastruktur pelabuhan dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan, penciptaan lapangan kerja, dan bahkan secara khusus mengembangkan sektor pertanian, industri, dan manufaktur. Saat ini, Indonesia masih kekurangan kapasitas pelabuhan sehingga sering menemui kemacetan yang menyumbang biaya logistik yang tinggi. Oleh karena itu, solusi alternatif harus dirumuskan untuk mengatasi masalah ini .

Di Indonesia kemacetan pelabuhan terjadi karena penyediaan infrastruktur transportasi yang tidak memadai yaitu tidak ada cukup fasilitas kontainer khusus dan tempat berlabuh terminal. Kemacetan membawa penundaan bagi pengguna pelabuhan dan meningkatkan biaya bagi para pemangku kepentingan seperti jalur pelayaran, terminal, perusahaan, truk dan kereta api dengan waktu tunggu yang lebih lama. Contoh kasus ini adalah aliran kontainer dari Pelabuhan Tanjung Priok yang meningkat setiap tahunnya (Malisan, 2017). Kemacetan di Tanjung Priok yang menjalar ke akses kawasan industri melemahkan daya saing produk ekspor Indonesia karena waktu pengiriman yang bertambah panjang. Masalah krusial ini lambat laun akan menjadi bom waktu yang meledak seketika dan dampak lanjutannya merugikan baik para eksportir maupun mengancam kinerja ekspor nasional. Padahal, pertumbuhan ekspor dibutuhkan untuk menopang pertumbuhan ekonomi nasional

(Kementerian Perindustrian, n.d.). Kemacetan yang parah otomatis menimbulkan penumpukan sehingga menghambat distribusi dan logistik di kawasan industri.

Melihat kondisi pelabuhan Tanjung Priok yang sudah penuh sesak dan sulit untuk ditata kembali, perlu dibangun pelabuhan alternatif yaitu pelabuhan yang bertaraf internasional, maksud dari pelabuhan bertaraf internasional adalah pelabuhan yang melayani nasional dan internasional dalam jumlah besar dan merupakan simpul dalam jaringan laut internasional. Dalam arti, kegiatan ekspor barang dari Indonesia ke luar negeri memerlukan sarana dan prasarana pelabuhan yang bertaraf internasional.

Sehingga pemerintah melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2016 memutuskan Pelabuhan Patimban yang berlokasi di Kabupaten Subang, Jawa Barat sebagai lokasi yang representatif untuk pembangunan pelabuhan baru (Perpres RI Nomor 47, 2016). Hal tersebut dikarenakan berhubungan langsung dengan Malaka dan Singapore Straits, rute pelayaran internasional dan interkoneksi pelabuhan Tanjung Priok dengan pelabuhan lain di kawasan ekonomi internasional seperti *ASEAN Economic Community* (AEC) dan *Asia – Pacific Economic Cooperation* (APEC). Jika ingin bersaing pada AEC, maka diperlukan penataan pelabuhan di Indonesia agar menjadi pelabuhan dengan standar internasional. Selain itu, APEC yang terdiri dari 21 negara di Asia Pasifik saat ini mengendalikan sebagian besar ekonomi dunia, penduduknya mencapai 40% dari populasi dunia, untuk mengatasi 55% PDB dunia dan 44% kegiatan perdagangan dunia berasal dari negara-negara APEC (Malisan, 2017).

