

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Ramdha Hari Nugraha
Jenis Kelamin : Pria
Tempat/ Tanggal Lahir : Jakarta, 5 Juni 1985
Agama : Islam
Alamat : Jl. Percetakan Negara II Rt.10 Rw.07 No. 33, Jakarta
Golongan Darah : B
No. Telepon : 021-4228144/ 0856-7834634
Email : ramdha.hari.nugraha@gmail.com

Riwayat Pendidikan

SD Negeri Paseban 05 Pagi Jakarta	1991-1997
SMP Negeri 76 Jakarta	1997-2000
SMA Negeri 30 Jakarta	2000-2003
Universitas Indonesia Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik	
Departmen Ilmu Administrasi Program Studi Ilmu Administrasi Negara	2003-2008

Wawancara Dengan Bapak M. Dahlan Kepala Seksi Sarana Divisi Jabotabek

Pertama-tama pak Dahlan saya mahasiswa FISIP UI sedang skripsi tentang PSO KRL Jabotabek

Oh...PSO ya...

Ya pak..

PSO itu pertama kali bergulir tahun 1997. Ada kontrak antara Ditjen perkeretaapian dengan Dirut. PSO dibayar pada tahun berikutnya, jadi untuk 2007 dibayar 2008. Tahun 2007 PSO yang diberikan sebesar Rp.450 miliar, tahun 2008 direncanakan Rp. 550 miliar. PSO sebesar Rp. 450 miliar untuk seluruh DAOP. Untuk Jabotabek Rp.100 miliar. PT.KA divisi Jabotabek menjalankan KA lebih banyak daripada yang dikontrak. Untuk trayek Jakarta ke Bogor ada 15 KA yang tidak dibayar termasuk yang ke Serpong.

Subsidi dibutuhkan untuk menengah ke bawah?

Penumpang KA ekonomi yang ada dalam data yang berkarcis. Dilihat dari jumlah penumpang. Jabotabek merupakan bagian dari PT.KA. subsidi dikumpulkan di kantor pusat (Bandung). Ada beberapa daerah yang rugi seperti Bandung (Daop 2) dan Jember (Daop 9). Sebagian PSO yang diterima oleh PT.KA digunakan untuk menutup kerugian. Jadi sebenarnya Jabotabek itu sendiri tidak menerima subsidi. Biaya operasional Jabotabek sekitar Rp. 60 miliar pertahun. Jabotabek merupakan Daop dengan pendapatan tertinggi kedua. Oleh karena itu ada rencana untuk menjadikan divisi Jabotabek sebagai anak perusahaan PT.KA. Subsidi yang diterima dikumpulkan di kantor pusat. Sebenarnya tidak ada subsidi untuk Jabotabek karena tanpa subsidi pun sebenarnya telah mencukupi. Biaya operasional yang dibutuhkan tiap tahun rata-rata 140-160 miliar. Pendapatan sekitar 200-250 miliar sudah termasuk gaji.

Kalau sudah untung mengapa kondisi KRL ekonomi masih memprihatinkan?

Memang diakui bahwa kondisi KRL ekonomi cukup memprihatinkan seperti banyak kaca yang pecah dan lampu yang mati. Tetapi perilaku masyarakat juga yang menyebabkan semua itu seperti lampu-lampu di KRL ada beberapa kasus yang memang sengaja dimatikan oleh para penumpang dari kabin. Jadi biaya perawatan KRL lebih banyak dihabiskan untuk mengurus hal tersebut seperti kaca yang pecah, lampu mati. Karena saya dulu juga pernah naik KRL. Kondisi KRL ekonomi yang memprihatinkan juga disebabkan oleh banyak pedagang yang berjualan memakai roda dari besi sehingga menyebabkan lantai rusak. Lampu dan kipas angin yang diambil. Februari 2008 diadakan bulan tertib KRL. Sekarang penumpang terutama KRL ekonomi dilarang naik di kabin masinis, tetapi yang naik di kabin masinis bagian belakang susah ditertibkan. Sebenarnya jumlah frekuensi perjalanan KA ekonomi dan AC sama. Dilihat dari perbandingan maka jumlah penumpang non AC dan AC adalah 9:1. apa benar kepadatan penumpang lebih rendah dari non AC kerana toh penumpang non AC padat juga. AC penumpangnya sedikit 1:9, padahal jumlah KA AC lebih banyak. Ternyata setelah kita mengadakan survey banyak penumpang yang membeli tiket ekonomi tetapi naik kereta AC. Jadi sebenarnya kita memberi subsidi terselubunglah kepada penumpang jenis ini.

Ditengah himpitan ekonomi masyarakat wajar kalau rakyat ingin mendapatkan tarif yang murah

Itulah yang salah karena subsidi kita tidak benar. Saya lebih setuju dengan model kartu miskin. Dengan kartu miskin bayar, langsung ditagih ke pemerintah. Dengan model kartu miskin lebih mudah, kan kita tinggal hitung terus langsung ditagih ke pemerintah.

Bagaimana menurut bapak model subsidi yang tepat?

Menurut saya kurang tepat. Kita jual tiket berapa pun kita lepas asal subsidiya benar

KRL AC ekonomi 6.000 rupiah, apakah subsidi dalam taraf ekonomi artinya tidak perlu nombok lagi?

Ya sudah untung. Kita sudah menghitung semuanya termasuk biaya depresiasi

Terkait dengan kondisi KA ekonomi sendiri yang saat ini banyak yang tidak laik jalan?

Kita sudah mengganti dengan 16 erbong AC 8 gerbong untuk Jakarta-Bogor, 8 gerbong untuk Jakarta-Bekasi. Tarifnya 6.000, pokoknya jauh dekat 6.000

Apakah PT. KA atau divisi Jabotabek sendiri sudah memperhitungkan resistensi dari pengguna KA ekonomi karena harus membayar lebih mahal?

Ya ini memang sulit. Kondisi masyarakat kita memang tidak memungkinkan karena tidak disiplin. Dulu pernah dicoba ditutup pintunya, tetapi diganjil oleh kayu sama penumpang. Lama-lama bisa merusakkan sistem pintu. Ya sekarang apa sih yang ngga bayar untuk buang air kecil aja harus bayar. Masak naik ojeg aja 10 ribu mau bayar, naik kereta tidak mau bayar. Parkir motor mana ada yang 1.000. penumpang justru maunya kereta penuh. Coba kalau disurvei pasti maunya kereta penuh karena pengen gak bayar

Kalau kebijakan untuk merubah semua KA ekonomi menjadi KA AC apakah sudah mendapat restu dari pemerintah?

Tarifnya aja yang gak dibayar ama menteri (menteri perhubungan)

Jadi rencana ini untuk menyiasati kekurangan subsidi PSO?

Untuk tarif listrik kita bayar listrik sekitar 56 miliar setahun. Kita bayar tarif listrik itu tarifnya industri. Tidak ada kompensasi atau perlakuan khusus dari PLN. Malah kita pernah diancam diputus listriknya gara-gara telat bayar. Untuk depo depok kita bangun dapat dana dari pinjaman Jepang, dibayar sama pemerintah lewat APBN. Depo depok aja tegangannya masih kurang, ini banyak yang tidak dimengerti oleh orang. Depo Depok nantinya lebih banyak sebagai pusat perawatan, kaena pagi-pagi KA sudah ada yang siap di serpong, Bekasi. Depo depok direncanakan untuk semua perawatan menggantikan peran Balai Yasa. Saya juga tertarik mengenai kondisi penumpang. Kemaren ada majalah properti yang survey penumpang KA, kalau 40 % gaji habis buat transport untuk masyarakat miskin. Masyarakat yang naik KA Jabotabek rata-rata sehari habis 20 ribu kalau sebulan berarti 600 ribu.

