

Научная статья. Исторические науки

УДК 94(594)

DOI: 10.31696/2072-8271-2022-2-2-55-088-111

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ СОВРЕМЕННОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОСОБОГО СТОЛИЧНОГО ОКРУГА ДЖАКАРТА (Часть 2.)

Александр Вячеславович ПОПОВ¹

¹Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,

3638272@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9094-0818>

Аннотация: Статья посвящена проблемам текущего социально-экономического положения Джакарты, столицы Республики Индонезия. Автор анализирует структуру ее населения и экономики относительно соответствующих показателей в городах, составляющих Специальный Столичный Район Джакарта, а именно: Южная Джакарта, Северная Джакарта, Восточная Джакарта, Западная Джакарта, Центральная Джакарта и кабудатен Архипелаг Тысячи островов. Автор уделяет особое внимание системам образования и здравоохранения Джакарты, проблемам благосостояния и бедности ее граждан, экологическим проблемам, включая утилизацию мусора и структуре ее экономики. Развитие транспорта, связи и жилищного строительства также занимает приоритетное место в этом анализе.

Ключевые слова: Индонезия, Джакарта, столица, социально-экономическое развитие, образование, благосостояние, безработица, здравоохранение

Для цитирования: Попов А.В. Основные тенденции современного социально-экономического развития особого столичного округа Джакарта (Часть 2.) // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2022, Том 2, № 2 (55). С. 88–111. DOI: 10.31696/2072-8271-2022-2-2-55-088-111

Original article. Historical science

MAIN TRENDS IN MODERN SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF JAKARTA SPECIAL CAPITAL REGION (Part 2.)

Aleksandr V. POPOV¹

¹Institute of Oriental Studies RAS, Moscow, Russia, 3638272@gmail.com,

<https://orcid.org/0000-0002-9094-0818>

Abstract: The article is devoted to the problems of the current socio-economic situation in Jakarta, the capital of the Republic of Indonesia.

The author analyses the structure of its population and economy concerning the correspondent indexes in the cities constituting The Special Capital Area Jakarta that are: The South Jakarta, The North Jakarta, The East Jakarta, The West Jakarta, The Central Jakarta and the region Archipelago of 1000 Islands. The author pays special attention to the systems of education and health care of Jakarta, to the problems of welfare and poverty of its citizens, to the ecological problems including utilization of waste and to the structure of its economy. The development of transport, communication and housing construction is also of high priority of the author's analysis.

Keywords: Indonesia, Jakarta, capital Socio-economic development, education, welfare, unemployment, health care

For citation: Popov A.V. Main Trends in Modern Socio-Economic Development of Jakarta Special Capital Region (Part 2.). *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2022, T. 2, № 2 (55). Pp. 88–111. DOI: 10.31696/2072-8271-2022-2-2-55-088-111

Продолжение. Начало в: Том 1, № 1 (54), 2022. С. 109–130.

Проблемы экологии и городского хозяйства

Перед правительством Джакарты стоят острейшие проблемы, связанные, в частности, с его экологией и хозяйством. В столице крайне сложной является проблема мусора, которого ежедневно собирается около 7,7 тыс. тонн, из которых 4,1 тыс. т составляют неорганические отходы, 3,5 тыс. т – органические и примерно 43 тонны – ядовитые¹. Около 14% всех неорганических расходов составляет пластик, т.е. около 575 тонн, и еще примерно 15% приходится на бумагу². Население призывается осуществлять раздельный сбор мусора, и в отдельных районах налаживается его переработка, чтобы сократить объем мусора, отправляемый уже на свалки (Tempat Pembuangan Akhir – ТРА/ТПА). Используется и механизм «банков мусора» для стимуляции населения сдавать мусор, который можно перерабатывать (преимущественно пластик), на специальные пункты сбора. В столице 995 точек временного хранения мусора (больше всего в Восточной Джакарте – 355), или контейнерных площадок, откуда мусор уже вывозится на свалки за пределы города³.

Настоящим бедствием индонезийской столицы являются ежегодные наводнения, связанные как с захлаплением русла протекающих в городе речек и падением абсорбирующих способностей почвы в

горной местности, где они берут свое начало, так и с тем, что около 40% территории Джакарты находится ниже уровня моря, и бурение жителями скважин на воду лишь усугубляет эту проблему. Последние годы столичное правительство предпринимает усилия по очистке рек и каналов, а также осуществляет дренажные работы, что несколько улучшило ситуацию с наводнениями: если в 2014 г. наводнения затронули 151 микрорайон (келурахан) города, то в 2020 г. – 83, особенно улучшилось положение в Западной Джакарте, где в этот период количество таких микрорайонов сократилось с 48 до 5⁴. В 2020 г. в результате наводнений в Джакарте погибло 23 человека⁵. Для предотвращения наводнений в течение 2021 г. в столице осуществлялось углубление русла 53 местных речек, а также 32 водоемов и 247 каналов, строились водохранилища Чимангис и Кампунг Рамбутан, а в 25,6 тыс. точек пробурены дренажные скважины.

Далеко не везде в Джакарте есть канализация. Даже по официальным данным, в 2020 г. только 84,4% всех домовладений имело собственную канализацию, причем в Центральной Джакарте этот показатель составлял всего 67,3%⁶. В Джакарте введены в строй станции по очистке сточных вод, в том числе и на ряде островов архипелага «Тысячи островов» (Instalasi Pengolahan Air Limbah – IPAL/ИПАЛ), а также установки по опреснению морской воды (Sea Water Reverse Osmosis – SWRO), которые функционируют уже на 10 островах архипелага⁷. В плане обеспечения населения чистой водой правительство города проводит разъяснительную работу, убеждая отказаться домохозяйства от бурения скважин на воду, которое способствует дальнейшему опущению суши столицы, и использовать воду, поставляемую по водопроводам муниципальным предприятием питьевой воды (Perusahaan Air Minum – ПАМ/ПАМ). Для обеспечения чистой водой населения архипелага Постановлением губернатора Джакарты №57/2021 г. тариф на ее поставку домохозяйствам был снижен с 32 000 руп/куб м до 3 550 руп/куб м, а для коммерческих предприятий – с 39 000 руп/куб м до 12 550 руп/куб м⁸. Между тем, даже по официальным данным, в среднем лишь 14% домохозяйств столицы имеет доступ к чистой питьевой воде, и лишь в Центральной Джакарте этот показатель составляет 20%⁹. В результате, в среднем 78% домохозяйств столицы в качестве питьевой воды использует бутилированную воду, причем в Северной Джакарте и на островах этот показатель доходит, соответственно, до 86% и 87%, причем на архипелаге 3% домохозяйств использует дождевую воду. В Восточной и Южной Джакарте, соответственно, 21% и 26% домохозяйств использует воду из сква-

жин, а центральным водопроводом обеспечено 19% домохозяйств в Центральной Джакарте и по 14% в Западной и Северной Джакарте¹⁰.

В 2019 г. объем водоподготовки компании «ПАМ» составил 631,9 млн куб м. Крупнейшими станциями-производителями воды, подразделениями компании в Джакарте были (производство воды в млн куб м): Буаран – 190,5; Пуло Гадунг – 137,9; Педжомпонган 1 – 82,5; Педжомпонган 2 – 115,6¹¹. По состоянию на декабрь 2019 г. у компании в столице было 878,3 тыс. постоянных пользователей (домохозяйств и предприятий), которым в течение 2019 г. было поставлено 362,6 млн куб м воды¹², т.е. в Джакарте компания «ПАМ» смогла продать лишь 57% подготовленной воды. Число пользователей и объем реализуемой воды постоянно растет: в 2009 г. было 795,1 тыс. пользователей, и продано 266,9 млн куб м; в 2014 г., соответственно 813,4 тыс. и 320,9 млн¹³. В 2019 г. среди пользователей было 739,9 тыс. домохозяйств, 123,4 тыс. торговых предприятий, 3,5 тыс. правительственных учреждений, 3,4 тыс. промышленных предприятий и 127 многоквартирных домов¹⁴.

