



Kebijakan ODA Melalui JICA dalam Pembangunan MRT di Jakarta

Dhedhe Naomi^{1*}, Esyana Oktaviani², Lycael M. Telussa³,
Setiorini Wulandari⁴

^{1,2,3,4} Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

Korespondensi penulis: naomiardinaa@gmail.com,

Abstract. *The construction of Mass Rapid Transit (MRT) is one of the strategic measures to address urban transportation problems, such as congestion and limited mobility. The Official Development Assistance (ODA) policy channeled through the Japan International Cooperation Agency (JICA) plays an important role in supporting this project, both in financial and technical terms. This study aims to analyze the contribution of ODA policy in the development of Jakarta MRT, particularly its impact on improving transportation infrastructure, economic growth, and environmental quality. The research method used is a qualitative approach with secondary data analysis from official documents, reports, and related studies. The result shows that the policy of Official Development Assistance (ODA) through JICA in the construction of MRT Jakarta has significantly contributed to the improvement of transportation infrastructure, congestion reduction, and economic growth. The technical and financial support from JICA enables Indonesia to utilize Japanese technology to create a sustainable transportation system.*

Keywords: *Japan International Cooperation Agency, Official Development Assistance, MRT Jakarta, Sustainable Transportation.*

Abstrak. Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) di Jakarta merupakan langkah strategis untuk mengatasi masalah transportasi perkotaan, seperti kemacetan dan keterbatasan mobilitas masyarakat. Kebijakan Official Development Assistance (ODA) yang disalurkan melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) memainkan peran penting dalam mendukung proyek ini, baik dari segi finansial maupun teknis. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kontribusi kebijakan ODA dalam pembangunan MRT Jakarta, khususnya dampaknya terhadap peningkatan infrastruktur transportasi, pertumbuhan ekonomi, dan kualitas lingkungan. Metode penelitian yang dipakai ialah pendekatan kualitatif dengan analisis data sekunder dari dokumen resmi, laporan, dan studi terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan Official Development Assistance (ODA) melalui JICA dalam pembangunan MRT Jakarta telah berkontribusi signifikan pada peningkatan infrastruktur transportasi, pengurangan kemacetan, dan pertumbuhan ekonomi. Dukungan teknis dan finansial dari JICA memungkinkan Indonesia memanfaatkan teknologi Jepang untuk menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan.

Kata kunci: Japan International Cooperation Agency, Official Development Assistance, MRT Jakarta, transportasi berkelanjutan.

1. LATAR BELAKANG

Official Development Assistance (ODA) telah menjadi instrumen penting dalam hubungan internasional, terutama dalam menunjang pembangunan ekonomi dan sosial di negara berkembang. ODA merupakan bantuan yang disalurkan oleh pemerintah negara donor dengan tujuan mendukung pembangunan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan. Indonesia telah menjadi negara yang menerima bantuan dari negara Amerika Serikat, Jerman, Perancis, dan Uni Soviet setelah kemerdekaannya pada 17 Agustus 1945 (Sari, 2022). Dalam praktiknya, ODA sering difokuskan pada sektor-sektor strategis, seperti infrastruktur, pendidikan, dan kesehatan, untuk menunjang pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

Jabodetabek merupakan salah satu wilayah metropolitan terpadat di Indonesia dengan tingkat kepadatan penduduk dan tingkat produktivitas penduduk yang tinggi. Hal ini juga menyebabkan tingginya permintaan akan berbagai layanan transportasi. Kepala Biro Tata Pemerintahan Setda Provinsi DKI Jakarta Irmansyah menyebutkan bahwa permasalahan *urgent* provinsi Jakarta adalah infrastruktur fisik, pelayanan kesehatan, dan sosial ekonomi. Infrastruktur fisik tersebut mengerucut pada tiga masalah utama yang salah satunya adalah transportasi. Misalnya warga yang tinggal di daerah Bekasi atau Tangerang harus melakukan beberapa kali transit untuk sampai di pusat kota Jakarta. Ketidakpraktisan waktu tersebut kerap membuat mereka memilih untuk membawa kendaraan pribadi. Hal tersebut menyebabkan masalah baru lagi yaitu kemacetan lalu lintas yang disebabkan semakin banyaknya kendaraan pribadi yang turun ke jalan raya. Selain itu, cakupan layanan transportasi umum di Jakarta dan wilayah penyangga masih terbatas, sehingga banyak warga yang belum dapat dijangkau oleh angkutan umum.

