

IMPLEMENTASI KERJA SAMA INDONESIA DAN JEPANG DI BIDANG TRANSPORTASI : *MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA FASE KEDUA* (BUNDARAN HI-KOTA)

Liubana Francise Andrea Febrian¹, Sonny Sudiar²

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Mulawarman

Abstrak

Penelitian ini membahas implementasi kerja sama bilateral Indonesia dan Jepang dalam pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta Fase Kedua (Bundaran HI- Kota), sebagai bagian dari upaya pengembangan sistem transportasi publik yang modern dan berkelanjutan di Indonesia. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh tingginya tingkat kemacetan di Jakarta yang mendorong pemerintah Indonesia untuk menjalin kerja sama dengan Jepang melalui skema *Official Development Assistance (ODA)* dan dukungan *Japan International Cooperation Agency (JICA)* dalam pembangunan infrastruktur transformasi massal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kerja sama Indonesia dan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua berdasarkan aspek kebijakan, pendanaan, kelembagaan, serta implementasinya dalam mendukung pembangunan transportasi perkotaan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian eksplanatif dengan pendekatan kualitatif. Data diperoleh melalui studi kepustakaan yang bersumber dari berbagai dokumen resmi JICA, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, PT MRT Jakarta serta berbagai literatur pendukung lainnya. Analisis menggunakan teori Liberal Institutionalisme oleh Robert O. Keohane serta konsep kerja sama internasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kerja sama Indonesia dan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua diwujudkan melalui mekanisme kerja sama yang terlembaga, mencakup perumusan kebijakan bilateral, penyediaan pembiayaan melalui skema *Official Development Assistance (ODA)* Jepang, transfer teknologi, pengembangan kapasitas SDM, serta koordinasi antarinstansi. Meskipun dihadapkan pada beberapa kendala seperti pembebasan lahan dan keterlambatan konstruksi, kerja sama ini tetap memberikan dampak positif terhadap peningkatan layanan transportasi publik serta memperkuat hubungan bilateral Indonesia dan Jepang.

Kata Kunci: Indonesia, Jepang, Kerja Sama Bilateral, MRT Jakarta, JICA, ODA

Abstract

This study examines the implementation of bilateral cooperation between Indonesia and Japan in the development of the Jakarta Mass Rapid Transit (MRT) Phase II (Bundaran HI-Kota) as part of efforts to establish a modern and sustainable public transportation system in Indonesia. The study is motivated by the severe traffic congestion in Jakarta, which encouraged the Indonesian government to cooperate with Japan through the Official Development Assistance (ODA) scheme and the support of the Japan International Cooperation Agency (JICA) in developing mass transportation infrastructure. This research aims to analyze the implementation of Indonesia-Japan cooperation in the Jakarta MRT Phase II project by examining its policy, financing, institutional, and implementation aspects in supporting urban transportation development. This study employs an explanatory research method with a qualitative approach. The data were collected through a literature review based on official documents from JICA, the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, PT MRT Jakarta, and other relevant supporting literature. The analysis is based on Robert O. Keohane's Theory of Liberal Institutionalism and the concept of international cooperation. The findings indicate that the implementation of Indonesia-Japan cooperation in the Jakarta MRT Phase II project has been realized through an institutionalized cooperation mechanism, including the formulation of bilateral policies, financing through Japan's Official Development Assistance (ODA) scheme, technology transfer, human resource capacity development, and inter-agency coordination. Despite encountering several challenges, such as land acquisition issues and construction delays, the cooperation has made a

positive contribution to improving public transportation services and strengthening the bilateral relationship between Indonesia and Japan.

Keywords: *Indonesia, Japan, Bilateral Cooperation, Jakarta MRT, JICA, ODA.*

1. PENDAHULUAN

Perkembangan globalisasi telah meningkatkan interdependensi antarnegara dalam berbagai sektor, termasuk pembangunan infrastruktur transportasi. Kerja sama internasional menjadi salah satu instrumen penting bagi negara berkembang dalam memperoleh dukungan pembiayaan, teknologi dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia untuk mempercepat pembangunan nasional. Dalam konteks tersebut, sektor transportasi menjadi bidang yang strategis karena bertujuan untuk meningkatkan mobilitas masyarakat, memperkuat konektivitas wilayah, serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan sistem transportasi publik modern tidak sekedar menjadi kebutuhan domestik, namun juga menjadi bagian dari praktik kerja sama internasional yang melibatkan berbagai aktor dan institusi.

Jakarta sebagai Ibu Kota Indonesia menghadapi permasalahan transportasi yang semakin kompleks akibat tingginya angka urbanisasi, pertumbuhan penduduk dan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi. Kondisi tersebut menyebabkan kemacetan yang berdampak terhadap efisiensi mobilitas masyarakat, produktivitas ekonomi, serta kualitas lingkungan perkotaan. Berdasarkan data TomTom Traffic Index 2022, Jakarta menempati peringkat kedua sebagai salah satu kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di kawasan ASEAN. Situasi ini kemudian mendorong Pemerintah Indonesia untuk mengembangkan sistem transportasi massal yang lebih efisien dan berkelanjutan sebagai solusi dalam mengurangi ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

Salah satu bentuk nyata dari upaya tersebut adalah pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta yang dilaksanakan melalui kerja sama bilateral antara Indonesia dan Jepang. Kerja sama ini diwujudkan melalui dukungan *Official Development Assistance (ODA) Jepang yang disalurkan melalui Japan International Cooperation Agency (JICA)*. Dalam proyek ini, Jepang tidak hanya menyediakan pembiayaan dalam bentuk pinjaman lunak, namun juga memberikan dukungan berupa transfer teknologi, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta pendampingan teknis dalam setiap tahapan pembangunan. Sehingga, proyek MRT Jakarta tidak hanya merepresentasikan pembangunan infrastruktur transportasi saja, namun sekaligus mencerminkan praktik kerja sama internasional yang terstruktur melalui mekanisme pendanaan, kelembagaan, dan koordinasi antar pemerintah.