Частные домовладения в Джакарте, как правило, используют комбинированный вариант получения питьевой воды: по водопроводу от компании «ПАМ» и из собственных скважин, что наименее эффективно в северной части столицы, примыкающей к морю, поэтому именно в Северной Джакарте фиксируется наибольший объем потребляемой воды от компании «ПАМ». В 2018 г. последняя продала всего 352 млн куб м воды, из которых на Северную Джакарту пришлось 110,9 млн, на Западную Джакарту – 75,9 млн, на Центральную Джакарту – 59,4 млн, на Восточную Джакарту – 65,9 млн и на Южную Джакарту – 39,9 млн.¹⁵

В Джакарте очень непростая ситуация с точки зрения пожароопасности: за 2020 г. произошло 1,5 тыс. пожаров, из которых 938 по причинам, связанным с электропроводкой, и 123 – из-за поджогов мусора.¹⁶ Общая площадь пожаров, которые затронули более 3 тыс. домовладений, составила 328 тыс. кв м; 18 человек в пожарах погибло.¹⁷ В 2020 г. в Джакарте горело 1898 жилых зданий (в т.ч. 787 в Западной Джакарте), 429 общественных и 17 промышленных.¹⁸ В Джакарте у Службы пожарной охраны города 127 постов и на вооружении 245 пожарных машин¹⁹.

Настоящим бедствием Джакарты являются автомобильные пробки, проблему которых правительство города пытается решать, в частности, за счет попеременного запрета на использование автомобилей с четным и нечетным числом в госномере на центральных и

наиболее загруженных магистральных города²⁰. В течение 2020 г. в Джакарте зарегистрировано 4,7 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 354 человека, в том числе 130 в Северной Джакарте²¹. Порядок в городе, в т.ч. на дорогах, поддерживает полиция численностью 7,5 тыс. человек, что существенно меньше, чем в 2013 г. – 9,1 тыс. чел. Постепенно увеличивается доля женщин-полицейских, численность которых выросла с 321 чел. в 2013 г. до 379 чел. в 2020 г.²² Среди совершенных в 2020 г. преступлений в городе значительное место занимают правонарушения, связанные с наркотиками – 2,4 тыс., хотя их было зарегистрировано меньше, чем в 2018 г. – 3,3 тыс.; часто фиксируются случаи мошенничества: в 2020 г. – 1,9 тыс., а убийств в 2020 г. было всего 12, против 30 в 2018 г.; около 1 тыс. правонарушений зафиксировано в связи с проведением демонстраций²³. В Джакарте 8 тюрем и изоляторов временного содержания, в которых, по состоянию на декабрь 2020 г., содержалось 11,7 тыс. заключенных, в том числе 3,5 тыс. в тюрьме (1-го класса) для особо опасных преступников Чипинанг, 2,9 тыс. – в тюрьме для правонарушителей в сфере наркотиков и 1,9 тыс. – в тюрьме (2-го класса) Салемба. Отдельно работают тюрьмы для женщин и для несовершеннолетних²⁴.

Сфера жилищного строительства

Правительство Джакарты стремится освободить столицу от трущобных застроек, и с этой целью сооружаются новые поселки многоквартирных домов, куда будут переселяться малоимущие семьи. Три таких поселка, Аквариум, Букит Дури и Кунир, должны быть введены в строй в середине 2022 г. Развивается и программа ипотечного кредитования малоимущих семей по приобретению собственного жилья при нулевом начальном взносе на основе Постановления губернатора Джакарты №104 – 2018 г. По ситуации на конец ноября 2021 г. в рамках этой программы было построено 967 домов в поселках Нуанса Пондок Келапа, Перумнас Бандар Кемаёран и Перумнас Сентралэнд Ченкарэнг. Хотя идеалом жилья для индонезийской семьи является собственный дом, пусть и крошечный, и на малом участке, в Джакарте взят курс на сооружение именно многоквартирных домов для малоимущих. По состоянию на 2020 г., в столице было построено 234 многоквартирных дома, в т.ч. 51 башенного типа, на 28,6 тыс. квартир, причем основная часть таких домов сооружена в наименее зажиточных частях города: Восточной Джакарте – 100 ед. (11,3 тыс. кв.), Северной Джакарте – 73 ед. (10,4 тыс. кв.) и Западной Джакарте – 32 ед.

(4,0 тыс. кв.), тогда как в Центральной Джакарте – 22 дома на 2,3 тыс. кв., а в самой состоятельной части – Южной Джакарте – всего 7 домов на 629 квартир²⁵.

Определенным показателем благосостояния тех или иных частей города является размер жилой площади, занимаемой соответствующими домохозяйствами. В дешевых многоквартирных домах и, конечно, в трущобных районах он минимальный. Весьма показательным, что 20% домохозяйств Джакарты имеет жилплощадь менее 20 кв м (этот показатель колеблется от 13% в Восточной Джакарте до 31% в Северной); еще 40% домохозяйств имеет жилплощадь от 20 до 49 кв м (Северная Джакарта – 33%, Центральная Джакарта – 46%) при определенных допущениях эту часть домохозяйств можно отнести к бедным слоям общества; 21% домохозяйств занимает жилплощадь от 50 до 99 кв м (Центральная Джакарта – 15%, Южная и Восточная Джакарта – 24%), а еще 12% - от 100 до 149 кв м (Центральная Джакарта – 7%, Восточная Джакарта – 17%) – эти 33% домохозяйств могут быть условно отнесены к среднему классу, и, наконец, 7% домохозяйств, имеющих жилплощадь более 150 кв м (Восточная Джакарта – 6%, Северная Джакарта – 9%)²⁶ можно условно отнести к категории «богатых». Определенная условность такого деления обусловлена, в частности, тем, что далеко не все домохозяйства являются собственниками той жилплощади, которую они занимают. В 2020 г. лишь 45% домохозяйств в Джакарте было собственниками своего жилья (Центральная Джакарта – 40%, Восточная Джакарта – 50%), а 38% его арендовало (Центральная Джакарта – 31%, Южная Джакарта – 43%)²⁷.

Сфера энергоснабжения и энергопотребления

По состоянию на 2020 г. в Джакарте было 4,8 млн (4 755,5 тыс.) постоянных пользователей электроэнергетики, поставляемой госкомпанией «ПЛН» (Perusahaan Listrik Negara – PLN/ПЛН), из которых основная часть – 4,4 млн. (4 382,7 тыс.) приходилась на частные домовладения. Среди последних наибольшее количество составляли пользователи с мощностью переменного электрического тока в сети от 450 до 2200 вольт-ампер/ватт – 3,9 млн (3 884,7 тыс.); еще 381,7 тыс. имели мощность в сети от 2,2 до 6,6 кВт и 116,3 тыс. – свыше 6,6 кВт. Среди коммерческих предприятий 84,9 тыс. было подключено к сетям с мощностью 450 – 2200 ватт (2,2 кВт), 205,4 тыс. – с мощностью 2,2–200 кВт и 2,5 тыс. – свыше 200 кВт. Среди промышленных предприятий 1,4 тыс. имели мощность электросети до 14 кВт, 3,7 тыс. – от 14

до 200 кВт, 841 предприятие – свыше 200 кВт и 6 заводов – свыше 300 кВт.²⁸

Объем проданной электроэнергии составил в 2018 г. – 32,8 млрд квт/час, в 2019 г. – 34,1 млрд квт/час и несколько сократился в первый год пандемии – 32,2 млрд квт/час. Более половины потребленной электроэнергии в 2020 г. пришлось на домохозяйства с мощностью электросети до 2,2 кВт – 9,4 млрд квт/час и коммерческие предприятия с мощностью электросети свыше 200 кВт – 6,9 млрд квт/час.²⁹ В среднем для частных домовладений 1 квт-час электроэнергии в 2020 г. в Джакарте стоил 1384 рупии, для промышленных предприятий – 1086,5 рупий, для коммерческих структур – 1201 рупии, для правительственных учреждений – 1212,5 рупий и для освещения улиц – 1463 рупии³⁰. Распределение электроэнергии в столице обеспечивает 13,9 тыс. трансформаторных подстанций общей мощностью 7,7 ГВт³¹. Производство электроэнергии в самой Джакарте в 2020 г. составило около 16 млрд квт/час, при общенациональной генерации в 276 млрд квт/час³².

Сфера коммуникаций

В Джакарте хорошо развита мобильная телефонная связь, и уже с 2011 г. практически не осталось мест, куда бы не доходил сигнал мобильной связи, хотя не всегда и не везде качество этой связи на высоком уровне. Между тем, далеко не все жители Джакарты имеют возможность пользоваться мобильными телефонами. Проведенное накануне всеобщих выборов 2019 г. обследование в различных районах города показало, что в Западной, Северной Джакарте и на островах 7,8% населения не имело мобильных телефонов, в Центральной и Южной Джакарте – до 10%, а в Восточной – около 14%³³. Хотя достоверность этих данных вызывает определенные сомнения, они свидетельствуют о высоком уровне бедности населения столицы. Крупнейшими провайдерами мобильной связи и интернета являются компании: «ПТ. Телекоммуникаси Селулер Тбк» («Телкомсел» – в целом по стране – 173,5 млн пользователей)³⁴, «ПТ. Индосат Ооредоо Тбк» (общее число пользователей по стране в 3-м кв.2021 г. – 62,3 млн, из которых 43 млн получали услуги связи уровня 4G), «РТ. XL Axiata Тбк» (всего 58 млн пользователей, из которых 92% использовало смартфоны)³⁵. Поскольку в различных районах качество связи зависит от того или иного провайдера, многие пользователи, особенно в Джакарте, имеют по 2–3, а иногда и больше, номеров мобильных телефонов, чтобы всегда оставаться на связи.