Di negara maju transportasi massal diarahkan ke kereta api?

Ya... itu salahnya DKI

Apa dari orang Jabotabek sudah memberikan sumbang saran?

Ya...kita mengusulkan jalur lingkar, kalau busway itu keliru...seharusnya kereta api. Yang jelas kereta api bukan bus.

Kalau mengenai PSO-nya pak?

Kalau mengenai PSO tersebut, wah kita happy kalo PSO-nya dikasih ke kita (Jabotabek) 100% ha...ha..ha..untuk kedepannya sebenarnya kita gak pengen ada PSO-PSO-an, pokoknya pasar aja yang menentukan, tetapi masyarakat kita kan gak bisa. Kalau swasta mau masuk silahkan saja, tapi kan kondisi kayak gini swasta mana ada yang mau masuk. Gak ada kereta api yang untung didunia ini

Tapi pak kalau swasta masuk nanti bagaimana pengaturannya?

Yang punya prasarana kan pemerintah nanti pemerintah yang mengatur. Nanti kayak di Jepang itu. Nanti misalnya Bogor-Manggarai siapa..nanti per region bukan per trek itu ada siapa gitu...

Jadi bisa dibilang Jabotabek ini menanggung kereta ekonomi dan perawatan trek pula?

Ya kita harus cari duit juga, kalau gitu siapa yang bayarin semua. Ya tapi secara bertahap ekonomi akan diganti.

Untuk kedepannya ekonomi mau digantikan?

Ya kita harus manusiawi juga

Mungkin dampak dari subsidi yang tidak ada sehingga mungkin akan terjadi tindakan pengrusakan dari penumpang yang tidak mampu..?

Ya itu yang kita khawatirkan. Tetapi bagaimanapun kereta api tetap lebih murah.

Ya maklumlah pak saya kan mahasiswa

Tapi banyak juga mahasiswa UI yang gak bayar kalau sore. Di Tebet juga masih banyak yang gak bayar saya sering liat

Lalu pak petugas sekarang yang periksa karcis, outsourcing pak?

Ya...itu outsourcing. Seharusnya periksa juga diatas (di dalam kereta)

Bagaimana dengan biayanya pak?

Ya itu bagi hasilah. Jadi begini model-modelnya bisnislah. Jadi masih bisa diganti-ganti. Jadi begini tahun 2007 kita ditarget 105 miliar, kalau ada lebihnya, lebihnya itu dibagi dua. Kalau ada free riders itulah yang dicari. Tahun lalu 105, tahun ini kita naikkan 250 karena tahun kemaren kita bisa setor 258 yang dicari dari free riders itu. Tarif kita, ya taulah tarif kita udah yang paling murah. Dari depok aja 10 ribu sudah sulit masuk ke Jakarta, udah murahlah. Kita kan buat maintenance. Jepang saja tarifnya untuk 1 petak berapa...ee..ee..120 yen dikali berapa. Kalau di Indonesia kira-kira 9.000

Kalau untuk investasi untuk rel, untuk jalurnya?

Tergantung konturnya. Kalau bangun jembatan beda lagi

Kalau mengenai PSO ini yang salah, kalau misalnya Jabotabek belum menjadi anak perusahaan, jadi...

Namun kalau misalnya kalian beli karcis nanti uang dari karcisnya masuk ke kantor pusat jadi bukan yang kita pake. Yang kita pake justru yang dari kita sendiri.

Pusat masih keberatan untuk melepas?

Ya terus terang aja 70% penumpang yang bertiket ada di Jabotabek itu baru yang kedata. Total penumpang kereta api 70% itu ada di sini Jabotabek untuk tahun 2007, jadi ya PSO kira-kira 20% ada disini.

Jadi target PSO 550 miliar, Jabotabek hanya kebagian 100 miliar

Ya itu semua kan itungan diatas kertas, itu semua kan dikumpulkan direkening kantor pusat. Jadi PSO yang seharusnya diterima 100 miliar. Itu juga belum ada yang benar. Kalau benar 250 miliar. Yang dibilang PSO itu kan selisih antara tarif dan birokrasi. PSO itu tidak hanya buat kereta.

Mengenai HOLEC itu pak?

Ya itu sendiri salah kita, HOLEC baru bisa bikin kereta langsung kita beli. Gak ada nama HOLEC itu udah bangkrut. Saya terus terang sudah ngomong blak-blakan ke direksi, biarin aja di kereta ada PT.A, PT.B, PT.C

Untuk impor KA?

Ditunggu terus, nanti impor lagi 16 gerbong.

Kereta api itu pak yang banyak penumpang naik di atap, itu kan rata-rata mereka dari kalangan menengah kebawah?

Kita masalahnya banyak sih ya...kita di kereta api lama-lama jadi Depsos karena terlalu banyak permintaannya. Bayangin kemaren minta diskon (AC ekonomi) dari 6.000 minta diskon 5.000. makanya saya senang kalo ada swasta. Kereta api sebenarnya rugi kalau begitu. Kalau PSO-nya dibayar beda...

UU kereta kan sudah ganti sekarang jadi UU No. 23, tetap ada kewajiban pemerintah untuk subsidi?

Ya ..ya...sebenarnya kita lebih senang gak ada PSO nanti kita tarif sistem pasar. PSO itu kan ada kontrak diawal, ada jumlah KA, jumlah penumpang, jurusannya kemana aja. Diawal tahun nanti dibayar diawal tahun berikutnya. Ini PSO 2007 belum dibayar.

Tidak mengikuti mekanisme anggaran?

Kerja dulu brui dibayar. Terlalu banyak perdebatan juga apalagi kita high cost. Pertamina juga ada PSO 30 triliun subsidi PSO-nya.

Ya.. saya menulis dalam tulisan saya bahwa ini (subsidi) merupakan tanggung jawab pemerintah karena ada kadar tertentu barang harus diproduksi oleh pemerintah

Ya tapi jangan sampai..ya kereta api kan mengklaim tuh ada utang PSO pemerintah 11 triliun. Makanya saya lebih senang kalau ada swasta jadi ada benchmarking

Tapi kan kalau konsep IMO

IMO gak ada yang ada Cuma TAC. Ya jalan kan punya pemerintah ntar kita bayar

Kalau tahun 2001 sebelum konsep PSO terus masih berstatus Perum

Ya dibayar semua Cuma itu waktu masih PJKA, kalau Perum setengahnya. Terus pegawai PJKA statusnya PNS

Mengenai rencana spin-off

Ya ada 3 kan...Jabotabek rencana kan Juli tuh kalau gak salah. Jabotabek itu paling kaya terus sama yang di Sumatera Selatan. Kalau dihitung-hitung PSO Jabotabek itu besar. Duit itu kan masuknya ke kantor pusat, mana yang pendapatan mana yang PSO kan tidak jelas. Jabotabek sendiri secara operasional itu udah untung, sehingga PSO kemana nggak jelas. Kalau laba itu sendiri sebenarnya bisa benar-benar nutupin KRL ekonomi jadi gak perlu PSO lagi kalau laba Jabotabek tidak ditarik ke pusat. Sarana kan harus ada penggantian, gak bisa. Apalagi tren pengguna kereta makin tinggi. Kalau menambah KRL kan nggak gampang harus nambah listrik aliran atas. Yang masalah itu masih campur ama kereta jarak jauh. Kalau kita nambah traffic ntar bisa-bisa gak jalan.