Indonesia dan Jepang memulai hubungan kerja sama pada 20 Januari 1958 melalui perjanjian yang disepakati bersama (Riyandewi & Wardoyo, 2024). Salah satu bentuk kerjasama tersebut adalah bantuan *Official Development Assistance* (ODA) yang diberikan Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA) kepada Indonesia. Sesuai informasi dari laman Jakarta MRT, Pemerintah Jepang memberikan pinjaman melalui JICA untuk membiayai proyek pembangunan MRT Jakarta. Dana yang diberikan kemudian disalurkan ke Pemprov DKI Jakarta, dengan 49% diberikan langsung dan 51% diserahkan dalam bentuk pinjaman (MRT Jakarta, 2013). MRT merupakan sistem transportasi massal modern berupa kereta api listrik yang dirancang untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dengan memanfaatkan jalur bawah tanah.

Pembangunan MRT fase 1 resmi dimulai dengan peletakan batu pertama oleh Presiden ke-7, Joko Widodo, pada 10 Oktober 2013. Jalur kereta sepanjang 16 kilometer ini terbagi menjadi dua bagian: 10 kilometer jalur bawah tanah dan 6 kilometer jalur layang. Tujuh stasiun layang yang dibangun adalah Lebak Bulus, Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja. Pembangunan ini didanai dengan pinjaman dari Pemerintah Jepang melalui JICA, sejumlah ¥125,237,000,000. MRT yang ditargetkan dapat beroperasi pada 2019 akhirnya berhasil diresmikan pada 24 Maret 2019.

Pembangunan MRT Jakarta mendukung pencapaian SDGs yang berfokus pada Kota dan Permukiman Berkelanjutan, terutama target 11.2 yang bertujuan untuk memastikan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah dijangkau,

dan ramah lingkungan bagi seluruh lapisan masyarakat. Inisiatif ini juga berupaya meningkatkan keselamatan di jalan raya dengan memperluas jaringan transportasi umum, dengan perhatian khusus pada kelompok yang lebih rentan. Dengan mengembangkan transportasi publik berbasis rel yang modern dan ramah lingkungan, MRT Jakarta diharapkan dapat berkontribusi langsung pada pengurangan kemacetan, peningkatan kualitas udara, dan penyediaan sarana mobilitas yang inklusif.

2. KAJIAN TEORITIS

Efektivitas Rezim

Penelitian ini memakai teori efektivitas rezim kerja sama yang dicetuskan Arild Underdal. Menurut Arild Underdal, salah satu cara untuk mengevaluasi suatu rezim kerja sama adalah dengan cara melihat terpenuhinya aksi kolektif secara optimal para aktor yang terlibat dalam suatu kerja sama (Underdal, 2001). Hal ini merupakan cara yang relevan untuk melihat sejauh mana masalah yang dihadapi dan dikelola di bawah rezim kerjasama. Pada penelitian ini terdapat 3 variabel dependen yang digunakan dan akan menjadi indikator untuk mengukur efektivitas suatu rezim kerjasama melalui pembangunan MRT Fase 1 di Jakarta. Variabel dependen tersebut adalah *output*, *outcome*, dan *impact*. Efektivitas dari pembangunan MRT di Jakarta tidak hanya diukur dari tercapainya target hasil kuantitatif adanya MRT dan peningkatan pengguna jasa, melainkan juga diukur melalui tercapainya hasil tujuan awal yang sudah disepakati dalam kerjasama. Keefektifan suatu rezim dapat dinilai dari keberhasilan dalam melakukan sesuai fungsinya dan memecahkan permasalahan yang dihadapi (Underdal, 2001).

Output

Pembangunan MRT Jakarta tentunya akan membutuhkan pendanaan, pengadaan rel, rangkaian gerbong, ahli dari negara asing serta bantuan lainnya melalui JICA. Seluruh bantuan yang sudah didatangkan selama pembangunan proyek MRT Jakarta akan diatur dalam perjanjian berupa MoU yang sudah disepakati oleh Indonesia dan Jepang. *Output* akan mencakup kebijakan dan peraturan yang digunakan selama proses pembangunan MRT Jakarta fase 1, berupa dokumen resmi perjanjian kerjasama antara pemerintah dan kontraktor utama proyek yang sudah disediakan.