Основные показатели экономического развития

ВВП столицы в текущих ценах в 2021 г. составил 2 914,6 трлн рупий, что было немногим больше, чем в предпандемийный 2019 г. (2 816,8 трлн). Основной вклад в ВВП 2020 г. внесли следующие сектора экономики: торговля и ремонт авто-мототехники – 491,0 трлн (16,8%); обрабатывающая промышленность – 357,9 трлн (12,3%); строительство – 326,54 трлн (11,2%), финансовый сектор и страхование – 324,3 (11,1%); информатика и связь – 272,0 (9,3%), т.е. 5 секторов обеспечили 60,7%³⁶. В территориальном плане 24,8% ВВП столицы в 2021 г. в текущих ценах было создано в Центральной Джакарте, 22,8% – в Южной Джакарте, 18,2% – в Северной Джакарте, 17,1% – в Восточной Джакарте, 16,8% – в Западной Джакарте и 0,3% – на островах³⁷.

На динамику ВВП в Джакарте большое влияние оказала пандемия и связанные с ней ограничения. Если в 2018 г. рост ВВП в городе в постоянных ценах 2010 г. составил 6,11%, в 2019 г. – 5,82%, то в первый год пандемии наблюдалось падение ВВП на 2,36%, причем в наиболее депрессивной части столицы, Северной Джакарте, это падение составило 6,16%³⁸. При этом, общее падение индонезийской экономики в 2020 г. составило 2,02%³⁹. В большинстве секторов экономики города устойчивый рост в условиях пандемии сменился падением: если в 2019 г. сектор электро- и газоснабжения вырос на 12,02%, то в 2020 г. упал на 10,96%; в сфере торговли и авто-моторемонта эти показатели, соответственно, были +5,54% и минус 7,04%; на транспорте и в складском хозяйстве +8,41% и минус 7,53%, в отельном бизнесе и общепите +6,98% и минус 16,21%. С другой стороны, в 2020 г. оказались крайне востребованы услуги связи и системы информации, и соответствующий сектор вырос на 11,12% против 11,67% в 2019 г.; и предсказуемо резко вырос сектор услуг здравоохранения – 19,85% против 6,84% в 2019 г.⁴⁰. В 2021 г., несмотря на сохранение целого ряда карантинных ограничений, экономика столицы постепенно восстанавливалась после кризиса, и целый ряд ее секторов показал высокие темпы роста: обрабатывающая промышленность – 11%, торговля – 5,5%, транспорт и складское хозяйство – 12,8%, отельный и ресторанный бизнес – 9%, здравоохранение – 8,1%. На 4,1% вырос сельскохозяйственный сектор столицы⁴¹.

Производство зерновых и овощных культур

В ряде районов Джакарты сохраняется сельскохозяйственное производство, включая выращивание риса, под которым в 2020 г. было занято 934 га, включая 829 га в Северной Джакарте. При средней урожайности риса в 50 ц/га его производство в 2020 г. составило 4,7 тыс. тонн до обрушения, включая 4.1 тыс. т в Северной Джакарте⁴², или 2,7 тыс. т рисовой крупы⁴³. В условиях Джакарты посевы риса, естественно, постепенно сокращаются: за 10 лет с 2010 г. более, чем в два раза, с 2,0 тыс. га⁴⁴.

Развито овощеводство. Среди овощей выращивается петсай, или китайская салатная капуста, под которой в 2020 г. в Джакарте было занято 417 га, в т.ч. 195 га в Восточной Джакарте, 113 га – в Западной Джакарте и 97 га – в Северной Джакарте⁴⁵, а среди салатной зелени – амарант – 525 га и кангкунг, или водяной шпинат – 593 га⁴⁶. Производство этой овощной продукции в Джакарте в 2020 г. составило: петсая – 2,5 тыс. т; амаранта – 3,6 тыс. т и канкунга – 4,0 тыс. т⁴⁷. Среди выращиваемых фруктов следует отметить плод манго, производство которого в 2020 г. составило 5,7 тыс. тонн, в т.ч. 2,9 тыс. т в Восточной Джакарте, 1,5 тыс. т в Западной Джакарте и 1,3 тыс. т – в Северной Джакарте⁴⁸; авокадо – 1,5 тыс. т, белимбинг – 1,9 тыс. т, джамбу – 3,2 тыс. т, бананы – 1,4 тыс. т, в т.ч. 674 тонны в Восточной Джакарте и 517 тонн в Южной Джакарте;⁴⁹ и рамбутан – 1,9 тыс. т⁵⁰. Незначительные площади заняты в Джакарте и для выращивания цветов, которые обычно используются для создания поздравительных панно, на производстве которых специализируются многие мелкие предприятия. Такие панно у состоятельных джакартцев принято направлять на различные церемонии – свадьбы, дни рождения и проч. Пандемия серьезно ударила по этому бизнесу, и площадь, на которой выращивались орхидеи, сократилась с 10 га в 2019 г. до 2 га в 2020 г.⁵¹. Выращивание цветов в основном сосредоточено в Западной Джакарте и Южной Джакарте: в 2020 г. было выращено 302,7 тыс. орхидей, в т.ч. 162,5 тыс. в Западной Джакарте и 104,8 тыс. в Южной Джакарте и 37,3 тыс. роз, в т.ч. 15 тыс. в Западной Джакарте и 12,4 тыс. в Южной Джакарте⁵². В Джакарте выращиваются и некоторые лекарственные растения, площади под которыми также существенно сократились в первый год пандемии. Наиболее значимыми были посадки: имбиря – 0,6 га в 2018 г. и 0,2 га в 2020 г.; кеджибилинга, соответственно, 0,6 – 0,4 га; куркумы – 0,3 и 0,1 га; алоэ – 0,9 и 0,4 га⁵³. Основные посадки этих растений находятся в Восточной Джакарте. Производство за этот же

период сократилось: имбиря с 13,7 до 4,1 т, а куркумы – с 9,4 до 3 т⁵⁴, алоэ с 25,8 до 4,4 т⁵⁵.

В плане обеспечения продовольственной безопасности столицы большую роль играет оптовый рынок риса Чипинанг, открытый в Восточной Джакарте в 2018 г. В 2020 г. поставки риса через этот торговый центр составили 882,8 тыс. тонн⁵⁶. О низком уровне инфляции в столице свидетельствует динамика цен на рис на этом рынке. В период 2018–2020 гг. на многие сорта риса цены либо повысились незначительно, либо было отмечено их снижение: цена за 1 кг риса сорта «Чианджур Кепала» в 2018 г. составляла 13 635 рупий, а в 2020 г. – 13 547 рупий; «Чианджур Слип», соответственно, 12 371 рупий и 12 634 рупий; сорта «Сетра» – 12 920 и 13 293 рупий; сорта «Сайгон Бандунг» – 11 806 и 11 916 рупий; сорта «Мунчул» 1-й категории – 11 110 и 11 138 рупий, 2-й категории 10 279 и 10 422 рупии, 3-й категории – 9 619 и 9 758 рупий; сорта «IR I» – 10 775 и 10 684 рупий; «IR II» – 9 977 и 9 980 рупий, сорта «IR III» – 8 679 и 8 700 рупий, сорта «IR 42» – 11 833 и 11 266 рупий⁵⁷. Основная часть риса, реализуемого на этом рынке, представлена разновидностями сорта «Мунчул» – 177,9 тыс. тонн и «IR» – 585,4 тыс. тонн (2020 г.)⁵⁸, динамика цен на которые в значительной мере и определяет уровень инфляции в столице.

