

## **BAB 6**

### **PENUTUP**

#### **6.1. Kesimpulan**

Implementasi kebijakan subsidi *Public Service Obligation* (PSO) pada KRL ekonomi Jabotabek merupakan bagian dari penugasan yang diberikan oleh pemerintah dalam rangka pelayanan umum kepada masyarakat. Berdasarkan model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh Donald Van Metter dan Carl Van Horn mengenai variabel-variabel yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik didapatkan beberapa hal. *Pertama*, ukuran dan tujuan kebijakan. Mekanisme pemberian subsidi melalui skema PSO diharapkan dapat menciptakan akuntabilitas dan transparansi dalam penggunaan dana. Namun, hal ini tidak terwujud mengingat dana subsidi justru dipakai untuk menutup kerugian perusahaan. Selain itu, melalui skema subsidi PSO pemerintah berharap pihak swasta dapat ikut serta dalam mengelola angkutan kereta api, tetapi hal ini terkendala oleh besarnya investasi untuk membangun infrastruktur kereta api. *Kedua*, sumberdaya. Dana subsidi PSO yang diberikan oleh pemerintah untuk PT.KA realisasinya sangat jauh dari kebutuhan PT.KA maupun audit yang dilakukan oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK). Akibatnya perusahaan kesulitan dalam melakukan investasi dan perawatan terhadap sarana dan prasarana yang dimiliki. Selain itu, kombinasi dari tarif yang murah untuk KA ekonomi serta kerugian yang dialami dari pengoperasian KA komersil (eksekutif dan bisnis) berpengaruh terhadap kemampuan perusahaan memberikan kesejahteraan kepada para pegawai maupun merekrut sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas andal. *Ketiga*, karakteristik agen pelaksana. PT.KA adalah sebuah BUMN yang berbentuk Persero yang berarti berorientasi pada keuntungan (*profit oriented*). Hal ini bertolak belakang dengan misi pelayanan umum (*Public Service Obligation*) karena bersifat non-komersil. Sifat monopoli yang dimiliki oleh PT.KA juga dapat merugikan masyarakat seperti terlihat dari

rencana PT.KA divisi Jabotabek untuk mengganti KRL ekonomi dengan KRL AC ekonomi dengan tarif yang lebih mahal. Masyarakat yang biasa menggunakan KRL ekonomi harus menerima hal ini dikarenakan tidak adanya alternatif pelayanan KA yang disediakan oleh operator lain. *Keempat*, kecenderungan (*disposition*) agen pelaksana. Dukungan pemerintah terhadap transportasi kereta api belum dilakukan secara optimal. Hal ini terlihat dari kebijakan deregulasi penerbangan yang memunculkan penerbangan murah serta pembangunan sejumlah ruas jalan tol seperti jalan tol Cipularang yang mengakibatkan PT.KA kehilangan pendapatan dalam jumlah besar dikarenakan rute-rute andalan seperti ke Surabaya atau Bandung menjadi sepi penumpang. Hal ini yang mendorong PT.KA untuk melakukan langkah restrukturisasi perusahaan dengan cara membentuk sejumlah anak perusahaan seperti PT. Jabotabek, PT. Angkutan Batu Bara, atau PT. Railink untuk mengoptimalkan pendapatan perusahaan. *Kelima*, hubungan antara organisasi atau lembaga pelaksana kebijakan. Pengajuan subsidi PSO kepada PT.KA melibatkan banyak lembaga dalam pemerintahan seperti Departemen, Perhubungan, Departemen Keuangan, Kementerian Negara BUMN, serta Bappenas dan juga dengan DPR dari Komisi V yang membidangi transportasi dan perhubungan. Hal ini yang menyebabkan proses pengajuan usulan kegiatan PSO dan besaran dana subsidi melalui proses yang lama. Selain itu, dikarenakan adanya proses politik karena melibatkan DPR tak jarang besaran alokasi subsidi ditentukan sebagai hasil lobi-lobi politik. *Keenam*, lingkungan ekonomi, politik dan sosial. Tarif KRL ekonomi Jabotabek yang murah memunculkan perilaku negative masyarakat yang bersifat destruktif. Hal ini yang kemudian menambah beban bagi PT.KA dalam melakukan perawatan armada. Ada tiga aspek dari misi penugasan PSO BUMN. *Pertama*, aspek politis yaitu penugasan BUMN ini ditujukan agar masyarakat khususnya yang tinggal di wilayah yang infrastrukturnya belum baik, dapat menikmati pelayanan umum yang disediakan oleh pemerintah sehingga memiliki keterikatan sebagai bagian dari NKRI. Dalam kasus ini bisa dilihat penugasan pemerintah kepada Pelni untuk melayani rute-rute daerah terpencil di Indonesia dimana perusahaan lain tidak mau berlayar ke rute tersebut. *Kedua*, aspek ekonomi dengan adanya penugasan BUMN ini dapat memacu