Pelabuhan Patimban cocok sebagai pusat distribusi kargo untuk zona industri di sekitar Cikampek, Subang, dan Bandung dengan mengembangkan pusat distribusi regional di dekat zona – zona seperti pengaktifan pra-pembukaan dan bea cukai. Pembangunan pelabuhan internasional sebagai pusat distribusi di sepanjang pantai utara Jawa dapat digunakan untuk menyebarkan zona industri berbasis manufaktur yang akan menciptakan lapangan kerja baru dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah – daerah terdekat. Distribusi barang dari dan ke beberapa pusat distribusi regional di Jawa Barat akan lebih baik karena banyak moda transportasi alternatif. Pelabuhan Patimban diharapkan dapat menyediakan akses terdekat dari pusat regional industri dan pada saat yang sama melengkapi pelabuhan baru Tanjung Priok. Berdasarkan data Asosiasi Pengangkutan dan Logistik Indonesia, Provinsi Jawa Barat memiliki zona industri terbesar di Indonesia, yaitu 31,5%. Oleh karena itu, pengembangan pelabuhan Patimban membutuhkan dukungan dari berbagai pihak. Diyakini bahwa pelabuhan ini dapat mengurangi biaya logistik karena lebih dekat ke pusat-pusat sentra produksi dan mengurangi penggunaan bahan bakar, meningkatkan pemanfaatan truk, memperkuat ketahanan ekonomi, mengurangi kemacetan dan memindahkan sebagian dari lalu lintas barang berat keluar dari ibukota, serta memastikan pengiriman keamanan. Dalam beberapa tahun ke depan, pertumbuhan kegiatan industrial di Jawa Barat cenderung meningkat seiring dengan dicabutnya sejumlah infrastruktur strategis nasional. Namun, banyak pengembang di zona industri masih menunggu kebijakan lebih lanjut terkait dengan peningkatan kinerja transpor publik yang tidak cukup ideal untuk kebutuhan orang. Peningkatan infrastruktur transportasi publik termasuk

pelabuhan patimban sebagai pelabuhan internasional harus direalisasikan untuk menyesuaikan daya dukung kegiatan perdagangan sehingga diharapkan dapat meningkatkan daya saing pelabuhan (Malisan, 2017).

Ekonomi Subang pada tahun 2015 mengalami peningkatan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Tingkat pertumbuhan PDB pada 2015 mencapai 5,29%, sedangkan pada tahun 2014 hanya 5,02%. Pertumbuhan tertinggi dicapai oleh informasi dan komunikasi yang sebesar 14,42%. Perekonomian Kabupaten Subang sebagian besar didominasi oleh sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan. Subang sebagai produsen lumbung dan buah-buahan di Jawa Barat menggambarkan bahwa pertanian masih mendorong ekonomi daerah. Namun demikian peran sektor pertanian cenderung menurun dan sebaliknya sektor industri dan komersial cenderung meningkat. Kontribusi terbesar terhadap PDB pada tahun 2015 adalah pertanian, kehutanan, dan perikanan (27,89%) kemudian diikuti oleh perdagangan dan perbaikan kendaraan (15,21%) dan industri (11,35%).

Kabupaten Subang juga berkontribusi terhadap ekonomi nasional yang semakin kuat selama dekade terakhir seiring dengan kebijakan perdagangan dan lingkungan perdagangan yang semakin terbuka. Volume ekspor selama beberapa tahun terakhir menunjukkan peningkatan yang tajam sebagai hasil dari pertumbuhan kegiatan pelabuhan. Indonesia memiliki dua pelabuhan utama, yaitu Tanjung Priok dan Tanjung Perak, yang mendominasi kegiatan ekspor-impor di Indonesia. Tanjung Priok menangani dua pertiga lalu lintas perdagangan dan kontainer. Lalu lintas kontainer akan tumbuh lebih cepat tetapi kemacetan yang tinggi dan sistem pembayaran yang tidak optimal menjadi

hambatan. Oleh karena itu masalah ini harus diatasi terutama volume aliran kontainer ke dan dari Indonesia akan terus meningkat. Selain itu, survei yang dilakukan oleh *World Economic Forum* pada tahun 2011, menyatakan bahwa masalah utama yang dikeluhkan di Indonesia adalah ketidakseimbangan pasokan infrastruktur yang mengakibatkan pergerakan barang melalui pelabuhan mengalami gangguan. Di Asia Tenggara, Indonesia adalah salah satu negara yang tertinggal dalam hal pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu, pemerintah terus mendorong upaya untuk membangun infrastruktur pelabuhan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi lokal (Malisan, 2017).