Лесное и морское хозяйство, скотоводство

На территории Особого столичного округа Джакарта сохранились и леса, значительная часть которых относится к «лесам защищенным – Hutan Lindung», в которых любая экономическая деятельность запрещена. Защищенные леса, в частности, сосредоточены в так называемой «Зоне сохранения природы», к которой относится Национальный парк «Архипелаг тысячи островов» где леса занимают 39,5 га на суше, а также в виде мангровых произрастают на морской акватории общей площадью 108 тыс. га. К этой же зоне относится и природный туристический парк «Ангке Капук» в Северной Джакарте площадью 100 га. Наряду с этим, ряд территорий относится к категории заповедников, где также сохраняются защищенные леса: заповедник на острове Бокор – 18 га; заповедник фауны на острове Рамбут – 45 га на суше и 45 га мангровых; заповедник «Муара Ангке» (дельта реки Ангке) – 25 га. Кроме того, в районе Ангке Капук сосредоточено еще 45 га защищенных лесов и 162,5 га производственных лесов⁵⁹, в которых допускается определенная экономическая деятельность. Среди деревьев, произрастающих в защищенных лесах Джакарты больше

всего махагона – более трех тыс. стволов, а также бинтаро (морское манго), тика, кемири, кетапанга (*Terminalia catappa*) и трембеси (*Rain Tree*) – каждого более 1 тыс. стволов⁶⁰.

Хотя морская акватория Джакарты безнадежно загрязнена, на ее территории осуществляется вылов рыбы, которая затем реализуется на рыбных аукционах, куда привозится также рыба из других районов, в том числе и пресноводная. В 2019 г. на таких аукционах было реализовано 105,8 т морской рыбы и морепродуктов, выловленных в акватории, омывающей Джакарту, 96,9 т рыбы из других морей Индонезии, 2,3 т местной пресноводной рыбы и 40,9 т пресноводной рыбы, привезенной из-за пределов Джакарты⁶¹. Всего же в 2019 г. в морях Джакарты было выловлено 107,9 тонн рыбы, в т.ч. 106,1 т в Северной Джакарте и 1,8 т рыбаками Архипелага «Тысячи островов»⁶². Стоимость рыбы, реализованной на аукционах, составила 6,9 млрд рупий (ок. 500 тыс. долл).⁶³ Среди реализованных на аукционах рыбы и морепродуктов в 2019 г. больше всего было: кальмаров – 42 т, полосатого тунца – 40 т, тунца – 22,3 т, скумбрии – 15,8 т, ставриды-14 т, морского леща -12,9 т и креветок – 12,7 т⁶⁴. Несмотря на незначительный объем вылавливаемой морской рыбы, в Джакарте было зарегистрировано (2016 г.) 1267 рыболовецких судов с мотором⁶⁵, основная часть которых, очевидно, вела лов за пределами столичного региона.

Сельскохозяйственный сектор Джакарты представлен и скотоводческими фермами, размеры которых, естественно, ограничены в силу особенностей их территориального расположения. Тем не менее, по состоянию на 2019 г. в столице Индонезии насчитывалось 2,1 тыс. коров молочных пород (1,1 тыс. в Южной Джакарте и 1,0 тыс. в Восточной Джакарте), 2,4 тыс. коров мясных пород (в т.ч. 0,9 тыс. в Южной Джакарте и по 0,6 тыс. в Восточной и Западной Джакарте), 5,1 тыс. коз (1,8 тыс. в Северной Джакарте, 1,4 тыс. в Южной и 1,0 тыс. в Восточной Джакарте), 1,9 тыс. овец (в т.ч. 0,9 тыс. в Северной Джакарте), а также 59 буйволов (в т.ч. 29 в Западной и 21 в Южной Джакарте).⁶⁶ В 2019 г. продукция молока на молочных фермах составила 5.1 млн литров, в т.ч. 2,8 млн л в Южной Джакарте и 2,3 млн л в Восточной Джакарте.⁶⁷ В Северной Джакарте разводят манильскую утку, поголовье которой в 2019 г. составило 19 тыс.⁶⁸ Поголовье кур-несушек в 2019 г. в Джакарте составило 2,2 млн,⁶⁹ а производство ими яиц – 39,7 тыс. тонн.⁷⁰

Сфера промышленного производства и строительства

По состоянию на 2018 г. в Джакарте работало 2 118 промышленных предприятий, относимых к категории «средних» (с числом занятых 20–99 чел.) и крупных (более 100 чел.) с общим числом занятых 324,7 тыс. человек, годовой валовой объем производства которых составил 575,7 трлн рупий (или ок.45 млрд долл.). Наибольший вес в промышленности Джакарты имеет производство готовой одежды – 411 предприятий (с объемом производства – 25,1 трлн рупий), производство продуктов питания – 269 (87 трлн рупий), химическая промышленность – 116 (33,6 трлн руп.), каучуковая промышленность и производство изделий из пластика – 223 (18,1 трлн руп.), металлообработка – 108 (7,5 трлн руп.), электротехническая промышленность – 73 (57,9 трлн руп.), производство транспортных средств – 66 (169 трлн рупий)⁷¹. В территориальном отношении крупные и средние предприятия в 2018 г. в столице распределялись следующим образом: Южная Джакарта: 181 предпр. – 33 705 занятых (186 чел. в среднем на одном предприятии); Восточная Джакарта: 476 предпр. – 96 874 зан. (203 чел.); Центральная Джакарта: 145 предпр. – 11 265 зан. (77 чел.); Западная Джакарта: 750 предпр. – 63 683 занн. (85 чел.); Северная Джакарта: 566 предпр. – 119213 зан. (210)⁷².

В мелкой промышленности (предприятия с числом занятых до 20 человек) Джакарты в 2019 г. числилось 62,9 тыс. предприятий с общим числом занятых 214,7 тыс. человек. Основное место занимало производство продуктов питания: 22,4 тыс. предприятий – 45,8 тыс. занятых, пошив одежды: 19,2 тыс. предпр. – 88,2 тыс. занятых, сектор печати и репродукции: 4 тыс. предпр. – 15,9 тыс. занятых, производство плетеных изделий из ротанга, бамбука и др. материалов: 3,2 тыс. предпр. – 10,6 тыс. занятых, производство мебели: 2,7 тыс. предпр. – 12,1 тыс. занятых⁷³. В секторе мелкой промышленности Джакарты преобладают микро-предприятия с числом занятых 2-3 человека. Наиболее «крупные» сосредоточены в Западной Джакарте, где в 2019 г. работало 16,9 тыс. предпр. с общим числом занятых 77,5 тыс. чел.(4,5 чел в среднем на предприятии). В других частях Джакарты на 1 предприятие приходилось по 2–3 человека: Южная Джакарта: 13,8 тыс. предпр. – 33,8 тыс. занят.; Восточная Джакарта: 14,2 тыс. предпр. – 42,0 тыс. занят.; Центральная Джакарта: 6,3 тыс. препр. – 23,8 тыс. занят.; Северная Джакарта: 11,1 тыс. предпр. – 36,4 тыс. занят.; Архипелаг: 593 предпр. – 1,2 тыс. занятых⁷⁴.

Одним из быстрорастущих секторов экономики Джакарты является строительство в котором в 2020 г. работало 9,7 тыс. предприятий (2019 г. – 10,1 тыс.) с 475 тыс. постоянных и поденных работников (2019 г. – 449,4 тыс.). Объем строительных работ в 2020 г. составил 1178,3 трлн рупий (ок. 80 млрд долл.)⁷⁵. Основная часть строительных компаний – 6,5 тыс., представляет собой средние по размерам предприятия, т.е. с числом занятых 20–99 человек; 804 компании в 2020 г. были крупными предприятиями⁷⁶, с числом занятых более 100 человек. Для строительного комплекса Джакарты характерен высокий образовательный уровень постоянных работников: в 2017 г. из 170 тыс. человек около половины имело высшее образование, а еще 44% – на уровне средней школы 2-й ступени⁷⁷.

Сфера внешней торговли и инвестиций, банковский сектор

Джакарта является крупным внешнеторговым центром страны: в 2020 г. экспорт товаров из столицы составил 53,7 млрд долл. (в т.ч. 44,4 млрд долл. через морской порт Танджунг Приок и 9,3 млрд долл. через международный аэропорт Сукарно – Хатта), годом ранее объем экспорта составил 54 млрд долл. (соответственно, 46,9 и 7,1 млрд долл.)⁷⁸. В 2021 г. через Джакарту было экспортировано товаров уже на 64,1 млрд долл., в т.ч. на 11,2 млрд долл. товаров, произведенных непосредственно в Джакарте, против 9,9 млрд долл. в 2020 г. Объем импорта товаров, поступающих через Джакарту, значительно превосходит их экспорт: в 2020 г. он составил 72,0 млрд долл., а в 2021 г. вырос до 96,9 млрд долл.⁷⁹. Основной поток импортных товаров также идет через морской порт Танджунг Приок (в 2020 г. – 56,1 млрд долл.) и аэропорт Сукарно – Хатта (15,6 млрд долл.)⁸⁰.