Outcome

Outcome dari pembangunan MRT Jakarta fase 1 dapat dilihat melalui respon yang dihasilkan dari output yang sudah dijalankan. Setelah implementasi MRT Jakarta, akan berfokus pada perubahan perilaku aktor seperti peningkatan penggunaan transportasi

umum oleh masyarakat, kepuasan pengguna jasa dan adopsi kebijakan baru yang akan dijalankan oleh pemerintah Indonesia dalam mendukung penggunaan MRT Jakarta serta integrasi moda transportasi lainnya. *Outcome* tidak hanya diukur dari peningkatan pengguna transportasi umum, tetapi juga kebijakan dan kualitas layanan yang diberikan sehingga dapat berkontribusi untuk pencapaian tujuan pembangunan transportasi yang berkelanjutan dan pemecahan permasalahan yang dihadapi.

Impact

Pembangunan MRT Jakarta akan memberikan dampak yang dapat dilihat dari berbagai aspek seperti pertumbuhan ekonomi lokal, dampak lingkungan, dan lainnya yang akan berkontribusi terhadap perubahan sosial. Efektivitas pembangunan MRT Jakarta dalam konteks ini dilihat dari dampak jangka panjang yang akan dihasilkan dan tingkat kolaborasi berbagai aktor yang terlibat dalam pembangunan. Dampak yang dihasilkan dapat berbentuk dampak positif ataupun negatif yang akan dapat menjawab permasalahan yang dihadapi dan melakukan sesuai fungsinya seperti dalam perjanjian kerjasama serta keefektifan pembangunan MRT Jakarta fase 1.

3. METODE PENELITIAN

Jurnal ini memakai metode penelitian deskriptif kualitatif dengan pendekatan efektivitas rezim kerja sama menurut Arild Underdal. Metode ini dipilih untuk menilai sejauh mana kolaborasi tersebut efektif dalam mengatasi permasalahan transportasi di Jakarta.

Teknik pengumpulan data yang diterapkan adalah *document research*, yang dilakukan melalui studi literatur. Sumber-sumber yang digunakan mencakup buku, situs resmi, jurnal, berita dari sumber terpercaya, serta referensi lainnya. Tujuan dari teknik ini ialah menghimpun data yang berkaitan pada topik penelitian, yaitu kebijakan ODA melalui JICA dalam pembangunan MRT di Jakarta. Selanjutnya, data tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode deskriptif kualitatif yang menghasilkan suatu penilaian terhadap masing-masing kriteria evaluasi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

JICA (*Japan International Cooperation Agency*) ialah lembaga pemerintah yang menyediakan Bantuan Pembangunan Resmi (*Official Development Assistance/ODA*) atas nama pemerintah Jepang. Tujuannya adalah untuk membantu pertumbuhan ekonomi dan sosial di negara berkembang serta mempromosikan kerja sama internasional. JICA

mengelola kerjasama teknis, bantuan hibah, pinjaman konsesional. Melalui dukungan kebijakan dan regulasi ODA, Indonesia mendapatkan dukungan besar yang berdampak melalui pembangunan SDM dan infrastruktur. Dalam pembangunan MRT di Jakarta, JICA melalui kebijakan ODA memberikan bantuan pembangunan, pengadaan rel serta rangkaian gerbong MRT, mesin pembuat rongga terowongan, sistem pengoperasian kereta dan tenaga ahli.