Pembangunan MRT Jakarta dimulai melalui kerja sama Indonesia dan Jepang sejak tahun 2006 yang kemudian diwujudkan dalam pembangunan MRT Fase I (Lebak Bulus–Bundaran HI) dan dilanjutkan dengan MRT Fase II (Bundaran HI–Kota). Keberhasilan operasional fase pertama memperkuat komitmen kedua negara untuk melanjutkan pembangunan jaringan MRT sebagai bagian dari pengembangan transportasi publik di Jakarta. Selain meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat,

proyek MRT juga mendukung pengembangan kawasan berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD), yang mengintegrasikan sistem transportasi dengan tata ruang perkotaan sehingga mampu menciptakan kawasan yang lebih terhubung, ramah lingkungan, dan berorientasi pada transportasi publik.

Meskipun demikian, implementasi kerja sama dalam pembangunan MRT Jakarta tidak terlepas dari berbagai tantangan. Proses pembebasan lahan, keterlambatan konstruksi, koordinasi antarlembaga, hingga kompleksitas pembangunan jalur bawah tanah menjadi faktor yang memengaruhi pelaksanaan proyek. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan kerja sama internasional tidak hanya bergantung pada dukungan pendanaan dan kelembagaan, tetapi juga pada efektivitas implementasi kerja sama yang telah disepakati oleh kedua negara. Oleh karena itu, penting untuk mengkaji bagaimana implementasi kerja sama bilateral Indonesia dan Jepang diwujudkan dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua (Bundaran HI–Kota).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kerja sama bilateral Indonesia dan Jepang dalam pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta Fase Kedua (Bundaran HI–Kota), sehingga dapat memberikan pemahaman mengenai pelaksanaan kerja sama kedua negara dalam mendukung pembangunan transportasi publik di Indonesia.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian eksplanatif dengan pendekatan kualitatif untuk menganalisis implementasi kerja sama bilateral Indonesia-Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua (Bundaran HI-Kota). Pendekatan ini dipilih karena mampu memberikan pemahaman secara mendalam mengenai implementasi kerja sama kedua negara dalam pembangunan transportasi publik, khususnya yang berkaitan dengan aspek kebijakan, pendanaan dan pelaksanaan proyek. Sumber data yang digunakan diperoleh melalui studi kepustakaan, yang meliputi dokumen resmi dari JICA, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, PT MRT Jakarta, dokumen perjanjian kerja sama Indonesia-Jepang, serta berbagai jurnal ilmiah, dan literatur lain yang relevan dengan penelitian. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif untuk memperoleh hasil yang komprehensif mengenai implementasi kerja sama Indonesia-Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua.

KERANGKA KONSEP

LIBERAL INSTITUSIONALISME

Teori Liberal Institusionalisme dikemukakan oleh Robert O. Keohane untuk menjelaskan bagaimana institusi berperan dalam memfasilitasi kerja sama antar negara. berbeda dengan pandangan realis yang menilai sistem internasional bersifat anarkis sehingga menyulitkan terjadinya kerja sama, Liberal Institusionalisme berpandangan bahwa negara tetap diperkenankan menjalin kerja sama yang berkelanjutan melalui keberadaan institusi yang mampu menciptakan aturan, mengurangi ketidakpastian, menurunkan biaya transaksi, serta membangun

kepercayaan di antara para aktor. Dalam perspektif ini, institusi tidak hanya berfungsi sebagai fasilitator, namun juga menjadi bagian dari mekanisme yang menjaga keberlangsungan hubungan kerja sama melalui pembagian peran, transparansi, dan koordinasi antarpihak.

Dalam penelitian ini, teori Liberal Institusionalisme digunakan untuk menganalisis implementasi kerja sama bilateral Indonesia-Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua. Kerja Sama ini diwujudkan melalui berbagai mekanisme kelembagaan salah satunya dengan melibatkan JICA sebagai lembaga penyedia pembiayaan dan pendampingan teknis, penyusunan perjanjian bilateral, serta koordinasi antara pemerintah Indonesia dan Jepang dalam setiap tahapan pelaksanaan proyek. Dengan demikian, teori ini digunakan untuk menjelaskan bagaimana institusi dan mekanisme kerja sama berkontribusi dalam keberlangsungan pembangunan MRT Jakarta sebagai bentuk kerja sama strategis kedua negara

KONSEP KERJA SAMA INTERNASIONAL

Konsep Kerja Sama Internasional digunakan untuk memahami hubungan bilateral antara Indonesia dan Jepang dalam proyek pembangunan MRT Jakarta. Menurut KJ. Holsti, kerja sama internasional merupakan proses interaksi antara dua negara atau lebih untuk mencapai tujuan bersama berdasarkan kepentingan yang saling menguntungkan. Kerja sama tersebut dapat diwujudkan melalui berbagai bentuk, seperti perjanjian bilateral, bantuan pembangunan, maupun investasi. Dalam praktiknya, kerja sama internasional muncul karena adanya kesadaran bahwa suatu negara tidak selalu mampu memenuhi kebutuhan pembangunannya secara mandiri sehingga memerlukan dukungan dari negara lain.