Основной экспорт товаров, производимых в Джакарте, идет в страны-партнеры Индонезии по АСЕАН (в млн долл. 2019 – 2020 гг.): Сингапур – 1 917,8 – 1 401,9; Филиппины – 1 146,2 – 1 062,1; Малайзия – 757,4 – 698,7; Вьетнам – 672,9 – 621,1; а также в США – 863,0 – 796,7 и Китай – 738,4 – 75,6⁸¹, экспорт в который в первый год пандемии резко сократился.

Объем частных национальных инвестиций в экономику Джакарты в 2020 г. составил 44,2 трлн рупий, что было существенно меньше, чем в предпандемийный 2019 г. – 62 трлн рупий. Меньше сократились зарубежные инвестиции: 51,9 трлн рупий в 2020 г. против 61,8 трлн рупий в 2019 г.⁸². Наиболее привлекательными для инвесторов в Джакарте является транспортный сектор, включая складское хозяйство, и телекоммуникации, в которые в 2019 г. было вложено 34,9 трлн рупий

национального капитала и 33,8 трлн рупий зарубежного, а также сектор развития жилищного и делового строительства, включая промышленные зоны, на который пришлось, соответственно 6,4 и 17,1 трлн рупий⁸³.

По состоянию на 2021 г. в Джакарте действовало 4 государственных банка (Банк Мандири, Банк Негара Индонезия – БНИ, Банк Ракъят Индонезия – БРИ и Банк Табунган Негара), имеющих в городе 1025 основных и вспомогательных отделений; региональный банк развития, 51 частный банк (в т.ч. с участием иностранного капитала) – 1520 отделений; 14 шариатских банков, включая два шариатских банка регионального развития, – 195 отделений, а также 8 иностранных банков⁸⁴. Эта группа иностранных банков имеет статус «филиала иностранного банка – Kantor Cabang Bank Asing», осуществляющего полноценное банковское обслуживание, однако только в пределах крупнейших городов Индонезии, в частности, Джакарты. В эту группу входят: Бэнк оф Америка, Бэнк оф Токио Мицубиси, Бангкок Бэнк, Стандарт Чартеред Бэнк, Ситибанк, ДжиПи Морган, Дойче Банк и Банк оф Чайна Лтд.⁸⁵.

Туристический сектор

Джакарта является центром притяжения местных и зарубежных туристов, некоторые из которых следуют через индонезийскую столицу транзитом в другие районы страны. Для зарубежных туристов сама по себе Джакарта не представляет большого интереса в силу отсутствия уникальных достопримечательностей, плохой экологической обстановки и сложной транспортной ситуации (автомобильные пробки), однако наличие здесь главного международного аэропорта страны обеспечивает ей регулярный приток иностранных туристов, численность которых в 2019 г. составила 2,4 млн человек. (Всего в 2019 г. Индонезию посетило 16,1 млн иностранных туристов⁸⁶.) Среди последних, правда, многие реальными туристами не являются, а пользуются лишь правом бесплатной туристической визы, прибывая в Джакарту с деловой целью. Как бы то ни было, пандемия серьезно ударила и по этому «туризму», и уже в 2020 г. в Джакарту прибыло всего 443,5 тыс. туристов, в т.ч. более 300 тыс. человек за январь-февраль, а в 2021 г., когда в Индонезии свирепствовал штамм «Дельта», и были введены жесткие карантинные меры, число зарубежных туристов сократилось до 119,4 тыс. человек⁸⁷. Больше всего туристов приезжает в Джакарту из Китая: в 2019 г. – 395,2 тыс. человек, опять же с поправкой, что значительная их часть – деловые люди. То же в значительной

мере касается и туристов из соседних стран, зачастую приезжающих в индонезийскую столицу на 1-2 дня: Малайзия – 260,5 тыс., Сингапур – 179,5 тыс. В 2019 г. среднее по времени пребывания иностранных туристов в Джакарте, в зависимости от месяца, составляло 2,5 – 3,6 дня⁸⁸. Большинство же реальных туристов представлено японцами – 205,1 тыс. человек и гражданами Саудовской Аравии – 137,9 тыс. Последние приезжают семьями погостить в индонезийской столице, где жизнь, очевидно, гораздо дешевле, чем в родном королевстве, насладиться ее ресторанами и магазинами, а порой и значными местами. Численность российских туристов в 2019 г. составила 8,5 тыс. человек⁸⁹.

Степень заполняемости столичных «звездочных» отелей в 2019 г., в зависимости от месяца составляла от 50 до 70%, а аналогичный показатель у гостиниц без звезд, которыми преимущественно пользуются местные туристы, прибывающие в Джакарту в среднем на 1,5 – 2,6 дн., составлял 53–77%⁹⁰. По состоянию на 2020 г. в Джакарте было 548 гостиниц без звезд с числом номеров 18,4 тыс., в т.ч.: Архипелаг – 209 (854 номера); Южная Джакарта – 47 (7,4 тыс.); Восточная – 22 (785 номеров); Центральная Джакарта – 167 (4,8 тыс.); Западная Джакарта – 68 (3,1 тыс.); Северная Джакарта – 35 (1,4 тыс.)⁹¹. Отелей со звездами в 2020 г. было 392 с числом номеров 54,5 тыс., в т.ч.: Архипелаг – 4 (205 номеров); Южная Джакарта – 101 (13,4 тыс.); Восточная Джакарта – 20 (2,1 тыс.); Центральная Джакарта – 178 (26,5 тыс.); Западная Джакарта – 53 (7,3 тыс.) и Северная Джакарта – 36 (6 тыс.)⁹².

Воздушный и морской транспорт

В непосредственной близости от Джакарты находится главный аэропорт страны Сукарно – Хатта, через который в 2019 г. прибыло 7,3 млн пассажиров на зарубежных рейсах и 19,5 млн – на местных, при этом 7,9 млн человек вылетело за рубеж, а 17,9 млн – на местных рейсах в другие города Индонезии⁹³. В Джакарте до последнего времени действовал и прежде основной международный аэропорт «Халим Пердана Кусума» пассажиропоток через который был существенно меньше, однако и через него в 2019 г. на местных рейсах прибыло и вылетело по 3,1 млн пассажиров, а на международных, соответственно, 2,8 тыс. и 5,4 тыс. человек.⁹⁴

Основным средством передвижения между различными районами и островами Индонезии в настоящее время является, несомненно, воздушный транспорт, однако межостровное сообщение на незна-

чительные расстояния осуществляется и за счет водного транспорта. Не является исключением в данном случае и Джакарта, пассажиропоток через основной морской порт которой, Танджунг Приок, в 2019 г. составил 212,5 тыс. человек, сократившись, по понятным причинам, в 2020 г. до 119,2 тыс. человек.⁹⁵

Железнодорожный транспорт

В плане решения транспортных проблем в Джакарте огромное значение имело строительство метрополитена. Строительство первой очереди метрополитена, который получил название «MRT – Mass Rapid Transit», началось 10 октября 2013 г., а подготовка к нему продолжалась с 2008 г., когда было создано специальное госпредприятие «ПТ. Мас Рэпид Джакарта» (МРД) со статусом BUMD (Badan Usaha Milik Daerah), т.е. принадлежащее столичному правительству, которое и является ответственным за реализацию данного проекта. В финансировании проекта, помимо центрального правительства и правительства Джакарты, участвовало и Японское Агентство международного сотрудничества, через которое был предоставлен долгосрочный кредит в размере 125,2 млрд. йен, т.е. примерно 1,2 млрд. долл., в связи с чем самое непосредственное участие в сооружении метрополитена принимали японские фирмы, а подвижной состав поставили «Сумитомо Корп.» и «Ниппон Шарьё».

Первая очередь метрополитена протяженностью 15,7 км построена по направлению Север – Юг и имеет 6 подземных станций вдоль 6-ти километровой подземной части и 7 станций, и около 10 км путей, расположенных на наземных опорах. В южной части пути находится последняя остановка Лебак Булус, где располагается и депо для подвижного состава. Семь станций в южной части Джакарты располагаются над землей, на опорах, а, начиная с района Сенаян, метро уходит под землю и идет вдоль главной магистрали города, проспекта генерала Судирмана, вплоть до центральной части столицы, кольцевой площади отеля «Индонезия», где располагается конечная северная станция. На этой линии используется 16 составов по 6 вагонов каждый. В обычном режиме джакартский метрополитен должен перевозить 212 тыс. человек в день, хотя его пропускная способность может быть увеличена и до 960 тыс. пассажиров в день⁹⁶. После введения в строй первой ветки Лебак Булус – Бундаран ХИ уже в условиях пандемии началось строительство второй очереди из центра города в северную его часть, Бундаран ХИ – Кота: на этом участке будет построено 7 подземных станций. Одновременно ведется подготовка к строи-

тельству третьей очереди, участка Кота – Анчол протяженностью 6 км⁹⁷.