Kedepannya apa ekonomi akan dihapus?

Ya, AC Cuma tetap namanya ekonomi, kalau PSO-nya dibayar semua langsung kita beli semua gantiin yang lama.

Wawancara Bapak Ahmad Sujadi Kepala Humas Daerah Operasi I Jakarta

Penumpang kereta ekonomi ini kesannya kan susah diatur ya pak. Jadi menurut info yang saya peroleh dari Pak Dahlan (Kasi Sarana divisi Jabotabek) itu salah satu tujuan dari adanya KRL AC ekonomi itu untuk mendidik masyarakat. Memang beban ekonomi itu berat?

Jadi pelanggan KRL Jabotabek itu harus dilakukan perbaikan. Sejak tahun 76 KRL kan semua ekonomi tidak ada KRL AC. Sehingga itu perlu dilakukan perbaikan. Kebetulan pada tahun 2000 PT.KA memperoleh hibah 72 unit KRL dari pemerintah Jepang. Kemudian dicoba ada KA Pakuan, Bekasi Ekspres, dan ternyata peminatnya cukup banyak sehingga secara bertahap PT.KA terus menambah KRL-KRL semacam itu dengan membeli sendiri, berinvestasi sendiri. Jadi terus menambah KRL AC. Pakuan AC udah berapa puluh ya, sampai 40 perjalanan. Nah kita kan gak bisa melayani lapisan yang atas terus sementara ekonomi kan kita harus layani juga. Sementara kita kan tidak pernah mengadakan KRL ekonomi, sedangkan penumpangnya yang ekonomi lebih banyak sehingga perlu keseimbangan sehingga nanti pergeseran orang yang secara finansial mampu tetapi stasiun pemberhentiannya tidak berhenti KRL ekspres. Seperti orang yang dari Bogor mau ke Kalibata, Cawang, dan Tebet kan tidak terakomodasi. Nah, tahapan pertama adalah mengalihkan orang-orang yang tadinya naik KA ekonomi tetapi punya uang ke KRL AC ekonomi sehingga mengurangi kepadatan penumpang dari KRL ekonomi. Maka diluncurkan yang namanya Depok ekonomi AC, kemudian dari Bogor. Ini tahapan-tahapannya, karena permintaannya cukup tinggi, kita berharap sampai 2010 mengganti semua KRL yang ekonomi menjadi ekonomi AC. Nah, tarifnya kan kita pake perhitungan, kalau sampai Bogor kira-kira 7000-lah sudah BEP. Karena ekspres itu kalau pagi dari daerah pemukiman ke Jakarta pulangnya kosong. Sorenya dari sana kosong pulangnya penuh. Sedangkan biaya operasi dobel gak bisa menghitung hanya sekali jalan.

Itu kebijakan AC ekonomi ini karena memang murni adanya permintaan pasar atau..?

Dari pertama danya permintaan dari pasar. Yang kedua merupakan perbaikan layanan. Ekonomi kan keretanya panas sekali dan pintunya gak bisa nutup. Dari keselamatan sudah kurang. Nah kita ingin dengan kereta yang bagus..yang AC, orang dapat pergi..budaya baca yang tumbuh. Itu kita kasih fasilitas yang baik, yang nyaman, saya kira perilaku akan lebih baik. Sementara di KRL ekonomi, pertama, semua pintu tidak bisa ditutup karena ini terkait dengan teknis. Jadi banyak pintu yang diganjil padahal banyak copet dan lain-lain. Sehingga pada malam hari kita memperbaiki pintu aja nggak ada waktu sehingga kita matikan semua (pintu). Kemudian usia KRL ekonomi yang usianya sudah tua tapi ada produk yang tahun 97 bahkan 2001..HOLEC itu tapi bermasalah

Jadi kemaren ee..ngobrol dengan komunitas KRL mania ya dari tanggapan anggota KRL mania mengenai peluncuran ini (AC ekonomi) ee..ya mereka setuju, mendukung Cuma mungkin ada semacam penyesuaian tarif. Karena begini pak, mungkin kalau jarak jauh full Jakarta-Bogor mungkin sebanding dengan nilai yang dikeluarkan. Tapi kalau jarak dekat kan orang-orang itu sepertinya rugi pak, karena dari Jakarta ke Cikini kan ongkos 6.000. Ya kalau KRL Mania mengusulkan adanya penzanaan pak

Tapi sistem zona biasanya dimanfaatkan juga oleh penumpang. Jadi membuat rugi PT.KA. hitung zona biasanya mereka curi trayek sedangkan faktor kontrol kita kan masih kurang. Kalau di Jepang memang begitu masuk tiketnya melampaui dia akan kesulitan keluar. Tapi disini kan kita gak bisa. Itu yang membuat kelemahan sistem zona.

Jadi, mungkin ada gak..maksudnya dari PT.KA untuk menurunkan atau menyesuaikan tarif jadi lebih rasional dari segi penumpang itu..ya ada rencana ke depan untuk melakukan itu misalnya menambah kereta ee...trus diiringi dengan penurunan tarif?

Jadi mungkin kedepannya KA tidak harus selalu dari Bogor tapi mendekati dengan pelanggan. Mungkin sekarang kereta Pasar Minggu-Kota kan belum ada. Sedangkan peminatnya kan cukup baik. Mungkin kedepan harus dibuat rute-rute seperti itu tentu saja tarifnya berbeda dengan yang ke Bogor. Sehingga orang-orang jarak pendek itu bisa terakomodasi oleh kereta itu. Sementara penurunan tarif saya kira belum karena titik berat sebelumnya pelayanan lebih enak

Ini gak...pak ...ada timbul kekhawatiran dari PT.KA misalnya begitu ekonomi akan dihapuskan atau tidak?

Ekonomi masih akan disisakan tetapi untuk orang-orang yang bawa barang. Kan kalau pagi-pagi ada orang yang bawa sayur, buah-buahan, dan sebagainya

Ada perasaan kekhawatiran masyarakat akan melakukan tindakan anarkis karena mereka kecewa tarif kereta tidak lagi bisa terjangkau oleh mereka?

Sementara ini belum ada. Jadi tindakan anarkis, vandalisme, dan sebagainya biasanya ketika parkir. Ketika parkir ia ambil barang-barangnya lalu dijual. Bukan karena faktor dendam dan sebagainya. Jadi berdasarkan waktu pencurian yang berhasil kami rekam dia memang dijual (fasilitas kereta)

Kalau dari Jabotabek ini pendidikan apa sih yang diberikan untuk masyarakat biar lebih tertib?