Dalam penelitian ini, pembangunan MRT Jakarta Fase Kedua dipahami sebagai implementasi kerja sama bilateral Indonesia-Jepang yang diwujudkan melalui pembiayaan *Official Development Assistance*, transfer teknologi, penguatan kapasitas SDM dan koordinasi antar kedua negara. Oleh karena itu, konsep kerja sama internasional digunakan untuk menjelaskan bentuk, mekanisme, serta implementasi hubungan bilateral Indonesia-Jepang dalam mendukung pembangunan transportasi publik yang modern dan berkelanjutan.

3. PEMBAHASAN

Kerja Sama Bilateral Indonesia-Jepang di Sektor Transportasi

Kerja Sama Indonesia-Jepang di sektor transportasi merupakan salah satu bentuk kemitraan strategis yang berkembang melalui skema *Official Development Assistance* (ODA), dimana Jepang memberikan bantuan dalam bentuk pinjaman lunak (*yen loan*), bantuan teknis, serta transfer teknologi untuk mendukung pembangunan infrastruktur di negara berkembang (Japan Official Development Assistance, n.d). Bagi Indonesia, ODA menjadi salah satu sumber pendanaan penting dalam pembangunan infrastruktur transportasi, sedangkan bagi Jepang, ODA merupakan instrumen kebijakan luar negeri yang digunakan untuk memperkuat hubungan ekonomi dan diplomatik dengan negara mitra (Takashi, Inoguchi, & Jain, 2000).

Kawasan Asia Tenggara sendiri merupakan kawasan prioritas penyaluran ODA oleh Jepang karena nilai-nilai strategis pada sisi ekonomi dan politik. Indonesia menjadi salah satu penerima ODA terbesar Jepang dengan cakupan proyek yang meliputi sektor transportasi, energi, pelabuhan, pengelolaan sumber daya air, hingga mitigasi bencana (JICA, 2018). Hingga tahun 2015, sekitar 45% bantuan pembangunan luar negeri yang diterima Indonesia berasal dari Jepang. Komitmen tersebut terus berlanjut melalui berbagai proyek strategis, termasuk pembangunan MRT Jakarta Fase II yang memperoleh pinjaman ODA sebesar 87,918 miliar yen dari total komitmen pinjaman Jepang sebesar 173,667 miliar yen pada tahun 2023 (Press Release ODA, 2023).



Gambar 1 Data ODA Jepang

Sumber : *Japan International Cooperation Agency (JICA)*

Besarnya dukungan pendanaan tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi menjadi salah satu fokus utama kerja sama bilateral Indonesia-Jepang.

Salah satu implementasi nyata dari kerja sama tersebut adalah pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta. Proyek ini diawali dengan penyusunan *feasibility study* pada tahun 2006, kemudian dilanjutkan dengan penandatanganan *loan agreement* antara Pemerintah Indonesia dan JICA untuk pembangunan MRT Fase I. Setelah melalui proses konstruksi sejak tahun 2013, MRT Jakarta resmi beroperasi pada tahun 2019 dan menjadi sistem transportasi massal berbasis rel pertama di Indonesia yang dibangun melalui dukungan ODA Jepang (JICA, 2019; PT MRT Jakarta, 2019). Keberhasilan tersebut kemudian mendorong keberlanjutan kerja sama melalui pembangunan MRT Fase II dan proyek East–West Line.

Dalam perspektif Liberal Institusionalisme, kerja sama Indonesia–Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta menunjukkan pentingnya institusi internasional dalam memfasilitasi kerja sama antarnegara. Keberadaan *loan agreement*, mekanisme koordinasi, serta keterlibatan JICA menciptakan aturan dan prosedur yang mampu mengurangi ketidakpastian, meningkatkan transparansi, serta memperkuat kepercayaan di antara kedua negara (Keohane, 1984). Dengan

demikian, proyek MRT Jakarta tidak hanya menjadi bentuk pembangunan infrastruktur, tetapi juga mencerminkan kerja sama bilateral yang terinstitusionalisasi melalui mekanisme yang jelas dan berorientasi pada kepentingan bersama.

Secara keseluruhan, kerja sama Indonesia–Jepang di sektor transportasi memperlihatkan bahwa ODA telah berkembang menjadi instrumen diplomasi pembangunan yang menghasilkan manfaat bagi kedua negara. Indonesia memperoleh akses terhadap pembiayaan, teknologi, dan penguatan kapasitas institusional untuk mendukung modernisasi transportasi publik, sedangkan Jepang dapat memperkuat kemitraan strategis serta memperluas pengaruh ekonominya di kawasan Asia Tenggara. Oleh karena itu, pembangunan MRT Jakarta tidak hanya merepresentasikan keberhasilan proyek infrastruktur, tetapi juga menjadi wujud hubungan bilateral yang saling menguntungkan dan berkelanjutan.