Кроме того, в Джакарте введено в строй «Легкое метро» – «Light Rapid Train – LRT/ЛРТ», первая ветка которого протяженностью 5,8 км из района Равамангун в Келапа Гадинг также проведена на сваях и состоит из 6 станций, поездка между которыми занимает всего 13 минут. Другим проектом ЛРТ станет 110-км ветка, которая свяжет Джакарту с городами – спутниками: Богором, Депоком и Бекаси, откуда на работу в столицу ежедневно приезжают десятки тысяч жителей этих городов, что, несомненно, должно серьезно улучшить транспортную ситуацию в столичной агломерации. Ввод в строй ЛРТ Джабодебек (Джакарта-Богор-Депок-Бекаси) намечен на середину 2022 г.⁹⁸. Пока же основная нагрузка ложится на автомобильный транспорт, а также железную дорогу, которая была построена еще в колониальный период, а сейчас постепенно модернизируется. Новая железнодорожная ветка в декабре 2017 г. соединила Международный аэропорт Сукарно – Хатта и Джакарту, что дало возможность из центра города практически гарантированно добираться в аэропорт за 40 минут, тогда как на автомобиле эта дорога может занимать несколько часов. Конечная станция в Джакарте находится в районе проспекта генерала Судирмана, однако есть и промежуточная станция Мангараи, где она интегрирована с обычной железнодорожной станцией и остановкой трансджакартского автобуса⁹⁹.

Наземный транспорт, дорожная инфраструктура

Важным элементом общественного транспорта столицы являются так называемые «трансджакартские автобусы», которые функционируют по 13 маршрутам, используя выделенные коридоры, официально закрытые для другого транспорта. В период 2019 – 2020 г. пассажиропоток на этих маршрутах составил, соответственно, 264 млн и 126,8 млн человек. Наиболее загруженными были: Маршрут 1: Блок М (Кебаёран Бару в Южной Джакарте) Кота (Северная Джакарта), соответственно, 28,7 и 13,1 млн пасс.; Маршрут 3: Калидерес (Западная Джакарта) – Пасар Бару (Центральная Джакарта) – 12,8 и 6,7 млн пасс.; Маршрут 9: Пинанг Ранги (Восточная Джакарта) – Плюит (Северная Джакарта) – 17,5 и 9,5 млн пасс.¹⁰⁰ В 2019 г. на этих маршрутах функционировало 5 843 автобуса, из которых 5 503 работало на низкооктановом бензине «Премиум» (окт. число 88), а 340 – на газе¹⁰¹.

Общая протяженность дорог в Джакарте в 2020 г. составила 6 652,7 км, в том числе: в Южной Джакарте – 2 028,6 км, Восточной

Джакарте – 1 570,3 км, Центральной Джакарте – 694,7 км, Западной Джакарте – 1 212,4 км и Северной Джакарте – 1 146,7 км. Средняя ширина этих дорог составляет около 7 м¹⁰². Основная часть столичных дорог находится в провинциальном подчинении и является бесплатной. Нагрузка на них колоссальная, поскольку численность зарегистрированных транспортных средств в Джакарте, не считая тех, что находятся в пользовании армии, полиции и дипкорпуса, составляет 21,3 млн ед., что практически в два раза превышает население столицы. По состоянию на декабрь 2020 г. в Джакарте было зарегистрировано: 16 млн мотоциклов (16 018,4 тыс.), 4,1 млн легковых автомобилей, вкл. внедорожники (4 057,4 тыс.), 772,5 тыс. грузовиков, 342,8 тыс. автобусов и 151,8 тыс. транспортных средств спецназначения (карыеты скорой помощи, автомобили пожарной охраны, инкассаторские автомобили и проч.), и ежегодно численность транспортных средств в столице продолжает расти – даже в первый год пандемии она выросла на 315 тыс. ед.¹⁰³. Среди транспортных средств общественного пользования в Джакарте в 2019 г. действовало 13,8 тыс. такси, 22 тыс. авто для перевозки грузов, 2,8 тыс. туристических автобусов и 5,2 тыс. автобусов, осуществляющих перевозки пассажиров в другие города и провинции¹⁰⁴. В столице работало 12,2 тыс. автобусов для перевозки пассажиров, в том числе 5,8 тыс. крупных¹⁰⁵. Огромное значение для транспортировки пассажиров и мелких грузов в условиях колоссальных автомобильных пробок, в которых задыхается Джакарта, имеют перевозки мотоциклетным транспортом, который контролируется частным предприятием «Го Джек». Получая заказы через специальное приложение на смартфонах, эти перевозчики – «годжеки», осуществляют доставку грузов и пассажиров за весьма умеренную плату и, что самое важное в условиях Джакарты, в сжатые сроки, избегая пробок и используя для этого самые невероятные маршруты следования. Их услугами активно пользуются и бизнесмены, не желающие опаздывать на деловые встречи. Созданная в 2010 г. «Го Джек» превратилась сейчас в миллиардную компанию, которая действует в целом ряде стран¹⁰⁶.

Для решения транспортных проблем в Индонезии с 1973 г. начато строительство платных магистралей, которым уделяется особое внимание и нынешним руководством страны. Первая такая платная дорога (jalan tol) была построена в 1978 г., соединив Восточную Джакарту и городок Чиави в кабупатене Богор, на Западной Яве. Пройдя также через г.Богор, эта трасса длиной 46 км получила наименование «Джагорави», сокращенно от **Джакарта – Богор – Чиави**. В

2019 г. этой дорогой воспользовалось 139,7 млн автомобилей. Платная трасса Джакарта – Чикампек протяженностью 73 км открыта в 1988 г. и соединяет столицу с промышленным районом Караванг, в провинции Западная Ява. В 2019 г. этой дорогой воспользовалось 126,7 млн автомобилей. В 2005 г. была построена платная трасса «Чипуларанг» (Чикампек – Пурвакарта – Падаларанг), которая фактически соединила скоростной магистралью Джакарту и Бандунг, столицу провинции Западная Ява. Трасса Джакарта – Чикампек настолько загружена, что для ее разгрузки специально для частных автомобилей был построен 36 км участок на сваях, ставший самой протяженной в Индонезии эстакадой. Эта платная магистраль, официально открытая в декабре 2019, известна также как «Скайвей шейха Мохамеда бен Заида», правителя Абу-Даби, который, очевидно, участвовал в финансировании ее строительства. Платная дорога Джакарта – Мерак протяженностью 98 км и открытая в 1984 г. соединяет столицу с портом Мерак в провинции Бантен. Важнейшей ее частью является 26-км участок Джакарта – Тангеранг, соединяющий столицу с городом-спутником в провинции Бантен. В 2019 г. платной дорогой до Тангеранга воспользовалось 121,1 млн автомобилей. С 1996 г. в столице функционирует внутренняя платная кольцевая дорога «Чамаренг» протяженностью 45,3 км, состоящая из трех участков: Чаванг – Плюит, Плюит – Танджунг Приок и Чаванг – Танджунг Приок. В 2019 г. этой дорогой воспользовалось 272,2 млн автомобилей. Внешняя платная кольцевая дорога, известная как JORR (Jakarta Outer Ring Road), протяженностью 64 км состоит из целого ряда отдельных участков, соединяющих ее стратегические узловые пункты, которые сооружались в период с 1990 по 2017 г и управляются различными компаниями. В 2019 г. этой дорогой воспользовалось 73,4 млн автомобилей.

Протяженность платных дорог в пределах собственно Джакарты в 2020 г. составила 160, 4 км, в т.ч. в Южной Джакарте – 28,8 км, Восточной Джакарте- 52,5 км, Центральной Джакарте – 2,5 км, Западной Джакарте – 30,5 км и Северной Джакарте- 46,1 км¹⁰⁷.