Untuk memanfaatkan peluang-peluang ini dan untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan, pemerintah harus melakukan upaya untuk mengembangkan dan mewujudkan pelabuhan baru tersebut di Indonesia. Diharapkan perluasan kapasitas pelabuhan ini akan meningkatkan arus barang, jasa, dan akses daerah potensial sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi. Peningkatan infrastruktur transportasi diharapkan menjadi stimulan untuk peningkatan investasi, baik domestik maupun internasional. Ketersediaan infrastruktur transportasi dan intermodal yang terhubung dengan jalan dan kereta api diyakini dapat meningkatkan investasi dari daerah lain.

Untuk mewujudkan pelabuhan baru sebagai infrastruktur prioritas tentu diperlukan dana yang tidak sedikit, namun Indonesia masih belum mampu untuk mewujudkannya tanpa bantuan dari Negara lain. Indonesia banyak menerima pinjaman, bantuan hingga investasi asing dari Negara – negara yang menjalin hubungan bilateral dengan Indonesia. Salah satu negara yang banyak melakukan kerjasama dengan Indonesia, adalah Jepang. Indonesia merupakan

negara penerima ODA (*Official Development Assistance*) terbesar dari Jepang (Bappenas, 2018). Terdapat tiga alasan utama atas bantuan ODA Jepang ke Indonesia yakni karena Indonesia kaya akan sumber daya alam, Indonesia mempunyai potensi pasar ekspor, lokasi Indonesia penting secara geopolitik (Kementerian Perindustrian, 2018). Sehingga bantuan dari Negara Jepang merupakan peran penting dalam upaya Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan kualitas pelabuhan menjadi bertaraf internasional.

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2016 tentang penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat sebagai proyek strategis nasional (Perpres RI Nomor 47, 2016). Dan didukung oleh Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional dan Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang percepatan penyediaan infrastruktur prioritas. Seperti diketahui dalam pemaparan diatas bahwa pelabuhan merupakan infrastruktur prioritas yang penyediaannya perlu dipercepat. Maka Pemerintah Indonesia dengan beberapa Kementerian yang bersinergi melakukan kerjasama dengan Jepang melalui kerangka *Japan International Cooperation Agency* (JICA) berdasarkan Nota Kesepahaman antara Kementerian Perhubungan dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) Nomor: PJ 24 Tahun 2017 dalam rangka mempercepat pelaksanaan proyek pembangunan Pelabuhan Patimban sebagai proyek strategis nasional (Kementerian Perhubungan, 2017).

Dalam nota kesepahaman tersebut dijelaskan bahwa proyek pembangunan Pelabuhan Patimban atau selanjutnya disebut "*Patimban Port Development*

Project” adalah proyek strategis nasional berupa pengembangan Pelabuhan Patimban yang terletak di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Pelabuhan tersebut akan berfungsi sebagai pelabuhan utama yang akan diaktifkan untuk mengantisipasi kurangnya *port* yang ada dalam menangani impor dan khususnya ekspor kargo kontainer dari kawasan industri. Pelabuhan tersebut telah ditingkatkan sebagai pelabuhan internasional untuk melengkap fungsi Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam nota kesepahaman tersebut dijelaskan bahwa metode pengadaan barang/jasa dari “*Patimban Port Development Project*” melalui pinjaman proyek ODA Jepang. Serta menggunakan metode pasca kualifikasi untuk pekerjaan, sedangkan konstruksi dan jasa konsultasi menggunakan metode *shortlist* (lengkap dan terukur) berdasarkan proposal *Japan International Cooperation Agency* (JICA) (Kementerian Perhubungan, 2017).

Japan International Cooperation Agency (JICA) merupakan institusi resmi Jepang yang bertanggung jawab atas pelaksanaan kerjasama teknik dengan negara – negara berkembang berdasarkan atas kesepakatan bilateral antar pemerintah secara resmi (Maulidina, 2017). Sebagai organisasi yang berperan dalam menyediakan ODA, JICA telah membantu pengembangan sumber daya manusia (SDM), alih teknologi, dan pengembangan infrastruktur di berbagai negara melalui kerjasama teknik, pinjaman ODA dan memberikan bantuan hibah dalam kerangka kerjasama bilateral (Liana, 2017). Sejak awal didirikannya, JICA telah banyak membantu proses pembangunan negara-negara berkembang di berbagai bidang seperti pendidikan, kesehatan, dan ekonomi. Hingga kini, JICA telah melakukan kerjasama bilateral dengan 150

negara hal tersebut menjadikan JICA sebagai salah satu lembaga pemberi bantuan bilateral terbesar di dunia (Maulidina, 2017).