Sistem Bantuan ODA melalui JICA di Indonesia

Saat ini, Jepang telah memberikan bantuan kepada sejumlah negara berkembang yang mereka butuhkan untuk maju secara ekonomi. Jepang juga menawarkan bantuan kepada mereka yang terkena dampak bencana, antara lain. Aktor utama di antara mereka adalah pemerintah Jepang, yang menawarkan bantuan yang dikenal sebagai Bantuan Pembangunan Resmi, atau disingkat ODA. Pinjaman yen adalah salah satu bantuan yang diberikan Jepang. Pinjaman yen adalah pinjaman jangka panjang berbunga rendah dengan jatuh tempo ringan, yang diperlukan bagi negara berkembang untuk mengatur basis sosial ekonomi mereka untuk berfungsi sebagai fondasi evolusi. Japan Bank International Cooperation (JBIC) bertanggung jawab atas pelaksanaan pinjaman Yen ini. Selain pinjaman dalam mata uang Yen, Jepang melalui program *Official Development Assistance* (ODA) juga menyediakan bantuan hibah, yaitu bantuan keuangan yang tidak mengharuskan penerima untuk melakukan pengembalian dana. Di samping itu, Jepang turut memberikan dukungan berupa kerja sama teknis. Kerja sama ini bertujuan untuk membantu pengembangan SDM di negara berkembang, sehingga mereka dapat meningkatkan kualitas tenaga kerja demi mempercepat pembangunan sosial dan ekonomi di wilayahnya. Dalam proses pembangunan MRT Jakarta, Indonesia memerlukan pendanaan untuk konstruksi, pengadaan rel dan rangkaian gerbong, mesin pengebor terowongan, sistem operasional kereta, serta dukungan tenaga ahli dari luar negeri.

Bantuan Dana

Saat ini, Jepang memberikan dukungan melalui program *Official Development Assistance* (ODA) yang mencakup kerja sama teknis, hibah, dan pinjaman pembangunan dengan bunga rendah. Bagi Indonesia, Jepang merupakan mitra terbesar dalam penyediaan ODA bilateral. Sebaliknya, bagi Jepang, Indonesia menjadi negara penerima ODA terbesar. Hal ini mencerminkan hubungan yang harmonis dan saling mendukung antara kedua negara (Japan International Cooperation Agency, 2018). Jepang terlibat dalam beberapa proyek kereta api di Indonesia, termasuk pembangunan MRT Jakarta. Pada tahun 2005, pemerintah Indonesia menetapkan MRT Jakarta sebagai Proyek

Strategis Nasional (PSN). Sebagai megaprojek, pembangunan MRT Jakarta menarik perhatian Jepang yang memberikan bantuan melalui pinjaman berbunga. Kesepakatan pembiayaan proyek ini ditandatangani pada November 2006. Konstruksi fase I MRT Jakarta dimulai dengan peletakan batu pertama pada tahun 2013, dan proyek ini resmi beroperasi sejak Maret 2019. Total biaya pembangunan fase I sepanjang 16 km mencapai US\$ 1,1 miliar atau sekitar 16 triliun rupiah (MRT Jakarta, 2019).

Pada Oktober 2006, ditandatangani kesepakatan pinjaman melalui *Memorandum on Engineering Service* atau MoES, yang ditandatangani oleh JBIS dan Pemerintah Indonesia. Kesepakatan ini menjadi dasar bagi persetujuan pinjaman yang diberikan. Dalam hal ini, JICA menetapkan tiga syarat untuk bantuan pendanaan, yakni;

1. Suku bunga pinjaman yang dikenakan sejumlah 0,1% per tahun, sedangkan suku bunga untuk konsultan adalah 0,01% per tahun.
2. Pemerintah Jepang menetapkan masa pengembalian pinjaman selama 40 tahun dengan masa tenggang 10 tahun.
3. Pada proses pengadaan atau lelang, baik untuk konstruksi maupun non-konstruksi, syarat yang diberlakukan bersifat “*Japan Tied*”, yang berarti mengikat. Selain itu, untuk *joint venture*, kontraktor utama harus berasal dari perusahaan milik Jepang

Bantuan Barang dan Teknik

Dalam pembangunan MRT Jakarta, Jepang menyumbangkan 96 unit gerbong kereta yang dirangkai menjadi 16 rangkaian dan kini telah beroperasi, dengan kapasitas rata-rata mencapai 1.950 penumpang per rangkaian. Sistem keamanan kereta buatan Jepang juga dikenal memiliki reputasi tinggi di dunia, terbukti dari catatan bebas kecelakaan sejak tahun 1960. Selain itu, komponen yang digunakan dalam proyek MRT ini relatif lebih ekonomis jika dibandingkan dengan kereta buatan Tiongkok. Jepang juga memberikan dukungan teknologi dalam pembangunan MRT Jakarta, termasuk:

Pengadaan Rel dan Rangkaian Gerbong MRT

Dalam proses pembangunan proyek MRT Jakarta, seluruh komponen rel dan rangkaian kereta diimpor langsung dari Jepang. Rangkaian tersebut terdiri atas 96 unit kereta dan rel sepanjang 16 km. Pada tahap konstruksi, rangkaian kereta ini dirancang untuk beroperasi di jalur yang menghubungkan Lebak Bulus dengan Bundaran HI di Jakarta.