Jadi...salah satu kelemahan di Jabotabek penumpangnya dari dulu tidak pernah dilakukan penertiban. Kami ini sedang berusaha melakukan itu. Jadi sekarang di Jabotabek kan dulu ada pembiaranlah. Tapi sekarang ini di Jabotabek sedang dimanage mengenai pokoknya kita survey awal 2006 untuk mengetahui tingkat pendidikan, tingkat kebutuhan mereka, kemampuan mereka, jenis kelamin penggunaanya. Itu sudah ada hasil survey. Nah dari survey itu kita melakukan langkah-langkah apa yang penting ternyata informasi. Informasi ternyata sangat penting. Selama ini mereka kan mendapat informasi ke HP saya. Sekarang ada call center. KRL call center. Kemudian nantinya dalam 2 bulan ini kita harus ada yang namanya identifikasi pelanggan nantinya dapat terdeteksi, namanya, alamatnya, nomor pelanggan, dan dengan identifikasi pelanggan itu kami bisa memberikan informasi yang tepat bagi mereka. Selama ini kita sudah ada KTB. Selama ini kan KTB kita hanya di stasiun saja kita belinya sedangkan data siapa pemakainya kita gak punya. Jadi komputer kita siapkan kalau softwaranya sudah beres. Sekarang kita kan menata peron-peron stasiun sekarang di Tebet sampai pasar Minggu sudah tidak ada pedagang lagi di peron. Itu yang terlalu lama kita biarkan. Nantinya toilet dan mushola nanti kita perbaiki semuanya. Jadi kami memang memerlukan waktu, memerlukan biaya untuk merevitalisasi kereta. Tapi setidaknya dengan pelayanan seperti ini mereka taulah perubahan yang ada. Kemudian masalah ticketing, tiket selama ini kan manual sehingga laporan pendapatan, berapa tiket yang terjual tidak bisa dipantau dengan cepat sehingga nanti di loket-loket dipasang komputer.

Rencana pemisahan Jabotabek itu bagaimana Pak?

Ya, jadi PT.KA sedang melakukan revitalisasi. Dari segi organisasi kita membuat beberapa perubahan. Salah satunya berdirinya PT. Jabotabek nanti sekitar Juli-lah bisa menjadi anak perusahaan. Ada beberapa perusahaan, PT. Jabotabek, PT. Properti KA, kemudian PT. Angkutan

Batu Bara nanti kerjasama dengan PT. Bukit Asam. Dengan joint kan modalnya bisa diperkuat, trek baru bisa dibangun, sehingga kapasitas angkutan meningkat.

Kalau untuk divisi Jabotabek itu model kepemilikannya seperti apa?

Ya, mungkin pertama modal awalnya semua dari PT.KA. tidak menutup kemungkinan kalau Pemda ikut mendanai. Jadi nantinya aset-aset stasiun milik corporate (PT.KA). jadi dia seperti pemiliknya saja. Kalau sekarang dia kan masih mengelola stasiun nanti tidak perlu. Nanti mereka akan kena charge misalnya mempekerjakan orang di loket berapa sewanya. Itu ada perhitungan secara rutin. Dia menggunakan jalan berapa kali dalam satu bulan. Jadi nanti kalau diterapkan seperti itu, saya kira pendapatan dengan biaya ketahuan sekali sehingga PSO yang diberikan perhitungannya lebih akurat.

Terkait dengan kebijakan subsidi itu tadi pak ee...sebenarnya kendala apa sih yang dihadapi oleh Jabotabek dalam subsidi ini apakah ya..tadi kan banyak kereta yang belum diganti

Jadi kita ini terlambat melakukan peremajaan. Namun, KRL ekonomi banyak kan buatan tahun 76, sdangkan tingkat okupansi, kepadatan penumpang selalu overload, itu yang sering terjadi. Nah kita dengan adanya Jabotabek mendapatkan modal untuk membeli kereta bekas dari luar saya kira untuk mengganti. Nah, kalau nanti PT.KA Jabotabek mendapat tugas mengangkut penumpang kelas ekonomi. Walaupun kelas ekonominya ber-AC kita meningkatkan taraf. Berarti kita tetap memberikan subsidi. Kita kan perhitungan PT.KA 7.000, pemerintah menetapkan 5.000, subsidi 2.000 berat perhitungannya

Kalau ee.. saya boleh tahu divisi Jabotabek dapat dana subsidi berapa sih pak..kan kalau KA dapat 450 miliar ya pak?

Ya..kita masih campur sih ya...saya kurang tau Jabotabek dapat berapa. Nah, nanti dengan adanya pemisahan perhitungannya lebih tertib

Kalau tadi banyak aset-aset PT.KA banyak yang tidak terkelola khususnya di Jakarta itu nantinya akan membantu juga ee...apa khususnya untuk Jabotabek?

Ya jadi dia membantunya global. Jadi dia PT. Properti ini nanti mendapat ee..devidennya masuk ke induknya PT.KA di pusat (Bandung). Jadi itu sebenarnya di Jabotabek kan juga ada properti. Tapi nantinya kan dari pendapatan itu dia dinaikkan lagi secara global. Ini Jabotabek saya kasih modal lagi beli kereta lagi kan bisa juga. Jadi ya secara global ..bukan masing-masing

Untuk kedepannya kan saya dengar ada penambahan lagi untuk AC ekonomi?

AC ekonomi. Jadi kita kan ada KRL yang datang itu bisanya mengganti ekspress

Kalau AC ekonomi itu rata-rata kan buatan tahun 80-an. Kalau diperhitungkan umur ekonomisnya itu bisa bertahan lama gak pak?

Ya ..15 tahunlah. Karena yang tahun 2000 aja masih utuh kan keretanya, karena AC dan perawatannya tidak terlalu sulit. Suku cadangnya masih ada. Ya, lebih mudah dari pada HOLEC

Kalau nanti 2009 kedepannya ada penambahan lagi 56 ini kan untuk 2008-11-04

Ya kemungkinan akan ada bulan Juli nanti ada

Idealnya itu berapa gerbong yang dibutuhkan?

Kalau idealnya sekitar 700-an. Cuma kalau kereta jumlahnya 700 dengan rangkaian 8..kalau di Jepang kan 10 gerbong. Kalau di sini kan gak. Kendalanya ada pada listrik itu masih kurang suplainya. Kedua, peron. Peronnya memang desainnya ada dua kereta yang gak kebagian peron. Itu harus diperpanjang. Kemudian perlintasan, kalau menambah kapasitas kereta api yang lewat itu kan bingung tapi kalau menambah rangkaian misalnya ada 400 perjalanan sehari kita tambah dua-dua kan jadi bertambah. Tapi tidak menambah perjalanan KA itu harapannya kedepan.

Mekanisme pemberian subsidi dari kereta ee...?

Jadi kita ada tim antar departemen. Dari Dephub ada, PT.KA ada Dari Departemen Keuangan ada. Jadi tim itulah yang mengitung KA mana yang harus disubsidi. Jadi kereta itu sudah disebutkan disitu kereta apa saja. Sehingga perhitungannya pertahun bisa ketemu. Jadi kalau kita misalkan menjalankan KA dalam kontrak PSO yang sudah ada, belum tentu mendapatkan PSO. Contohnya ini (KA) Rangkas Jaya yang kita luncurkan kemaren. Nah kita memasang tariff PSO Cuma tidak masuk anggaran tahun ini.

Jadi ini ditentukan kereta-kereta mana saja?