Парково-рекреационная сфера городского хозяйства

В Джакарте, где очень мало мест для прогулок и отдыха горожан на открытом воздухе, правительство города взяло курс на развитие городских парков и скверов (Taman Maju Bersama). По состоянию на конец 2021 г. в городе было 57 таких парков, и еще 12 находилось на стадии создания. В части развития физической культуры главным центром притяжения индонезийской столицы является спортивный

комплекс «Бунг Карно» (в честь президента Сукарно) с главным стадионом страны, построенным Советским Союзом в 1962 г. по просьбе первого президента Индонезии как копия московских «Лужников». Имея первоначально вместимость в 105 тыс. зрителей, стадион был реконструирован к Азиатским играм 2018 г., в результате чего его вместимость сократилась до 77 тыс. зрителей. В настоящее время в Джакарте строится новый стадион на 82 тыс. зрителей. В плане приобщения жителей города к спорту, его правительство каждое воскресенье в утренние часы перекрывает для автотранспорта центральную магистраль Джакарты, проспект г-ла Судирмана – ул. М. Х. Тамрин, которая используется для спортивной ходьбы и поездок на велосипеде тысяч горожан. По сути, это единственное место и время, где они имеют возможность совершать продолжительную прогулку, если не считать любимого времяпрепровождения многих жителей столицы в торговых центрах, куда в выходные дни они отправляются целыми семьями. Просторные, чистые с прохладным кондиционированным воздухом такие современные торговые центры, как «Плаза Индонезия», «Гранд Индонезия», «Сенаян Сити», «Сенаян Плаза» и многие другие, действительно, стали местом притяжения значительной части среднего класса Джакарты, представителей деловых кругов, которые проводят в них и свой досуг, и бизнес-встречи.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

ПОПОВ Александр Вячеславович, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра Юго-Восточной Азии, Австралии и Океании ИВ РАН, Москва, Россия

Статья поступила в редакцию 15.03.2022;
одобрена после рецензирования 25.03.2022;
принята к публикации 28.03.2022.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Aleksandr V. POPOV, PhD (Economics), Researcher at the Center for Southeast Asia, Australia, and Oceania Studies, IOS RAS, Moscow, Russia

The article was submitted 15.03.2022;
approved 25.03.2022;
accepted to publication 28.03.2022.

¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/21/306/volume-sampah-yang-terangkut-per-hari-menurut-jenis-sampah-di-provinsi-dki-jakarta-ton-2018-2019.html>

² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/152/572/1/persentase-komposisi-sampah-di-provinsi-dki-jakarta.html>

³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/25/275/jumlah-fasilitas-tempat-pembuangan-sampah-sementara-di-provinsi-dki-jakarta-2019.html>

⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/04/280/jumlah-desa1-kelurahan-yang-mengalami-bencana-alam2-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-2014-2018-dan-2020.html>

⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/04/281/jumlah-korban-yang-diakibatkan-bencana-alam-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/23/264/distribusi-persentase-rumah-tangga-menurut-kabupaten-kota-dan-penggunaan-fasilitas-tempat-buang-air-besar-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

⁷ beritajakarta.id/download/flip_book_capaian_kinerja_2021/mobile/index.html#p=62

⁸ beritajakarta.id/download/flip_book_capaian_kinerja_2021/mobile/index.html#p=65

⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/27/561/1/persentase-rumah-tangga-yang-memiliki-akses-terhadap-sumber-air-minum-layak-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta.html>

¹⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/27/549/1/distribusi-persentase-rumah-tangga-menurut-kabupaten-kota-dan-sumber-air-minum-di-provinsi-dki-jakarta.html>

¹¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/30/311/kapasitas-produksi-air-perusahaan-air-minum-pam-menurut-bulan-dan-instalasi-di-provinsi-dki-jakarta-2019.html>

¹² URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/20/298/jumlah-pelanggan-produksi-dan-kubikasi-air-terjual-perusahaan-air-minum-pam-di-provinsi-dki-jakarta-2019.html>

¹³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/7/857/4/jumlah-pelanggan-air-dan-kubikasi-air-terjual-perusahaan-air-minum-pam-di-provinsi-dki-jakarta.html>

¹⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/7/194/1/jumlah-pelanggan-perusahaan-air-minum-pam-menurut-jenis-pelanggan-di-provinsi-dki-jakarta.html>

¹⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/7/176/1/jumlah-pelanggan-dan-air-yang-disalurkan-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta.html>

¹⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/10/289/jumlah-peristiwa-kebakaran-menurut-penyebabnya-dan-kota-administrasi-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

¹⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/10/291/luas-area-yang-terbakar-penghuni-dan-korban-jiwa-menurut-kota-administrasi-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

¹⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/10/288/jumlah-objek-bencana-kebakaran-menurut-jenis-dan-kota-administrasi-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

¹⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/16/252/jumlah-sarana-dan-prasarana-dinas-pemadam-kebakaran-menurut-kota-administrasi-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

²⁰ URL: <https://news.detik.com/berita/d-5936154/aturan-ganjil-genap-jakarta-februari-2022-lokasi-dan-jadwal>

²¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/08/285/jumlah-kejadian-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-kerugiannya-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

²² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/34/582/1/jumlah-kantor-polisi-dan-jumlah-anggota-polisi-menurut-wilayah-kepolisian-dan-kabupaten-kota-administrasi.html>

²³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/34/580/1/jumlah-kejahatan-pelanggaran-kamtibnas-menurut-jenis-dan-kabupaten-kota-administrasi.html>

²⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/23/267/jumlah-narapidana-dan-tahanan-menurut-lembaga-pemasyarakatan-lp-rumah-tahanan-rutan-dan-bulan-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>

²⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/29/808/1/jumlah-rumah-susun-sederhana-menurut-lokasi-luas-area-tipe-dan-kota-administrasi-di-provinsi-dki-jakarta.html>

²⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/27/547/1/distribusi-persentase-rumah-tangga-menurut-kabupaten-kota-dan-luas-lantai-m2-di-provinsi-dki-jakarta.html>

²⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/27/557/1/distribusi-persentase-rumah-tangga-menurut-kabupaten-kota-dan-status-penguasaan-bangunan-tempat-tinggal-di-provinsi-dki-jakarta.html>

²⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/7/179/1/jumlah-pelanggan-listrik-menurut-golongan-tarif-dan-cabang-di-provinsi-dki-jakarta.html>

²⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/7/178/1/jumlah-daya-kwh-terjual-menurut-tarif-dan-cabang-di-provinsi-dki-jakarta.html>

³⁰ Statistik PLN 2020. Jakarta, 2021, h.10

³¹ Statistik PLN 2020. Jakarta, 2021, h.35

³² URL: <https://www.bps.go.id/indicator/7/864/1/tenaga-listrik-yang-dibangkitkan-menurut-provinsi.html>

³³ URL: <https://jakarta.bisnis.com/read/20190212/77/887777/duh-masih-ada-warga-dki-jakarta-tak-punya-telepon-seluler>

³⁴ URL: <https://teknologi.bisnis.com/read/20211125/101/1470356/rekor-telkomsel-layani-1735-juta-pelanggan-per-kuartal-iii2021#:~:text=Bisnis.com%2C%20JAKARTA%20%2D%20PT,dibandingkan%20dengan%20kuartal%20III%2F2020.>

- ³⁵ URL: <https://teknologi.bisnis.com/read/20211109/101/1463772/xl-axiata-excl-dan-indsosat-isat-tambah-jutaan-pelanggan>
- ³⁶ Подсчитано по: URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/52/55/1/pdrb-seri-2010-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-lapangan-usaha.html>
- ³⁷ Подсчитано по: URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/52/881/1/produk-domestik-regional-bruto-seri-2010-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-kabupaten-kota.html>
- ³⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/52/882/1/laju-pertumbuhan-produk-domestik-regional-bruto-atas-dasar-harga-konstan-2010-menurut-kabupaten-kota.html>
- ³⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/18/297/laju-pertumbuhan-produk-domestik-regional-bruto-atas-dasar-harga-konstan-2010-menurut-provinsi-di-indonesia-persen-2016-2020.html>
- ⁴⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/52/61/1/laju-pertumbuhan-pdrb-atas-dasar-harga-konstan-2010-menurut-lapangan-usaha.html>
- ⁴¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/52/61/1/laju-pertumbuhan-pdrb-atas-dasar-harga-konstan-2010-menurut-lapangan-usaha.html>
- ⁴² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/53/653/1/luas-panen-produksi-dan-produktivitas-padi-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-ha-.html>
- ⁴³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/53/655/1/produksi-padi-setara-beras-menurut-kabupaten-kota-ha-di-provinsi-dki-jakarta-.html>
- ⁴⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2015/04/10/38/luas-panen-tanaman-bahan-makanan-2009-2013.html>
- ⁴⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/659/1/luas-panen-tanaman-sayuran-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-ha-.html>
- ⁴⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/663/1/luas-panen-tanaman-sayuran-dan-buah-buahan-semusim-menurut-jenis-tanaman-ha-.html>
- ⁴⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/779/1/produksi-tanaman-sayuran-dan-buah-buahan-semusim-menurut-jenis-tanaman-kw-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁴⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/679/1/produksi-buah-buahan-menurut-jenis-tanaman-menurut-kabupaten-kota-kuintal-.html>
- ⁴⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/679/1/produksi-buah-buahan-menurut-jenis-tanaman-menurut-kabupaten-kota-kuintal-.html>
- ⁵⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/681/1/produksi-buah-buahan-dan-sayuran-tahunan-menurut-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-kuintal-.html>
- ⁵¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/672/1/luas-panen-tanaman-hias-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-m2-.html>
- ⁵² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/673/1/produksi-tanaman-hias-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-tangkai-.html>
- ⁵³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/669/1/luas-panen-tanaman-biofarmaka-menurut-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-m2-.html>
- ⁵⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/667/1/produksi-tanaman-biofarmaka-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-tanaman-kg-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁵⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/55/670/1/produksi-tanaman-biofarmaka-menurut-jenis-tanaman-di-provinsi-dki-jakarta-kg-.html>
- ⁵⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/14/294/pemasukan-dan-pengeluaran-beras-di-pasar-induk-cipinang-pic-menurut-sumbernya-ton-2020.html>
- ⁵⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/36/344/1/perkembangan-harga-rata-rata-beras-grosir-di-pasar-induk-cipinang-pic-menurut-jenis-beras.html>
- ⁵⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/36/340/1/jumlah-beras-yang-masuk-di-pasar-induk-cipinang-pic-menurut-jenisnya.html>
- ⁵⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2015/04/17/48/luas-hutan-lindung-dan-cagar-alam-menurut-tipe-hutan-dan-lokasi-2011--2013-2016-dan-2018.html>
- ⁶⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/60/686/1/jumlah-pohon-pelindung-menurut-jenisnya-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁶¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/56/702/1/jumlah-produksi-ikan-laut-dan-ikan-darat-yang-masuk-tempat-pelangan-ikan-menurut-bulan-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁶² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/56/695/1/produksi-dan-nilai-produksi-perikanan-tangkap-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-penangkapan-di-provinsi-dki-jakarta.html>