Mesin Pembuat Rongga Terowongan

Mesin pembuat terowongan harus sesuai dengan teknologi rel dan sistem gerbang yang digunakan. Oleh karena itu, mesin tersebut diimpor langsung dari Jepang

berdasarkan kesepakatan antara JICA dan pemerintah Indonesia terkait dukungan teknologi dari Jepang. Teknologi yang dimaksud adalah *Tunnel Boring Machine* (TBM), sebuah perangkat canggih yang dirancang untuk pembangunan infrastruktur bawah tanah. Mesin ini tidak hanya berfungsi untuk mengebor tetapi juga memasang beton dan semen secara simultan di dalam terowongan. TBM telah diadopsi oleh sejumlah negara seperti Singapura, Jepang, Eropa, dan Taiwan. Alat ini memiliki keunggulan dalam hal kecanggihan dan standar keamanan yang lebih tinggi daripada peralatan serupa di negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik.

Sistem Pengoperasian Kereta

PT. MRT Jakarta telah menunjuk konsorsium Jepang untuk menangani pengadaan *trackwork* dan sistem perkeretaapian, sesuai dengan nota kesepahaman (MoU) antara Indonesia dan Jepang terkait sistem operasi kereta MRT Jakarta, termasuk pengadaan sistem persinyalan otomatis untuk mengoperasikan kereta MRT. Konsorsium Jepang ini menyediakan sepuluh sistem, yaitu, *Overhead Contact System*, *Substation System*, *Power Distribution System*, *Signaling System*, *Telecommunication System*, *Automatic Fare Collection System*, *Facility SCADA*, *Platform Screen Doors*, *Elevator & Escalator*, dan *Tracwork*. Sistem persinyalan yang digunakan adalah *Communication Based Train Control* (CBTC) dengan konsep *moving block*. Teknologi ini memiliki keunggulan dalam meningkatkan kinerja perjalanan kereta, mengurangi interval antar kereta, dan memastikan tingkat keselamatan yang lebih tinggi. Meskipun demikian, untuk menjaga kelancaran operasional, pengoperasian MRT Jakarta tetap melibatkan masinis, mengingat CBTC masih tergolong teknologi persinyalan otomatis yang relatif baru di Indonesia.

Bantuan Tenaga Ahli

JICA memberikan dukungan berupa penyediaan tenaga ahli untuk membantu pelaksanaan proyek MRT, sesuai dengan perannya dalam merealisasikan proyek ini. Dalam dokumen *bluebook* yang disusun khusus untuk Indonesia, peran tenaga ahli tersebut dijelaskan dengan rinci. Dokumen ini memuat berbagai kesepakatan yang sudah disetujui semua pihak, termasuk kebutuhan akan tenaga ahli di berbagai bidang. Tenaga ahli yang dimaksud meliputi operator yang bertanggung jawab untuk penjadwalan dan pengelolaan konstruksi terowongan serta jembatan, ahli desain, inspektur struktur baja yang memiliki keahlian dalam pemasangan dan fabrikasi baja, serta ahli elektro yang menguasai teknologi struktur bawah tanah.

Proses rekrutmen tenaga ahli ini dilakukan dengan cara yang sistematis dan terdokumentasi, sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh JICA, karena mereka berada di bawah pengawasan langsung lembaga tersebut. Berdasarkan perjanjian yang telah ditandatangani, tenaga ahli yang dibutuhkan dibagi menjadi dua kategori, yakni tenaga ahli yang berasal dari Jepang dan Indonesia. Dalam pelaksanaan pembangunan MRT Jakarta tahap pertama, tenaga ahli dari Jepang memegang peran kunci. Hal ini sejalan dengan perjanjian pinjaman proyek MRT Jakarta yang menetapkan Jepang sebagai penggagas utama. Keputusan tersebut juga didasarkan pada keterbatasan kemampuan dan pengalaman Indonesia di bidang ini, sehingga tenaga ahli Jepang dipilih untuk menjalankan peran sentral dalam proyek tersebut.