Ya...ditentukan kereta-kereta mana saja...kalau Jabotabek sebenarnya dari segi finansial memang dia lebih gedean pendapatan dibanding biaya operasi yang diberikan. Tapi, kalau dia kan tidak mengurus listrik aliran atas, tidak mengurus perawatan jalan dan rel. Itu Daop (Daop I Jakarta)...sehingga sebagian pendapatan dari Jabotabek kan harus diserahkan ke corporate...ke kantor pusat. Misalkan pendapatan 200 kamu saya kasih untuk biaya operasional 110 yang 90 masuk ke sini. Yang 90 kan buat biaya perawatan jalan, persinyalan, listrik aliran atas, kemudian trek, penjaga pintu perlintasan. Dia kan gak bayar, yang bayar PT.KA. pengatur perjalanan KA yang bayar kan DAOP I. PPKA Kota, Gambir, Manggarai yang bayar DAOP I. mereka hanya lewat-lewat saja. Jadi sebenarnya praktek-praktek KA swasta di Jakarta sudah terjadi dengan adanya Jabotabek itu praktek swasta. Ya, operator yang mengizinkan KA mau keluar kan pengatur perjalanan KA itu orangnya DAOP I. Masinis dan kondektur itu (punya) Jabotabek. Karyawan Jabotabek itu hanya 648 orang tidak lebih dari 1000 yang organik. Yang organik 648 terdiri dari banyak masinis, kondektur yang memang persyaratannya harus organik. Kalau spin of saya kira dengan jadi PT. dia akan leluasa mencari investor. Saya pengen nambah gerbong rangkul orang lain. Nah, nanti spin of itu konsepnya Jabotabek gak punya stasiun. Tebet sampai sana balik ke corporate. Karena kita akan membuka peluang kereta api swasta. Sehingga nanti ada perhitungan petugas-petugas loket orang Jabotabek dia sebagai agen yang membuka ticketing di stasiun. Dia berapa space yang digunakan dia sewa. Jadi Jabotabek nantinya nyewa ke corporate. Jadi nanti ada perusahaan IMO (infrastructure Maintenance Operation). Jadi nanti KA sebagai holding dia punya anak perusahaan yang khusus merawat jalan, persinyalan, stasiun. Orang yang mau make sewa ke perusahaan itu. PT.KA sebagai operator dia kan nanti PT.KA yang operasional, pelayanan kereta api-kereta api. Kemudian KA-KA merawat kita harus bayar.

Menurut Pak Sujadi peluang keterlibatan swasta dalam bisnis KA untuk skop Jabotabek

Saya kira tidak ada yang mau karena investasi KA sangat mahal. Gerbongnya kereta api yang KRL bekas pasarannya kan 800 juta sampai 1 miliar. Kalau beli baru 8 milyar sampai 10 milyar per gerbong. Jadi uang 80 miliar baru dapat keretanya saja belum bisa jalan. Mahal sekali...makanya gak ada yang mau. Di Jepang kenapa bisa untung karena propertinya mendukung. Disana kan nee...subsidi dari property. PT.KA berharap yang terjadi seperti itu. Makanya nanti PT.KA akan ada perusahaan property KA.

Perusahaan apa saja Pak yang sudah dibikin

Yang sudah ya...PT. Restoran KA. Itu dulu kan dia mengikuti sewaktu jalan, dipisahkan menjadi PT. Restoran KA. Nah dengan dibuat PT, dia bisa membuka catering di stasiun, kalo dia mau di mall silakan nanti kan bisa mendapat keuntungan yang lebih besar. Dia menyewa manajer dari luar sehingga medapat deviden dari PT.KA. kemudian PT. Railink. Kemudian yang akan dilaunching adalah 3 perusahaan PT.KA Jabotabek, PT. Angkutan Batu Bara tapi join sama Bukit Asam, namanya belumlah, satu lagi PT.Properti Jabotabek.



Wawancara Bapak Hendrowijono Ketua Umum Masyarakat Kereta Api (Maska)

Rencana penggantian KA ekonomi menjadi KA AC ekonomi ya..saya sebagai pengguna KRL ekonomi sehari-hari merasakan sekali manfaat kereta ekonomi murah terus banyak masyarakat yang bisa menikmati. Tapi dengan adanya rencana penggantian ini nanti ada sebagian masyarakat yang tidak bisa lagi mengakses layanan transportasi murah

Artinya begini, kalau kebijaksanaan itu dilaksanakan begitu saja lalu kesannya kereta api menaikkan harga tiket dengan cara menambah fasilitas. Tadi ekonomi menjadi ekonomi AC. Ada dua hal yang mesti kita tahu, bagaimanapun kereta api angkutan kota, kelas ekonominya harus lebih banyak dari kelas AC atau eksekutif. Karena sasaran mereka itu adalah kelas yang tidak mempunyai artinya lapisan bawah. Lapisan bawah bukan orang miskinnya. Tetapi mereka yang bekerja pada level bawah seperti juga mahasiswa yang belum punya penghasilan sendiri. Kalau dia (PT.KA) menjalankan kereta api pake AC, kereta api tidak berhak lagi mendapat dana PSO atau subsidi, dia tidak berhak. Kalau dia masih mau mendapat subsidi dia harus menjalankan kereta api ekonomi dan PSO itu besar artinya sehingga kereta api atau divisi Jabotabek atau kalau nantinya sudah dipisah tidak akan meninggalkan kereta ekonomi meskipun nantinya perbandingannya akan dikurangi sedikit dipakai untuk ekonomi plus. Nah, ekonomi plus itu memang sasarannya untuk pegawai yang tidak bisa membayar penuh. Jadi sasaran ekonomi plus itu mereka yang setiap hari atau sekali-kali naik kereta api tapi tidak mau berdesak-desakan dan punya uang lebih. Karena punya uang lebih dapat fasilitas lebih. Kalau mereka mau lebih lagi ya kelas eksekutifnya. Ee...jadi pada dasarnya tidak akan ditinggalkan. Kami dari Maska pasti akan protes keras kalau dengan adanya itu (AC ekonomi) penumpangnya banyak lalu porsi kelas ekonomi dikurangi meskipun itu hanya beda sedikit. Jadi, jangan sampai ekonomi dihapus atau dihilangkan. Malah kalau bisa diperbanyak.

Menurut Pak Hendro apa sih yang mendasari pola subsidi seperti sekarang. Kalau sebelum PSO kan subsidi langsung. Kalau sekarang kan ada kontrak-kontrak itu. Yang mendasari pemerintah untuk melakukan mekanisme itu apa sih?

Jadi begini...kereta itu bagaimanapun juga sama seperti alat transportasi yang lain harus menghitung berapa biaya operasi sehingga berapa tiket harus diberlakukan. Tiket yang diberlakukan harganya harus lebih tinggi dari biaya operasi. Tapi untuk kelas ekonomi tidak hanya di Jabotabek tapi seluruh kereta api ekonomi, juga kapal laut itu ditetapkan oleh pemerintah dengan tarif yang dibawah biaya operasi. Jadi tidak akan untung. Selisihnya itu dibayar oleh pemerintah sebagai PSO. Maksudnya supaya pemerintah..ee...operator apakah itu kereta api, Pelni, atau PPD itu bisa menerapkan tarif yang murah karena selisihnya dibayar oleh pemerintah tanpa dia harus mengejar kelas eksekutif untuk menambah pendapatannya. Kalau dulu, kalau PSO kurang waktu kereta api masih banyak penumpangnya, itu terjadi subsidi silang. Jadi kelas eksekutifnya tarifnya tinggi jauh diatas biaya operasi. Nah selisihnya itu dipakai untuk biaya operasional yang tidak terbayarkan oleh kelas ekonomi. Itu kira menurut hemat saya yang menjadi dasar pemerintah mengambil pola PSO.