Substansi Perjanjian Indonesia-Jepang dalam Pembangunan MRT Jakarta

Kerja sama pembangunan MRT Jakarta didasarkan pada serangkaian perjanjian bilateral yang mengatur aspek pembiayaan, pelaksanaan proyek, hingga pembagian peran antaraktor. Tahap awal kerja sama diawali dengan penandatanganan *Memorandum on Engineering Service (MoES)* pada 18 Oktober 2006 sebagai dasar pelaksanaan studi teknis proyek. Selanjutnya, pada 28 November 2006 Pemerintah Indonesia dan Japan Bank for International Cooperation (JBIC) menandatangani *loan agreement* untuk pembiayaan MRT Jakarta. Setelah restrukturisasi lembaga bantuan luar negeri Jepang, seluruh pengelolaan pinjaman dialihkan kepada Japan International Cooperation Agency (JICA) yang kemudian bertanggung jawab terhadap pendanaan, supervisi teknis, serta evaluasi proyek (MRT Jakarta, n.d.; Yando & Putra, 2022).

Melalui kerja sama tersebut, JICA tidak hanya berperan sebagai penyedia pendanaan, tetapi juga sebagai mitra pembangunan yang memastikan implementasi proyek berjalan sesuai standar internasional. Sementara itu, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta bertanggung jawab dalam penyediaan regulasi, pembebasan lahan, serta pelaksanaan pembangunan. Pembagian peran tersebut menunjukkan bahwa proyek MRT Jakarta dibangun melalui mekanisme kerja sama yang terstruktur dengan tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing aktor.

Dari sisi pembiayaan, proyek pembangunan MRT Jakarta memperoleh alokasi pendanaan terbesar dalam ODA Jepang tahun 2008, yakni sebesar 48,15 miliar yen. Besarnya alokasi tersebut menunjukkan bahwa pembangunan MRT menjadi salah satu prioritas utama dalam kerja sama bilateral Indonesia–Jepang.

NO	Proyek	Jumlah
1.	Pinjaman untuk Perubahan Iklim	30,76
2.	Program Pembangunan Sektor Reformasi Infrastruktur (II)	9,29
3.	Pinjaman untuk Kebijakan Pembangunan (V)	9,29
4.	Proyek Peningkatan Sistem Kontrol Bencana Banjir di beberapa Kota Terpilih	7,49
5.	Proyek Penanggulangan Sedimentasi di Waduk Multiguna Wonogiri (Tahap I)	6.06
6.	Proyel Pengembangan Intitusi Teknologi Bandung (Tahap III)	5.65
7.	Proyek Penyediaan "Jakarta Mass Rapid" Transit (MRT)" (Tahap I)	48.15
8.	Proyek Penyediaan Jasa Teknis untuk Jalur Transmisi Interkoneksi Jawa-Sumatra	3.88
Total		120.59

Tabel 1 Alokasi Jumlah Pinjam Yen ODA Jepang untuk Indonesia tahun 2008

Sumber : Situs Departemen Luar Negeri Jepang, *Official Development Assistance (ODA) Data Book* (Departemen Luar Negeri Jepang)

Selain besaran nominal pinjaman, skema ODA juga menawarkan suku bunga rendah, masa tenggang pembayaran (*grace period*), serta tenor yang panjang sehingga memberikan fleksibilitas bagi Indonesia dalam membiayai proyek infrastruktur berskala besar (JICA, 2019). Lebih lanjut, Jepang kembali memberikan dukungan pembiayaan melalui skema Special Terms for Economic Partnership (STEP) untuk pembangunan MRT Jakarta East–West Line. Skema ini tidak hanya menyediakan pembiayaan, tetapi juga mendorong penggunaan teknologi serta keterlibatan perusahaan Jepang dalam pelaksanaan proyek (JICA, 2024).

Ruang lingkup kerja sama juga tidak terbatas pada pembangunan fisik jalur MRT. Program ini mencakup pembangunan jalur layang dan bawah tanah, pengadaan rangkaian kereta (*rolling stock*), sistem persinyalan, sistem kelistrikan, telekomunikasi, hingga pembangunan depo dan stasiun. Selain itu, Jepang turut mentransfer teknologi transportasi modern seperti Tunnel Boring Machine (TBM), Automatic Train Control (ATC), dan Communication-Based Train Control (CBTC) yang sebelumnya belum pernah diterapkan secara luas di Indonesia (PT MRT Jakarta, 2019). Transfer teknologi tersebut diikuti dengan pelatihan teknis bagi tenaga kerja Indonesia, baik melalui pendampingan langsung oleh tenaga ahli Jepang maupun program pelatihan di Jepang.

Dalam perspektif Liberal Institusionalisme, substansi perjanjian tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan kerja sama internasional tidak hanya bergantung pada kesamaan kepentingan, tetapi juga pada keberadaan institusi yang mengatur

mekanisme kerja sama. Melalui *loan agreement*, prosedur evaluasi, serta pembagian peran yang jelas, JICA berfungsi sebagai institusi yang mampu mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan efektivitas koordinasi antaraktor (Keohane, 1984).

Secara keseluruhan, substansi perjanjian Indonesia–Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta memperlihatkan bahwa hubungan bilateral kedua negara telah berkembang menjadi kemitraan strategis yang mencakup pembiayaan, transfer teknologi, pengembangan kapasitas sumber daya manusia, dan penguatan kelembagaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa proyek MRT Jakarta bukan sekadar proyek transportasi, melainkan wujud kerja sama pembangunan yang memberikan manfaat jangka panjang bagi kedua negara.