Investasi Jepang dalam Bantuan Pembangunan MRT di Jakarta

Investasi merupakan salah satu bentuk kolaborasi ekonomi antara dua negara, yang memberikan manfaat bagi kedua belah pihak. Dalam hal bantuan luar negeri Jepang untuk proyek MRT Jakarta, Jepang sebagai negara donor memanfaatkan kesempatan ini untuk menanamkan investasinya di Indonesia sebagai upaya ekspansi dan penguatan ekonomi. Sementara itu, Indonesia sebagai negara penerima memanfaatkan investasi tersebut untuk meningkatkan kapasitas ekonominya. Bantuan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta dapat membuka peluang investasi lebih lanjut di sektor infrastruktur lainnya di Indonesia pada masa mendatang. Selain itu, proyek MRT Jakarta berpotensi menjadi model yang dapat diterapkan di wilayah lain, memperkuat peluang Jepang untuk terus berkontribusi dalam pengembangan infrastruktur di Indonesia.

Pada prinsipnya, bantuan luar negeri diberikan dengan harapan menciptakan hubungan timbal balik, di mana negara penerima dapat memberikan manfaat ekonomi bagi negara pemberi. Manfaat tersebut meliputi terbukanya peluang pasar, meningkatnya perdagangan ekspor dan impor, serta bertambahnya investasi. Dalam hal ini, Jepang berpeluang memperluas akses pasarnya di Indonesia sekaligus memperkuat hubungan bilateral yang telah terjalin. Dibandingkan negara-negara ASEAN lainnya, Indonesia memiliki populasi yang besar, menjadikannya target pasar yang potensial dan menguntungkan bagi Jepang. Faktor ini merupakan salah satu keunggulan strategis Indonesia di mata Jepang. Faktor yang Mempengaruhi efektivitas kebijakan ODA dalam Pembangunan MRT di Jakarta

Perencanaan yang Matang

Perencanaan yang matang merupakan salah satu faktor kunci yang mempengaruhi efektivitas kebijakan ODA dalam pembangunan MRT di Jakarta. Proyek MRT Jakarta,

yang didanai sebagian besar oleh ODA Jepang, memerlukan perencanaan yang komprehensif untuk memastikan bahwa semua aspek teknis, sosial, dan lingkungan diperhitungkan dengan baik. Berikut adalah penjelasan mengenai pentingnya perencanaan yang matang dalam konteks ini. Perencanaan yang matang dimulai dengan identifikasi kebutuhan transportasi masyarakat Jakarta. Dengan memahami pola mobilitas dan kebutuhan pengguna, perencana dapat merancang sistem MRT yang sesuai dengan harapan masyarakat. Contoh aspek penting dalam perencanaan adalah analisis dampak lingkungan. Perencanaan yang matang harus mencakup studi lingkungan yang mendalam untuk mengidentifikasi potensi dampak negatif dan merumuskan langkah-langkah mitigasi yang tepat. Perencanaan yang efektif juga melibatkan keterlibatan berbagai stakeholder, termasuk pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta. Perencanaan yang matang juga harus mencakup penyusunan rencana anggaran yang realistis. proyek MRT memerlukan investasi yang besar, dan perencanaan anggaran yang baik akan semakin memastikan bahwa dana yang tersedia digunakan secara efisien. Penjadwalan proyek yang realistis adalah bagian penting dari perencanaan. Dengan menetapkan jadwal yang jelas untuk setiap fase pembangunan, pengelola proyek dapat memantau kemajuan dan mengidentifikasi potensi keterlambatan sejak dini. Penjadwalan yang baik juga membantu dalam pengelolaan sumber daya dan tenaga kerja yang dibutuhkan untuk proyek.