Menurut Pak Hendro titik permasalahannya ada dimana?

Titik masalahnya pelayanan masyarakat. Karena pada dasarnya pelayanan masyarakat itu tidak dapat dilakukan sendiri oleh pemerintah. Dia (pemerintah) bukan badan usaha jadi ditunjuklah. Kebetulan PT. Kereta Api, atau Pelni, atau Damri dan pemerintah memang lebih nyaman kalau yang melakukan ya BUMN. Nah pelayanan ke masyarakat itu harus semurah mungkin, sebagus mungkin, walaupun itu relatif, lalu pemerintah menomboki dan itu terjadi dimanapun di seluruh dunia.

Disemua perusahaan kereta di dunia pak?

Ya. Malah di beberapa tempat yang saya tahu, di Eropa itu, Belanda-Belgia, dari 100% pendapatan kereta itu, 50-55% itu berasal dari PSO. Kalau di kita itu PSO-nya gak sampai 25%.

Masalah subsidi ini kan, PT.Kereta Api karena subsidinya sedikit seolah-oleh enggan untuk mengembangkan kereta ekonomi. Karena ini menurut saya yang statusnya sebagai BUMN yang harus *profit oriented*. Kita tahu bahwa PT.KA ini salah satu BUMN yang hampir tidak menghasilkan profit.

Jadi begini..ee..kereta api itu sebagai PT, harus profit center. Tetapi karena dia juga dapat tugas untuk melayani masyarakat, public service, pelayanan kepada masyarakat umum, maka dia harus diatur tarifnya oleh pemerintah. Pemerintah mengukur kemampuan masyarakat berapa sih, kalau 1.500 ya 1.500 mungkin biaya operasinya mungkin 4.000. nah pemerintah harus menomboki itu semua. Yang menjadi masalah pemerintah tidak mampu menomboki pun membayar selisihnya secara penuh. Jadi kalau biaya operasinya 4.000 lalu PT.KA harus menerapkan tariff 1.500 maka yang 2.500 itu pun tidak dibayar sepenuhnya. Nah itu, yang mendorong PT.KA mencari sumber-sumber lain ya dari peningkatan kelas itu (AC ekonomi), lalu kereta eksekutif. Kebetulan karena kereta yang ekonomi plus itu merupakan kereta bekas dari Jepang yang sudah dari sananya ada AC-nya walaupun disana kelas ekonomi.

Menurut Pak Sujadi (Ahmad Sujadi Humas Daops I Jakarta)AC ekonomi itu sebenarnya masih disubsidi karena ekonomisnya sebenarnya 7.500

Oh itu ya...

Kalau begitu subsidinya dari pemerintah atau PT.KA sendiri?

Kalau itu berarti subsidi silang dari eksekutif. Karena kalau itu disebut pakai AC itu tidak ada satu aturan pun yang membolehkan pemerintah mensubsidi pada layanan yang diberi embel-embel kenikmatan. Yang boleh dikasih subsidi hanya layanan standar, kereta kelas 3, ekonomi, bukan yang kelasnya beda lagi walaupun namanya ekonomi plus itu ya

Kalau menurut bapak, jadi AC ekonomi itu sebenarnya akan menggantikan ekonomi semuanya. Jadi ekonomi tetapi statusnya AC. Itu apakah berhak mendapat subsidi?

Kalau subsidi internal ya

Kalau dari pemerintah?

Tidak bisa nanti pemerintah akan disalahkan karena UU tidak membenarkan pemerintah memberi subsidi pada satu layanan umum yang ada AC-nya.

Jadi tidak mungkin walaupun semuanya pakai AC?

Tidak...kecuali kalau itu sudah menjadi layanan standar seperti yang saya katakan tadi. Kecuali kalau kereta kelas 3 itu pakai AC semua, nah itu....

Kemudian pak, terkait dengan peran swasta dalam perkeretaapian khususnya di Jabotabek. Menurut bapak itu bagaimana swasta masuk ke dalam bisnis ini mengingat kereta api merupakan bisnis yang high cost?

Apa..apa..yang uang yang kembali itu bukan fast moving juga bukan karena gak bisa cepat kembalinya, bukan hanya biaya yang tinggi untuk investasinya tapi pengembaliannya tidak kurang dari 30-40 tahun. Swasta banyak yang mau tapi dia sebatas mengoperasikan. Jadi dia hanya menyediakan kereta dan lokomotifnya lalu stasiun atau relnya yang menyediakan pemerintah atau BUMN lain. Itu Jabotabek banyak terutama dari Pemda. Misalnya Pemda Bogor, Pemda banten, atau Bekasi yang banyak penduduknya itu yang ke Jakarta, kemudian dia punya kewajiban moral untuk memberi kenyamanan, kecepatan, dan kesempatan kepada warganya yang cari makan di Jakarta karena toh dia akan bayar pajaknya di Bogor, di Bekasi gitu. Jadi kayak gitu. Jadi nanti selain swasta murni itu juga daerah akan mau sekali untuk ikut dalam mengelola kereta api.

Terkait subsidi ini, menurut Pak Hendro alternatif subsidi apa yang bisa digunakan selain mekanisme PSO ini?

Alternatifnya...kalau angkutan ini gak mungkin ada karena biaya kereta api biaya operasinya sangat mahal. Tapi kalau dibandingkan pemakaian BBM-nya per km per kepala itu jauh lebih murah dibanding misalnya bus kota atau mikrolet. Nah sekarang yang menjadi masalah ketika mikrolet itu sudah dipaksa dilepas sebagai entitas bisnis sendiri tanpa PSO itu yang terjadi karena dia banyak sekali investor yang mau. Melihat operasi begitu uang masuk kan kalau kita punya mikrolet kalau hari ini kita jalan langsung kita dapat duit. Kalau di kereta api gak bisa begitu karena biaya pembangunan apa...lama dan mahal. Nah, di kereta api sampai sekarang belum ada satu cara bagaimana ekonomi itu bisa berjalan sendiri supaya dapat memenuhi kebutuhannya sendiri. Karena ketika..apa..tingkat hidup masyarakat baik, kemampuan untuk membeli bagus, misalnya terkadang sekarang masyarakat mampunya Cuma bayar 1.500 tapi kita masih makmur,kita punya kemampuan secara itungan 3.000. itu masak keretanya yang akan meningkat. Karena pada saat orang punya uang ia akan memilih kereta yang lebih bagus. Tapi kalau ada yang paling bawah selalu ada segmen paling bawah yang harus tetap dilayani ee..pemerintah melalui PT.KA, DAMRI, dengan harga yang murah untuk tingkat penghasilan itu. Jadi kalau sekarang penghasilan kotor kita...penghasilan per kapita kita misalnya 1000 dollar nanti meningkat menjadi 2.000 dollar nantinya kelasnya naik. Kereta api...KRL Jepang kan pake AC itu disana masuknya standar ekonomi. Jadi, dapat subsidi dari pemerintah...PSO bukan subsidi. Jadi kalau PSO itu lain dia memberikan apa...selisih tadi.