Implementasi Kerja Sama Indonesia-Jepang dalam Pembangunan MRT Jakarta

Implementasi kerja sama Indonesia-Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta adalah bentuk dari pelaksanaan perjanjian bilateral yang telah disepakati melalui skema ODA. Setelah penyusunan *feasibility study* dan penandatanganan *loan agreement*, pembangunan MRT Jakarta Fase I (Lebak Bulus–Bundaran HI) dimulai pada tahun 2013 dan resmi beroperasi pada 24 Maret 2019 (PT MRT Jakarta, 2019). Proyek ini menjadi sistem angkutan massal berbasis rel pertama di Indonesia yang dibangun melalui kerja sama pendanaan, teknologi, dan kelembagaan antara Indonesia dan Jepang.

Pelaksanaan proyek ini melibatkan berbagai aktor. Pemerintah Indonesia bertanggung jawab terhadap penyediaan regulasi, pembebasan lahan, dan koordinasi antarinstansi, sedangkan JICA menyediakan pembiayaan, supervisi teknis, serta memastikan pelaksanaan proyek sesuai dengan standar internasional. PT MRT Jakarta bertanggung jawab sebagai pelaksana proyek yang mengoordinasikan proses konstruksi, pengadaan sarana, hingga persiapan operasional. Pembagian peran ini bertujuan agar implementasi proyek tidak hanya bergantung pada dukungan finansial, tetapi juga pada koordinasi antarlembaga yang terstruktur. Berbagai mekanisme pengawasan juga dilakukan selama proses pembangunan. Seperti melalui rapat koordinasi teknis, evaluasi perkembangan konstruksi, audit penggunaan dana, serta pengawasan kualitas pekerjaan. JICA bersama konsultan teknis Jepang melakukan supervisi terhadap pembangunan jalur layang dan bawah tanah, pemasangan sistem persinyalan, sistem kelistrikan, hingga pengujian operasional kereta (JICA, 2019). Pengawasan tersebut bertujuan memastikan bahwa seluruh tahapan pembangunan memenuhi standar keselamatan, kualitas, dan efisiensi yang telah ditetapkan dalam perjanjian kerja sama.

Implementasi kerja sama juga dapat dilihat dari penerapan berbagai teknologi transportasi modern yang diterapkan. Teknologi seperti Tunnel Boring Machine (TBM) digunakan dalam pembangunan jalur bawah tanah, sementara sistem Communication-Based Train Control (CBTC) dan Automatic Train Control (ATC) diterapkan untuk mendukung operasional kereta secara otomatis dan presisi tinggi (PT MRT Jakarta, 2019). Penggunaan teknologi tersebut tidak hanya meningkatkan kualitas infrastruktur, tetapi juga menjadi media transfer pengetahuan bagi tenaga kerja Indonesia melalui pelatihan teknis dan pendampingan oleh tenaga ahli Jepang. Lebih lanjut, implementasi kerja sama juga berorientasi pada penguatan kapasitas

institusional. Tenaga kerja Indonesia memperoleh pelatihan mengenai pengoperasian kereta, pemeliharaan sistem persinyalan, manajemen keselamatan, serta pengelolaan transportasi publik modern. Beberapa staf PT MRT Jakarta juga mengikuti pelatihan di Jepang untuk mempelajari secara langsung sistem transportasi perkotaan yang telah berkembang di negara tersebut (PT MRT Jakarta, 2019). Proses transfer pengetahuan ini menjadi salah satu hasil penting dari kerja sama karena meningkatkan kemampuan nasional dalam mengelola sistem transportasi modern secara mandiri.

Dalam perspektif Liberal Institusionalisme, implementasi proyek MRT Jakarta menunjukkan bagaimana institusi mampu memfasilitasi kerja sama yang efektif melalui mekanisme koordinasi, pengawasan, dan pembagian tanggung jawab yang jelas. Keberadaan JICA, *loan agreement*, serta sistem monitoring menciptakan kepastian dalam pelaksanaan proyek sekaligus mengurangi potensi konflik kepentingan antaraktor (Keohane, 1984). Keberhasilan implementasi MRT Jakarta menunjukkan bahwa kerja sama bilateral Indonesia–Jepang mampu menghasilkan pembangunan infrastruktur yang tidak hanya meningkatkan kualitas transportasi publik, tetapi juga memperkuat kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia. Hal tersebut memperlihatkan bahwa proyek MRT Jakarta merupakan bentuk kerja sama pembangunan yang memberikan manfaat jangka panjang serta memperkuat kemitraan strategis antara Indonesia dan Jepang.

Efektivitas Kerja Sama Bilateral Indonesia-Jepang dan Dampaknya terhadap Masyarakat

Efektivitas kerja sama Indonesia–Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta dapat dilihat dari keberhasilan implementasi proyek serta manfaat yang dihasilkan setelah beroperasi. Sejak diresmikan pada Maret 2019, MRT Jakarta berhasil menghadirkan sistem transportasi publik yang lebih modern, aman, dan efisien. Berdasarkan Laporan Tahunan PT MRT Jakarta (2019), tingkat ketepatan waktu (*on-time performance*) mencapai 99,88%, sedangkan ketepatan berhenti kereta mencapai 99,92%. Capaian tersebut menunjukkan bahwa transfer teknologi dan standar operasional yang diterapkan melalui kerja sama dengan Jepang mampu menghasilkan layanan transportasi yang memenuhi standar internasional.