percepatan pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah yang masih tertinggal dalam hal pembangunan infrastruktur. *Ketiga*, aspek sosial bahwa semua warga negara mendapat hak yang sama dalam memperoleh pelayanan umum dari pemerintah.

## 6.2 Saran

1. PT.KA harus terus mengefektifkan pengawasan dan penertiban terhadap penumpang tidak berkarcis. Sanksi yang diberikan terhadap masyarakat yang melanggar aturan haruslah tegas agar dapat menimbulkan efek jera.
2. PT.KA mengoptimalkan pendapatan diluar tiket. Untuk mengoptimalkan pendapatan diluar dari pendapatan tiket dan subsidi PSO yang diberikan oleh pemerintah alternatif yang dapat dilakukan adalah PT.KA menginventaris aset-aset yang dimilikinya seperti tanah agar tidak menimbulkan sengketa dengan pihak lain.
3. Perlunya penyesuaian tarif yang tetap memperhatikan kemampuan masyarakat pengguna. Selain itu perlu dibuat agar prosedur untuk penyesuaian tarif dilakukan secara sederhana dan tidak berbelit dan membuat suatu ketentuan yang mengatur tentang peninjauan tarif dan kewenangan penetapan tarif. Kenaikan tarif juga harus diikuti dengan peningkatan pelayanan terhadap pelanggan tidak semata-mata hanya untuk menutup kerugian perusahaan.
4. Peningkatan peran swasta dalam bisnis kereta api. Besarnya investasi yang dibutuhkan untuk prasarana dan sarana bisa disiasati dengan memberikan sejumlah insentif seperti keringanan pajak, dan sebagainya.
5. KRL Jabotabek memiliki lintasan yang berbeda dengan KA-KA jarak jauh. Konsep untuk menjadikan stasiun Manggarai sebagai stasiun terpadu dimana nantinya KA-KA jarak jauh hanya sampai stasiun Manggarai sehingga tidak mengganggu perjalanan KRL Jabotabek. Untuk jalur Jatinegara-Bekasi, pembangunan *double-double track* perlu direalisasikan secepatnya untuk mengantisipasi meningkatnya jumlah perjalanan kereta api.
6. Skema PSO yang digulirkan oleh pemerintah bertujuan agar masyarakat dapat menikmati barang atau jasa yang disediakan oleh pemerintah dengan harga yang

terjangkau. Porsi pembiayaan PSO hendaknya agar disesuaikan dengan misi yang diemban oleh BUMN dalam menjalankan penugasan pemerintah ini. Untuk KRL ekonomi, pendanaan PSO yang cukup dapat membuat divisi Jabotabek dapat berinvestasi dengan membeli gerbong-gerbong baru. Ketersediaan armada KRL Jabotabek yang cukup untuk melayani masyarakat membuat pilihan masyarakat dalam memilih moda transportasi untuk beraktivitas menjadi beragam. Selain itu, warga yang kurang mampu yang saat ini lebih senang menggunakan sepeda motor untuk beraktivitas dapat beralih menggunakan KRL ekonomi yang tarifnya murah.

7. Melakukan pengamanan di stasiun untuk mencegah penumpang yang tidak bertiket masuk. Namun, hal ini terkendala oleh sebagian besar stasiun yang masih terbuka dan memungkinkan penumpang yang tidak memiliki tiket untuk masuk. Pengamanan stasiun dapat dioptimalkan apabila stasiun didesain diatas (stasiun layang) seperti stasiun Cikini sampai Jayakarta.