Dengan subsidi PSO ini tujuannya apa...dari renstra Dephub itu salah satunya keterlibatan peran swasta..itu menurut Pak Sujadi praktek-praktek swasta itu sudah berlangsung karena stasiun-stasiun itu milik Daops I, pintu perlintasan kereta itu semua...jadi Jabotabek itu..ee...praktek swasta sudah masuk ke Jabotabek

Ya itu sebenarnya kan masuk ke biaya operasi ya...sewa stasiun, lalu bayar penjaga pintu perlintasan, bayar satpam itu masuk dalam biaya operasi kan. Nah, biaya operasi ini ditambah biaya bahan bakar 60% dari biaya operasi kereta api, dan biaya pegawai yang lain. Itu masih jauh lebih tinggi daripada pendapatan dari karcis. Karena yang akan dihitung berapa sih kapasitas kereta itu lalu kalikan berapa. Jadi kalau biaya operasi satu kereta 3.000 tapi ketika dijual dengan 200 penumpang sekali jalan itu misalnya hanya didapat berapa gitu ya...atau setahun berapa...nah itu yang tetap menjadi selisih, memang unsur swastanisasi ya, unsur bisnis sudah berjalan hanya berupa kalau yang tadinya semuanya ditanggung sendiri, penjaga perlintasan punya sendiri, biaya perlintasan ditanggung sendiri, tetapi sekarang lain institusinya. Itu kayak masuk sari saku kiri saku kanan, bukan murni..apa yang murni bisnis. Jadi kalau divisi Jabotabek membayar sewa orang-orang yang jaga

perlintasan, bayar sewa...stasiun, itu bukan bisnis murni. Itu hanya pindahkan saku kiri saku kanan. Nanti ketika dia jadi pisah itu memang bisnis, tetapi ee...masih dalam koridor ia tetap memberi subsidi pada penumpang.

Salah satu penyebab KA ekonomi buruk pelayanannya salah satunya karena masih banyak penumpang-penumpang gelap yang membebani kereta ekonomi itu sendiri. Menurut Bapak bagaimana?

Ada dua hal..ada kemauan untuk membayar atau willing to pay dari masyarakat kita yang masih rendah. Selain rasa jagoan, kan biasanya anak-anak kalau bisa gak bayar, bisa kucing-kucingan sama kondekturnya bahkan naik..kayak gitulah. Kedua, ketidakmampuan dari PT.KA untuk menyediakan jumlah kereta api yang cukup. Itu relatif, walaupun dalamnya kosong tetap aja ada yang naik keatas. Dari warga adalah bahwa PT.KA tidak punya kemampuan untuk melakukan penertiban. Ketika penertiban dilakukan itu pun hanya untuk shock therapy. Disemprot pakai cairan kuning itu gak dilakukan lagi. Begitu disemprot lagi orang naik lagi karena tidak ada satu penertiban yang dilakukan oleh aparat penertib secara simultan. Nah itu dia penyebabnya. Kalau masyarakat pertama kali dia mau willing to pay, mau bayar, itu sudah tak masalah. Orang kalau sudah bayar ngapain dia naik ke atas. Terus keretanya cukup gak. Terus apa...tingkat free riders 30% dari penumpang itu kenapa, kerana penyebabnya kereta terlalu padat pada jam-jam tertentu sehingga kondektur tidak punya kesempatan untuk memeriksa semua penumpang. Yang kedua, stasiun masih banyak yang terbuka dari manapun bisa masuk terutama Manggarai ke selatan atau dari Tanah Abang..pokoknya bukan yang layang itu terbuka...jadi orang gampang masuk ke kereta api tanpa bayar. Jadi ini yang harus dilakukan kalau PT. KA ingin murni mendapat penghasilan dari tiket sebanding dengan jumlah penumpang yang naik.

Dengan subsidi PSO ini kan, tadi seperti yang bapak bilang kalau kurang disubsidi silang dari kereta eksekutif. Salah satunya adri trayek Jakarta-Bandung. Nah sekarang trayek itu anjlok kan pak?

Tadinya bukan hanya Jakarta-Bandung saja. Kereta Argo itu mensubsidi juga kereta-kereta ekonomi untuk jarak jauh. Sekarang gak bisa lagi karena jalan tol, pesawat. Nah, makanya PT.KA lalu minta pada pemerintah untuk ditambah subsidinya. Tadinya bisa ditutup dari pendapatan dari Parahyangan, Argo, dan Taksaka, dan sebagainya, kelas eksekutif ya. Tapi sekarang tarif tarif kereta eksekutif itu separo dari ee...lebih dikit dari separo malah, kayak Argo Gede dari 70 menjadi 45, Parahyangan dari 50 menjadi 35, karena tidak kuat bersaing dengan jalan tol. Tetapi kecendrungan yang terakhir, pesawat sudah mulai naik (tiket). Pertama kali karena hilangnya Adam Air yang pangsa pasarnya 30% dari semua penumpang pesawat. Jadi 30% ini terus masuk ke pesawat-pesawat lain yang mengakibatkan mereka ini tahan harga. Kedua, makin mahalnya BBM. Terus yang ketiga juga dari harga adalah tingkat keselamatan yang sekarang lebih diawasi ketat sehingga biaya-biaya yang tadinya dipotong untuk keselamatan selama ini sekarang masuk ke dalam komponen tiket. Sekarang kereta api Argo ke Surabaya udah mulai penuh. Parahyangan sama Argo Gede sudah penuh. Karena dulu kalau dibidang Jakarta-Bandung 2 jam sekarang tidak dan ternyata masih nyaman di kereta api dibanding misalnya naik travel yang kemungkinan kecelakaanya jauh lebih tinggi daripada kereta.

Terkait dengan adanya selentingan kabar bahwa subsidi itu digunakan untuk menutup kerugian, kayak Parahyangan biar tetap jalan karena sebagian diambil dari dana subsidi

Bisa jadi...tapi pemerintah memberi subsidi itu sudah menghitung penumpang KA ekonomi lalu dikalikan berapa biaya yang dibutuhkan. Kalau kebetulan dapat misalnya 10.000 orang lalu yang naik KA ekonomi itu yang naik 9.000 orang. Nah, yang 1.000 ini kan gak usah dikembalikan

pemerintah, ini untuk merawat kereta ...kalau yang kelas eksekutif itu bisa saja tetapi menyalahi. Kan bisa saja untuk merawat KA ekonomi yang bengkelnya sama. Tapi saya melihat itu bukan sesuatu yang penting. Kenapa karena subsidi atau PSO dari pemerintah itu jauh dari yang dibutuhkan. Untuk merawat KA ekonomi saja harus rawat ulang apalagi kalau mesti beli baru jadi gak bisa.

Selama ini alternatif kereta untuk menalangi semua itu dari mana?