Keberhasilan tersebut juga tercermin dari tingginya tingkat penggunaan MRT oleh masyarakat. Pada tahun pertama operasional, MRT Jakarta melayani sekitar 24,6 juta penumpang dengan rata-rata hampir 90 ribu penumpang per hari (PT MRT Jakarta, 2019). Data tersebut menunjukkan bahwa MRT telah menjadi salah satu moda transportasi utama masyarakat perkotaan sekaligus memperlihatkan meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik. Integrasi MRT dengan TransJakarta, KRL Commuter Line, dan moda transportasi lainnya turut meningkatkan konektivitas antarmoda sehingga mobilitas masyarakat menjadi lebih efisien (Kementerian Perhubungan RI, 2023).

Selain meningkatkan mobilitas, pembangunan MRT Jakarta juga memberikan dampak terhadap pengembangan kawasan perkotaan melalui konsep Transit-Oriented Development (TOD). Kawasan di sekitar stasiun seperti Dukuh Atas, Blok M,

dan Lebak Bulus dikembangkan menjadi pusat aktivitas yang mengintegrasikan transportasi publik, kawasan komersial, perkantoran, dan ruang publik (PT MRT Jakarta, 2019). Pengembangan tersebut tidak hanya meningkatkan aksesibilitas masyarakat, tetapi juga mendorong pertumbuhan investasi dan aktivitas ekonomi di sekitar kawasan transit.

Dari aspek ekonomi, kerja sama ini memberikan keuntungan melalui skema pembiayaan ODA yang menggunakan pinjaman lunak dengan suku bunga rendah dan jangka waktu pembayaran yang panjang. Skema tersebut memungkinkan Indonesia membangun infrastruktur berskala besar tanpa memberikan tekanan fiskal yang tinggi dalam jangka pendek (JICA, 2019). Meskipun demikian, pengelolaan pinjaman tetap memerlukan kebijakan fiskal yang hati-hati agar manfaat ekonomi yang dihasilkan mampu mendukung keberlanjutan pembayaran pinjaman di masa mendatang. Di sisi lain, kerja sama ini juga menghasilkan manfaat non-material berupa peningkatan kapasitas institusi dan sumber daya manusia. Melalui pelatihan teknis, transfer teknologi, dan pendampingan dari JICA, Indonesia memperoleh pengalaman dalam mengelola sistem transportasi modern, menerapkan standar keselamatan internasional, serta meningkatkan kualitas tata kelola proyek infrastruktur. Manfaat tersebut menjadi modal penting bagi pengembangan proyek transportasi lainnya di Indonesia.

Secara keseluruhan, pembangunan MRT Jakarta membuktikan bahwa kerja sama bilateral Indonesia–Jepang memberikan dampak yang melampaui pembangunan fisik semata. Proyek ini telah meningkatkan kualitas transportasi publik, mendorong pengembangan kawasan perkotaan, memperkuat kapasitas institusional, serta mempererat hubungan bilateral kedua negara. Dengan demikian, efektivitas kerja sama tidak hanya tercermin dari keberhasilan operasional MRT Jakarta, tetapi juga dari kontribusinya terhadap pembangunan perkotaan dan penguatan kemitraan strategis Indonesia–Jepang.

Analisis Kerja Sama Transportasi Indonesia-Jepang

Kerja sama Indonesia dan Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta menunjukkan adanya kesesuaian kepentingan antara kedua negara yang diwujudkan melalui mekanisme *Official Development Assistance* (ODA). Bagi Indonesia, kerja sama ini didorong oleh kebutuhan untuk mengatasi kemacetan perkotaan, meningkatkan kualitas transportasi publik, serta memperoleh akses terhadap pembiayaan dan teknologi yang belum dapat dipenuhi secara optimal melalui sumber daya domestik. Sementara itu, bagi Jepang, proyek MRT Jakarta merupakan implementasi ODA sebagai instrumen diplomasi pembangunan yang sekaligus memperkuat hubungan ekonomi dan politiknya di kawasan Asia Tenggara (Takashi, Inoguchi, & Jain, 2000).

Kepentingan tersebut kemudian diwujudkan melalui penyediaan pinjaman lunak (*yen loan*), transfer teknologi, serta bantuan teknis yang memungkinkan pembangunan MRT Jakarta terlaksana. Skema pembiayaan dengan bunga rendah dan jangka waktu pengembalian yang panjang memberikan fleksibilitas bagi Indonesia dalam membangun infrastruktur berskala besar tanpa harus bergantung pada pembiayaan komersial (JICA, 2019). Di sisi lain, keterlibatan perusahaan,

konsultan, dan teknologi Jepang dalam proyek MRT turut memperkuat posisi Jepang sebagai mitra strategis Indonesia dalam pembangunan infrastruktur.

Proyek pembangunan MRT Jakarta melalui kerja sama Indonesia–Jepang membawa berbagai keuntungan bagi kedua negara yang mencerminkan prinsip *mutual benefit* dalam kerja sama bilateral. Bagi Indonesia, proyek ini berkontribusi pada peningkatan kualitas sistem transportasi publik melalui penyediaan moda transportasi yang lebih aman, nyaman, tepat waktu, dan ramah lingkungan. Selain itu, Indonesia juga memperoleh manfaat berupa transfer teknologi, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta penguatan kelembagaan dalam pengelolaan transportasi perkotaan modern. Di sisi lain, Jepang memperoleh keuntungan melalui perluasan peluang investasi dan meningkatnya keterlibatan perusahaan Jepang dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Implementasi *Official Development Assistance* (ODA) dalam proyek ini juga memperkuat posisi Jepang sebagai mitra strategis Indonesia sekaligus memperluas pengaruh ekonomi dan diplomatiknya di kawasan Asia Tenggara.