Pengelolaan yang Efisien

Pengelolaan yang efisien merupakan salah satu faktor kunci yang mempengaruhi efektivitas kebijakan *Official Development Assistance* (ODA) dalam pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jakarta. Dalam konteks ini, pengelolaan yang efisien meliputi beragam aspek mulai dari perencanaan sampai pemeliharaan. Salah satu aspek penting dari pengelolaan yang efisien adalah koordinasi antar lembaga pemerintah dan pihak terkait. Dalam pembangunan MRT, kolaborasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan lembaga donor seperti JICA sangat diperlukan untuk memastikan bahwa semua pihak bekerja menuju tujuan yang sama. Selain itu, pengelolaan yang efisien juga mencakup penggunaan teknologi modern dalam proses konstruksi dan operasional MRT. Dengan memanfaatkan teknologi canggih, seperti sistem manajemen proyek berbasis digital dan alat berat yang efisien, waktu dan biaya pembangunan dapat diminimalkan. Teknologi juga dapat meningkatkan keselamatan kerja dan mengurangi risiko kecelakaan di lokasi konstruksi, yang merupakan hal penting dalam proyek berskala besar seperti MRT. Pengelolaan sumber daya manusia juga menjadi faktor penting dalam menciptakan

pengelolaan yang efisien. Pelatihan dan pengembangan keterampilan bagi tenaga kerja lokal harus menjadi prioritas, sehingga mereka dapat berkontribusi secara maksimal dalam proyek. Pengelolaan risiko juga merupakan bagian integral dari pengelolaan yang efisien. Setiap proyek besar memiliki risiko yang harus diidentifikasi dan dikelola dengan baik. Dalam konteks MRT, risiko tersebut bisa berupa keterlambatan dalam pembebasan lahan, masalah teknis, atau perubahan kebijakan.

Pengawasan Ketat

Dalam konteks proyek infrastruktur besar seperti MRT, pengawasan yang baik diperlukan untuk memastikan bahwa semua aspek proyek berjalan sesuai rencana dan standar. Pengawasan yang ketat dapat membantu mencegah penyimpangan dan memastikan bahwa dana yang dialokasikan digunakan secara efisien. Salah satu aspek pengawasan yang krusial adalah pengawasan terhadap penggunaan dana ODA. Proyek MRT Jakarta didanai sebagian besar oleh pinjaman dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA), sehingga penting untuk memastikan dana itu dipakai sesuai tujuan yang telah disepakati. Selain itu, pengawasan juga mencakup pemantauan terhadap kemajuan fisik proyek. Dengan adanya pengawasan yang ketat, pihak terkait dapat memastikan bahwa setiap tahap pembangunan dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Keterlambatan dalam pembangunan dapat berdampak negatif pada anggaran dan dapat menyebabkan biaya tambahan yang tidak terduga. Pengawasan ketat juga berfungsi untuk memastikan bahwa standar keselamatan dan kualitas dipatuhi selama proses konstruksi. Proyek MRT melibatkan banyak risiko, termasuk risiko kecelakaan kerja dan masalah teknis. Dengan adanya pengawasan yang ketat, pihak pengelola dapat mengidentifikasi dan mengatasi masalah tersebut sebelum menjadi lebih serius. Hal ini tidak hanya melindungi pekerja, tetapi juga memastikan bahwa infrastruktur yang dibangun aman dan berkualitas tinggi.

Kolaborasi antar Lembaga

Dalam proyek infrastruktur besar seperti MRT, keterlibatan berbagai pihak, termasuk pemerintah, lembaga donor, dan sektor swasta, sangat diperlukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Kolaborasi ini ikut memperkuat komitmen semua pihak terhadap keberhasilan proyek. Salah satu contoh kolaborasi yang signifikan adalah antara pemerintah Indonesia dan JICA. JICA berperan sebagai lembaga donor utama yang menyediakan dana dan dukungan teknis untuk pembangunan MRT Jakarta. Kerjasama ini menciptakan sinergi antara pengalaman dan teknologi Jepang dalam pembangunan infrastruktur dengan kebutuhan dan konteks lokal di Indonesia. Kolaborasi antar lembaga

juga mencakup koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Dalam pembangunan MRT, penting bagi kedua tingkat pemerintahan untuk bekerja sama dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek. Pemerintah daerah, sebagai pihak yang lebih dekat dengan masyarakat, memiliki pemahaman yang lebih baik tentang kebutuhan lokal dan tantangan yang dihadapi. Dengan melibatkan pemerintah daerah dalam proses pengambilan keputusan, proyek MRT dapat lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Kolaborasi antar lembaga juga berfungsi untuk meningkatkan kapasitas institusi yang terlibat dalam proyek. Melalui kerjasama dengan lembaga donor seperti JICA, pemerintah Indonesia dapat belajar dari pengalaman dan praktik terbaik yang diterapkan di negara lain. Hal ini akan membantu meningkatkan kemampuan teknis dan manajerial lembaga pemerintah dalam mengelola proyek infrastruktur di masa depan