JICA memberikan bantuan dan dukungan bagi negara – negara berkembang karena perannya sebagai badan pelaksana ODA Jepang. Sesuai dengan visinya “Pembangunan yang inklusif dan Dinamis”, JICA mendukung upaya negara – negara berkembang dalam mengatasi persoalan yang dihadapinya dengan cara – cara yang paling tepat melalui berbagai pendekatan bantuan dengan menggabungkan pendekatan berbasis regional, negara, maupun berorientasi isu pembangunan (Liana, 2017). Peranan JICA yang baru akan lebih efektif. *Dynamic development* mengacu pada *self – reinforcing virtuous cycles* baik dalam rangka menciptakan pertumbuhan ekonomi maupun pengurangan kemiskinan secara konstan di lingkungan negara – negara berkembang pada jangka menengah maupun jangka panjang. JICA yang baru akan kreatif, memberikan dorongan yang lebih efektif, sehingga pada akhirnya semua akan bergerak dengan cepat (JICA Brochure, 2016).

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka penulis tertarik mengambil judul **Kerjasama Indonesia – JICA Dalam Implementasi Proyek “Patimban Port Development Project” Sebagai Pelabuhan Internasional.**

2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah merupakan sub – sub pertanyaan besar penelitian atau rumusan masalah. Untuk mengetahui rumusan masalah tentunya ada beberapa identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

- 1). Bagaimana kerjasama yang dilakukan antara Indonesia dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) ?
- 2). Bagaimana implementasi proyek “*Patimban Port Development Project*” sebagai pelabuhan internasional?
- 3). Bagaimana implementasi kerjasama Indonesia dan JICA melalui proyek “*Patimban Port Development Project*” sebagai pelabuhan internasional ?

2.1 Pembatasan Masalah

Mengingat permasalahan diatas masih terlalu luas, maka perlu dilakukannya pembatasan masalah. Pada penelitian ini, penulis hanya meneliti kerjasama Indonesia dan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) terkait pendanaan proyek strategis nasional “*Patimban Port Development Project*” sebagai pelabuhan internasional di Indonesia. Selain itu, penelitian ini hanya mencakup dua aspek, yakni aspek bentuk dan aspek implementasi dari kerjasama tersebut. Adapun periodisasi waktu penelitian yakni tahun 2014 sampai dengan 2018.

2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dari penelitian ini yaitu:

Bagaimana implementasi kerjasama Indonesia dan JICA melalui proyek “*Patimban Port Development Project*” sebagai proses menjadi Pelabuhan Internasional di Indonesia ?

3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

3.1 Tujuan Penelitian

- a. Untuk menjelaskan kerjasama yang dilakukan Indonesia dan Jepang khususnya melalui kerangka kerjasama *Japan International Cooperation Agency* (JICA) secara ringkas beserta pengaruhnya terhadap implementasi Pelabuhan Internasional di Indonesia melalui proyek “*Patimban Port Development Project*”.
- b. Untuk memenuhi salah satu syarat menempuh ujian sarjana Studi Hubungan Internasional Program Strata-1 (S1)
- c. Untuk menerapkan teori – teori yang telah dipelajari dan pada akhirnya dibuat dalam suatu tulisan karya ilmiah.

3.2 Kegunaan Penelitian

- a. Dapat mengetahui kerjasama yang dilakukan antara Indonesia dengan *Japan International Cooperation Agency* (JICA).
- b. Dapat memberikan pengetahuan mengenai proyek “*Patimban Port Development Project*” yang akan menjadi pelabuhan internasional.

- c. Dapat mengetahui implementasi kerjasama Indonesia dan JICA melalui proyek "*Patimban Port Development Project*" sebagai pelabuhan bertaraf internasional.