Selain memberikan keuntungan, pembangunan MRT Jakarta juga menghasilkan berbagai dampak yang bersifat ekonomi, sosial, dan kelembagaan. Dari aspek ekonomi, keberadaan MRT meningkatkan konektivitas antarkawasan, mendorong pertumbuhan kawasan berbasis Transit-Oriented Development (TOD), serta meningkatkan aktivitas perdagangan dan investasi di sekitar stasiun MRT (PT MRT Jakarta, 2019). Dari aspek sosial, MRT mendorong perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi publik sehingga berkontribusi terhadap pengurangan kemacetan, waktu perjalanan, serta emisi kendaraan bermotor. Sementara itu, dari aspek kelembagaan, kerja sama ini meningkatkan kemampuan Indonesia dalam mengelola sistem transportasi modern melalui transfer teknologi, pelatihan tenaga kerja, dan penerapan standar operasional internasional. Meski tidak dapat dipungkiri, proyek ini juga menghadirkan sejumlah tantangan.

Besarnya nilai pinjaman ODA mengharuskan Indonesia menjaga keberlanjutan pengelolaan utang agar tidak menjadi beban fiskal pada masa mendatang. Selain itu, dominasi teknologi dan keahlian Jepang dalam pembangunan MRT menunjukkan bahwa Indonesia masih memiliki ketergantungan terhadap mitra asing dalam proyek transportasi berteknologi tinggi. Oleh karena itu, proses transfer teknologi dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia menjadi aspek penting agar Indonesia mampu meningkatkan kemandirian dalam pembangunan infrastruktur transportasi di masa depan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi kerja sama Indonesia dan Jepang dalam pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta fase kedua (Bundaran HI–Kota) menunjukkan bahwa kerja sama bilateral kedua negara merupakan bentuk kemitraan strategis yang berorientasi pada pembangunan infrastruktur transportasi perkotaan yang modern, efisien, dan berkelanjutan. Kerja sama ini diwujudkan melalui berbagai instrumen kelembagaan, seperti *Memorandum of Understanding* (MoU), *Memorandum of Discussion* (MoD), dan *loan agreement*, dengan dukungan pendanaan melalui skema *Official Development Assistance* (ODA) yang dikelola oleh Japan International Cooperation Agency

(JICA). Selain menyediakan pembiayaan, JICA juga berperan dalam transfer teknologi, penguatan kapasitas sumber daya manusia, serta pendampingan teknis selama pelaksanaan proyek.

Sementara itu, implementasi proyek MRT Jakarta memberikan kontribusi terhadap peningkatan kualitas sistem transportasi publik melalui penyediaan moda transportasi yang lebih aman, nyaman, tepat waktu, dan terintegrasi. Keberadaan MRT turut mendorong peningkatan mobilitas masyarakat, pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta pengembangan kawasan berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD). Di sisi lain, kerja sama ini juga memperkuat hubungan bilateral Indonesia dan Jepang melalui penguatan kapasitas nasional dan modernisasi sektor transportasi. Dengan demikian, pembangunan MRT Jakarta fase kedua dapat dipahami sebagai wujud implementasi kerja sama internasional yang tidak hanya berorientasi pada pembangunan infrastruktur, tetapi juga pada transfer pengetahuan, pengembangan kapasitas, serta penguatan hubungan strategis antara kedua negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbott, K., & Snidal, D. (2000). Hard and soft law in international governance. *International Organization*, 54(3), 421–456. <https://doi.org/10.1162/002081800551280>
- Aprilliyanto, A., Fu'ad, A., & Purwanto, A. J. (2022). Peran Japan Foundation dalam menjalankan diplomasi kebudayaan Jepang di Indonesia tahun 2015-2018. 1(2), 333-352.
- Arwinanda, R. (2023). *Dampak perjanjian Indonesia-Jepang (JICA) terhadap pembangunan proyek MRT di Indonesia* [Artikel ilmiah]. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/376798018_DAMPAK_PERJANJIAN_INDONESIA-JEPANG_JICA_TERHADAP_PEMBANGUNAN_PROYEK_MRT_DI_INDONESIA
- Benvenisti, E., & Hirsch, M. (Eds.). (2004). *The impact of international law on international cooperation: Theoretical perspectives*. Cambridge University Press.
- Dafid Herli Yando. (2022). *Kebijakan ODA (Official Development Assistance) Jepang dalam Pembangunan MRT Jakarta* (Skripsi). Universitas Sriwijaya. <http://repository.unsri.ac.id>
- Evensky, H., & Katz, D. B. (Eds.). (2005). *The investment think tank: Theory, strategy, and practice for advisors*. Bloomberg Press.
- Holsti, K. J. (1992). *International politics: A framework for analysis* (6th ed.). Prentice Hall
- Japan International Cooperation Agency. (2019). *Project for Mass Rapid Transit System in the Jakarta Metropolitan Area (Phase I)*. <https://www.jica.go.jp/english/overseas/indonesia/activities/activity11.html?>