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kebijakan *Official Development Assistance* (ODA) melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA) dalam pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jakarta telah menunjukkan dampak yang signifikan terhadap peningkatan infrastruktur transportasi di ibu kota Indonesia. Proyek MRT tidak hanya bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan mobilitas masyarakat, tetapi juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi dan perbaikan kualitas lingkungan. Melalui perencanaan yang matang, pengelolaan yang efisien, pengawasan yang ketat, serta kolaborasi antar lembaga, proyek ini diharapkan bisa bermanfaat besar untuk masyarakat Jakarta. Dukungan finansial dan teknis dari JICA juga telah memungkinkan Indonesia untuk memanfaatkan teknologi dan pengalaman Jepang dalam pembangunan infrastruktur, yang merupakan langkah strategis untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan.

6. DAFTAR REFERENSI

- Analisis Bantuan ODA terhadap pembangunan MRT. (n.d.). Retrieved January 5, 2025, from <https://www.scribd.com/document/726856810/Analisis-Bantuan-ODA-Terhadap-Pembangunan-MRT>
- Erika, L., & Nurika, R. R. (2020). Perkembangan Sister City Surabaya-Guangzhou dan dampaknya terhadap kemajuan Kota Surabaya. *Jurnal Hubungan Internasional*, 13(2), 141. <https://doi.org/10.20473/jhi.v13i2.21291>
- FAQ | MRT Jakarta. (2013). Retrieved January 5, 2025, from <https://jakartamrt.co.id/id/faq>

- Fase 1 | MRT Jakarta. (2013). Retrieved January 5, 2025, from <https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-1>
- Kawal penguatan PT MRT Jakarta: DPRD Provinsi DKI Jakarta. (2024). Retrieved January 5, 2025, from <https://dprd-dkijakartaprov.go.id/kawal-penguatan-pt-mrt-jakarta/>
- Miles, E. L., Underdal, A., Andresen, S., Wettestad, J., Skjaertseth, J. B., & Carlin, E. M. (2001). *Environmental regime effectiveness: Confronting theory with evidence*. The MIT Press.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2019). *Third Party Evaluation Report 2018: Evaluation of Japan's ODA to the Republic of Indonesia*.
- MRT Jakarta dan revolusi paradigma transportasi publik di Indonesia. (2023). Retrieved January 6, 2025, from https://www.goodnewsfromindonesia.id/2023/12/22/mrt-jakarta-dan-revolusi-paradigma-transportasi-publik-di-indonesia#google_vignette
- MRT vs. LRT, apa bedanya? Yuk, simak di sini! (2024). Retrieved January 5, 2025, from <https://www.traveloka.com/id-id/explore/destination/perbedaan-mrt-lrt/266456>
- Nyoman, D., Riyandewi, R., & Wardoyo, S. (2024). Official Development Assistance (ODA) Jepang kepada Indonesia pada masa Orde Baru (1966-1998). *East Asian Review*, 2(1), 1–17. <https://doi.org/10.22146/EAR.11837>
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2022). Diplomasi Indonesia kepada negara-negara berkembang melalui official development assistance (ODA). Retrieved January 5, 2025, from <https://setkab.go.id/diplomasi-indonesia-kepada-negara-negara-berkembang-melalui-official-development-assistance-oda/>
- Siburian, T. E., Sumadio, W., & Ash Shidiq, P. (2020). Recommended citation for article on tropical environments. *Journal of Geography of Tropical Environments*, 4(1). <https://doi.org/10.7454/jglitrop.v4i1.79>
- Sydnes, A. K., Sydnes, M., & Antonsen, Y. (2017). International cooperation on search and rescue in the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, 8, 109–136. <https://doi.org/10.23865/arctic.v8.705>
- Takahashi, K. (n.d.). Reversing the decline of ODA: How effective is the current policy agenda?
- Tiga masalah ini paling banyak dikeluhkan warga Jakarta. (2013). Retrieved January 5, 2025, from <https://megapolitan.kompas.com/read/2013/12/12/1842316/Tiga.Masalah.Ini.Paling.Banyak.Dikeluhkan.Warga.Jakarta>