- ⁶³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/56/703/1/nilai-produksi-ikan-laut-dan-ikan-darat-yang-masuk-tempat-pelelangan-ikan-menurut-bulan-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁶⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/56/708/1/produksi-ikan-yang-masuk-tempat-pelelangan-ikan-menurut-jenis-ikan-di-provinsi-dki-jakarta-ton.html>
- ⁶⁵ URL: <https://www.bps.go.id/statictable/2014/01/10/1710/jumlah-perahu-kapal-menurut-provinsi-dan-jenis-perahu-kapal-2000-2016.html>
- ⁶⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/24/688/1/populasi-ternak-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-ternak-ekor-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁶⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/09/20/302/produksi-telur-unggas-dan-susu-sapi-menurut-kota-administrasi-ton-di-provinsi-dki-jakarta-2019.html>
- ⁶⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/24/691/1/populasi-unggas-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-unggas-di-provinsi-dki-jakarta-ekor.html>
- ⁶⁹ URL: <https://www.bps.go.id/indicator/24/477/7/populasi-ayam-ras-petelur-menurut-provinsi.html>
- ⁷⁰ URL: <https://www.bps.go.id/indicator/24/491/7/produksi-telur-ayam-petelur-menurut-provinsi.html>
- ⁷¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/10/07/314/jumlah-perusahaan-industri-nilai-output-biaya-input-nilai-tambah-harga-pasar-industri-besar-dan-sedang-menurut-klasifikasi-industri-2018.html>
- ⁷² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/9/226/1/jumlah-perusahaan-tenaga-kerja-investasi-dan-nilai-produksi-pada-industri-besar-dan-sedang-menurut-kabupaten-kota.html>
- ⁷³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/18/256/jumlah-perusahaan-dan-tenaga-kerja-menurut-klasifikasi-industri-pada-industri-mikro-dan-kecil-di-provinsi-dki-jakarta-2018--2019.html>
- ⁷⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/08/18/257/jumlah-perusahaan-tenaga-kerja-investasi-dan-nilai-produksi-pada-industri-mikro-dan-kecil-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-2018---2019.html>
- ⁷⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/4/791/1/ringkasan-statistik-konstruksi-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁷⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/4/788/1/banyaknya-perusahaan-konstruksi-di-provinsi-dki-jakarta-menurut-skala-usaha.html>
- ⁷⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/4/205/1/jumlah-karyawan-tetap-perusahaan-konstruksi-menurut-pendidikan-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁷⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/8/154/1/volume-dan-nilai-ekspor-menurut-pelabuhan-muat.html>
- ⁷⁹ Подсчитано по: URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/8/102/1/is-ekspor-impор.html>
- ⁸⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/8/161/1/volume-dan-nilai-impор-menurut-pelabuhan-bongkar.html>
- ⁸¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2021/03/19/219/volume-dan-nilai-ekspor-produk-dki-jakarta-menurut-negara-tujuan-2019-dan-2020.html>
- ⁸² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/13/853/1/perkembangan-penanaman-modal-dalam-negeri-dan-asing-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁸³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/13/819/1/penanaman-modal-dalam-negeri-dan-asing-menurut-bidang-usaha-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- ⁸⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2015/04/13/47/jumlah-bank-umum-menurut-status-kepemilikan-di-provinsi-dki-jakarta-2016---2020.html>
- ⁸⁵ URL: <https://www.kontan.co.id/09.09.2017>
- ⁸⁶ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/241/1/kunjungan-wisatawan-mancanegara-yang-datang-ke-dki-jakarta-dan-indonesia.html>
- ⁸⁷ Подсчитано по: URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/94/2/is-pariwisata.html>
- ⁸⁸ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/233/1/rata-rata-lama-menginap-tamu-asing-dan-tamu-domestik-menurut-bulan-hari.html>
- ⁸⁹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/887/1/jumlah-wisatawan-mancanegara-yang-berkunjung-ke-jakarta-menurut-kebangsaan-kunjungan.html>
- ⁹⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/235/1/persentase-tingkat-penghunian-kamar-hotel-menurut-jenis-hotel-bulan.html>

- ⁹¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/231/1/jumlah-akomodasi-kamar-dan-tempat-tidur-yang-tersedia-pada-hotel-nonbintang-dan-akomodasi-lainnya-menurut-kabupaten-kota.html>
- ⁹² URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/16/230/1/jumlah-akomodasi-kamar-dan-tempat-tidur-yang-tersedia-pada-hotel-bintang-menurut-kabupaten-kota.html>
- ⁹³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/309/1/jumlah-penumpang-pesawat-udara-yang-berangkat-dan-datang-melalui-pelabuhan-udara-soekarno-hatta.html>
- ⁹⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/308/1/jumlah-penumpang-pesawat-udara-yang-berangkat-dan-datang-melalui-pelabuhan-udara-halim-perdana-kusuma.html>
- ⁹⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/316/1/jumlah-penumpang-kapal-laut-antar-pulau-yang-datang-dan-berangkat-melalui-pelabuhan-laut-tanjung-priok.html>
- ⁹⁶ URL: <https://finance.detik.com/25.02.2018>
- ⁹⁷ beritajakarta.id/download/flip_book_capaian_kinerja_2021/mobile/index.html#p=54
- ⁹⁸ URL: <https://money.kompas.com/read/2021/10/26/134518526/pahami-perbedaan-rute-lrt-jabodebek-dan-lrt-jakarta?page=all>
- ⁹⁹ URL: <https://www.railink.co.id/train/id>
- ¹⁰⁰ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/812/1/jumlah-penumpang-dan-pendapatan-transjakarta-menurut-koridor-rute.html>
- ¹⁰¹ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/287/1/jumlah-kendaraan-transjakarta-busway-menurut-nama-perusahaan-dan-jenis-bahan-bakar.html>
- ¹⁰² Подсчитано по: URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2017/02/24/181/panjang-jalan-menurut-kota-administrasi-dan-jenis-status-jalan-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>
- ¹⁰³ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/289/1/jumlah-kendaraan-bermotor-yang-terdaftar-tidak-termasuk-tni-polri-dan-cd-menurut-bulan-dan-jenis-kendaraan.html>
- ¹⁰⁴ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2015/03/31/28/jumlah-kendaraan-umum-lainnya-di-provinsi-dki-jakarta-2004-2019.html>
- ¹⁰⁵ URL: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/281/1/jumlah-angkutan-umum-yang-beroperasi-menurut-perusahaan.html>
- ¹⁰⁶ URL: <https://www.gojek.com/en-id/about/>
- ¹⁰⁷ URL: <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2017/02/24/181/panjang-jalan-menurut-kota-administrasi-dan-jenis-status-jalan-di-provinsi-dki-jakarta-2020.html>