- Japan International Cooperation Agency. (2024). *Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase 1 (I)*. https://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/asia/southeast/indonesia/c8h0vm000090vneg.html
- JICA. (2019). Project for Mass Rapid Transit System in the Jakarta Metropolitan Area (Phase I). Japan International Cooperation Agency. <https://www.jica.go.jp>
- JICA. (2023). Outline of the MRT Jakarta Project and Memorandum of Discussion (MoD) with Ministry of Transportation. <https://www.jica.go.jp/indonesia/english>
- JICA. (2024). Loan Agreement and ODA STEP Loan Approval for MRT Jakarta Phase II East–West Line. <https://www.jica.go.jp/indonesia/english>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024, December 2). *Indonesia–Jepang terus perkuat kerja sama di sektor transportasi*. <https://kemenhub.go.id/post/read/indonesia-jepang-terus-perkuat-kerja-sama-di-sektor-transportasi>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023, Oktober 4). *Indonesia–Jepang terus perkuat kerja sama di sektor transportasi*. <https://www.dephub.go.id/post/read/indonesia-jepang-terus-perkuat-kerja-sama-di-sektor-transportasi>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024, April 24). *Menhub tegaskan komitmen Indonesia–Jepang di sektor transportasi*. <https://kemenhub.go.id/post/read/menhub-tegaskan-komitmen-indonesia---jepang-di-sektor-transportasi>
- Keohane, R. O. (2005). *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton university press.
- Krasner, S. D. (1982). Structural causes and regime consequences: Regimes as intervening variables. *International Organization*, 36(2), 185–205. <https://doi.org/10.1017/S0020818300018920>
- Manullang, R. A. (2023). Diplomasi Infrastruktur Indonesia dan Jepang dalam Proyek MRT Jakarta. *Jurnal Sosial dan Politik Indonesia*, 2(1), 38-48. <https://doi.org/10.62383/sosial.v2i1.1217>
- Mao, C., Zhu, K., & Mueller, L. M. (2024). Learning from the competition-Chinese and Japanese infrastructure export strategies in Asia with the evidence from railway projects in Indonesia. *The Pacific Review*, 1-26. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09512748.2024.2442589>
- Moosa, I. A. (2002). *Foreign direct investment: Theory, evidence and practice*. Palgrave Macmillan.
- Naomi, D., Oktaviani, E., Telussa, L. M., & Wulandari, S. (2025). Kebijakan ODA Melalui JICA dalam Pembangunan MRT di Jakarta. *Sosial Simbiosis: Jurnal*

Integrasi Ilmu Sosial dan Politik, 2(1), 36-47.
<https://journal.lpkd.or.id/index.php/Sosial/article/download/1217/1714>

- Prastyani, A. (2016). Peran Japan International Cooperation Agency (JICA) dalam proyek pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) di Jakarta tahun 2010-2014. *UPN Veteran Jakarta*. <https://repository.upnvj.ac.id/1668/1/AWAL.pdf>
- PT MRT Jakarta. (2019). *Laporan operasional MRT Jakarta fase I*. PT MRT Jakarta. <https://jakartamrt.co.id>
- Purnamasari, U., Aulia, Y., & Marsella. (2025). Kerja Sama Bilateral Indonesia–Jepang Melalui Program The Japan Foundation. *Jurnal Demokrasi: Politik dan Hubungan Internasional*, 5(1), 11–23. <https://journal.appihi.or.id>
- Setiawan, A., Hamka, H., Ridwan, W., Salsabila, F., Zahidi, M. S., Saputra, P., & Hasjim, R. (2025). Convergence of National Interests: A Critical Analysis of Indonesia-China Cooperation on the Jakarta-Bandung High Speed Railway Project. *Journal of the American Institute*, 2(4), 558-573. <https://americanjournal.us/index.php/american/article/download/86/59>
- Siburian, M., et al. (2020). *Transit-oriented development and urban mobility transformation in Jabodetabek*. *Journal of Urban Development Studies*, 12(2), 115–129.
- Soell, H. (2014). *Helmut Schmidt: Pioneer of international economic and financial cooperation*. Springer.
- Ulan Purnamasari, Aulia, Y., & Marsella Marsella. (2024). Kerjasama Bilateral Indonesia-Jepang Melalui Program The Japan Foundation. *Demokrasi: Jurnal Riset Ilmu Hukum, Sosial Dan Politik*, 2(1), 188-201. <https://doi.org/10.62383/demokrasi.v2i1.741>
- YANDO, D. H. (2022). Kebijakan ODA (Official Development Assistance) Jepang pada Pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) Jakarta dalam Mencapai National Railway Vision 2030. https://repository.unsri.ac.id/76124/1/RAMA_84201_07041281823213.pdf
- Yando, D. H. (2022). *Kebijakan ODA (Official Development Assistance) Jepang pada pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) Jakarta dalam mencapai National Railway Vision 2030* (Skripsi). Universitas Sriwijaya. <http://repository.unsri.ac.id>
- Yudha, M. M. R., & Sari, V. P. (2023). KERJASAMA JICA (JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY) DAN INDONESIA DALAM PROYEK MASS RAPID TRANSIT JAKARTA FASE 2. *Padjadjaran Journal of International Relations*, 5(2), 178-197. <https://jurnal.unpad.ac.id/padjir/article/viewFile/41862/20547>