Sebetulnya kereta itu punya banyak usaha yang bisa dikembangkan misalnya penyewaan tanah, lalu properti, tapi PT.KA tidak piawai dalam soal ini sehingga banyak pendapatan yang bisa didapat itu malah tidak didapat. Kemaren itu bukannya diambil dari mana-mana, memang perawatannya kurang. Sebagai perbandingan gini...satu rumus dari apa...bisnis kereta api...apa operasional kereta api, biaya perawatannya harus 5% dari harga baru. Jadi kalau harga baru misalnya 1 juta itu harus ada 50 ribu yang harus disiapkan untuk perawatan. Kenyataannya sekarang gak 5% tapi 1,5% atau 2,5%. Dengan 2,5% saja berarti dia kehilangan kesempatan untuk merawat dengan baik sebanyak 2,5%. Jadi misalnya rodanya mesti diganti sekarang tidak diganti karena tidak ada biayanya. Itu membuat kereta-kereta tidak hanya kereta saja ya, alat-alat produksi kereta api terjadi degradasi karena biaya perawatannya sangat mahal sangat jauh dari yang dibutuhkan. Maksudnya dengan 5 % ketika usianya 20 tahun itu masih bagus dijalankan seperti kereta Jepang sehingga tingkat keselamatannya juga tinggi, kenyamanan penumpang juga tinggi.sekarang kereta tua paling hanya dipoles terus jalan lagi.

Terkait pemisahan Jabotabek prospeknya ke depan untuk masyarakat terutama golongan menengah kebawah?

Begini ya...peranan kereta api masih rendah hanya 3 % dari angkutan massal perkotaan. Padahal di kota-kota besar lainnya antara 15-20%. Minimal 15%, rata-rata 17 atau 18%. Di kita Cuma 3 %. 3% pun udah kayak gitu kan. Nah kalau kereta mau sampai tingkat 17% persen intinya dia harus bangun jaringan kemana-mana di kotaitu. Biarpun ia nanti di spin of menjadi perusahaan sendiri saya kira kalau bukan pemerintah yang bangun gak akan bisa. Kayak misalnya jalur MRT. Ini kan MRT kereta juga. Pemerintah kan bukan PT.KA atau pemerintah, Ditjen KA tidak punya uang untuk bangun itu, harus ada investor. Investor nantinya akan mikir akan kembali dalam beberapa lama dan investor akan bilang pembebasan tanah bukan saya tapi pemerintah yang harus membebaskan tanah dan sebagainya. Bikin jalur misalnya dari timur ke barat atau menyilang dari Priok misalnya sampai Kebayoran, Blok M. Siapa yang ngebangun karena swasta nggak akan sanggup membangun. Dengan spin of itu pun tidak akan cocok untuk merangsang pembangunan jalur kereta kecuali kalau pemerintah yang turun tangan.

Lalu dengan persaingan antar moda transportasi publik dan transportasi pribadi di Jakarta, sekarang kan Jabotabek masih 3% tapi penumpangnya berjubel sedangkan transportasi pribadi sudah menggila di Jakarta

Itu transportasi pribadi makin gila karena failitas angkutan umumnya kurang. Kalau saja ke semua arah ada busway misalnya, orang akan banyak ninggalin mobil. Busway itu mengurangi banyak perjalanan orang yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi. Karena banyak orang yang kemudian taro aja mobilnya dirumah kemudian dia naik kendaraan sampai terminal busway dia menuju kemana. Nah lebih bagus lagi kalau bukan busway tetapi kereta api, apakah itu layang atau bawah tanah, karena kapasitas kereta itu jauh lebih besar daripada bus. Jadi kalau memang misalnya mengurangi kepadatan di jalan raya harus membangun kereta api atau angkutan massal

Peran pemerintah untuk kedepannya selain untuk ekonomi ya...apa menghidupkan INKA yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perkeretaapian tanah air khususnya Jabotabek

Ya..pertama kali ya...kalau pemerintah ingin kereta api berperan besar (dalam sistem transportasi massal) keawajiban pemerintah seperti yang diatur dalam UU harus dijalankan yaitu membangun prasarannya. Prasarana kereta api seperti di Belanda, di Perancis itu, setiap pemukiman baru mereka (pemerintah) bangun jalan baru. Bukan perusahaan yang bikin kalau itu, itu akan lebih bagus tapi pemerintah tidak mau karena kalau...karena pertama biaya pembangunan kereta api itu, baru pembangunan awal, ya biaya awal pembangunan KA itu sangat mahal sehingga kalau pemerintah fokus ke situ akan ada iri-iri dari Kalimantan yang gak punya KA, dari Irian, Maluku, Sulawesi. Kan KA Cuma ada di Jawa dan sebagian Sumatera saja kan. Kalau fokus disitu, jawa lagi...jawa lagi mereka dari Sulawesi protes karena porsinya jadi lebih sedikit karena sekian ribu untuk KA. Dilema itu yang membuat pemerintah ragu-ragu.

Kalau untuk industrinya, bagaimana pak?

Kalau industri itu kalau PT.INKA kalau dia hanya pelanggannya PT.KA tidak akan bisa bertahan. Makanya dia sekarang bikin kereta api untuk Myanmar, Bangladesh, Malaysia. Sekarang malah menjadi mitra angkasa pura untuk buat jembatan masuk menuju pesawat, itu yang dia bikim. Kemudian ia bikin bloirer untuk PLN. Kalau dia mengharapkan dari PT.KA pertumbuhannya sedikit. Sekarang gini kalau ada 200 sekian jadwal Jabotabek, kalau itu ditambah fekuensinya dengan tambah kereta dengan tambah 30% aja yah lalu jeda perjalanan, headway kereta depan sama belakang 3 menit tidak ada pintu perlintasan yang akan terbuka, tertutup terus. Itu yang menjadi masalah karena KA kita masih sebidag dengan jalan raya kecuali kalau dibawah tanah semua atau diatas. Jadi banyak masalah yang akan berkaitan dan berkepentingan kalau KA dikembangkan. Jadi efeknya orang akan lari ke angkutan darat (mobil atau motor)

Saya rasa cukup sekian dulu pertanyaan-pertanyaan dari saya Pak Hendro. Terima kasih banyak atas waktunya.

CONTOH PERHITUNGAN PSO KERETA API

PERHITUNGAN PSO TAHUN 2005
KA EKONOMI JARAK JAUH

I KARAKTERISTIK LINTASAN	LOGAWA Purwokerto Jember	KERTAJAYA Sby.PasarTuri Pasarsenen	BRANTAS Kediri Pasarsenen
Nama KA			
Asal			
Tujuan			
Jarak Lintas	675	719	744
Jenis Lokomotif	CC201	CC201	CC201
Berat Lokomotif	82	82	82
Kereta Penumpang			
- Jumlah Kereta K3	9	8	8
Kapasitas TD K3	106	106	106
Kapasitas Tempat Duduk (Buah)	954	848	848
Kereta KP3			
- Jumlah Kereta KP3	0	1	1
Kapasitas TD KP3	80	80	80
Kapasitas Tempat Duduk (Buah)	0	80	80
Restorasi			
Jumlah Restorasi (KM3 / KMP3)	1	1	1
Jumlah Tempat Duduk	48	48	48
Total kapasitas TD	1002	976	976
Jumlah bagasi	0	0	0
Berat Begasi	36	36	36
Berat Kereta	36	36	36
Berat Rangkaian	442	442	442
II PERHITUNGAN PRODUKSI			
Jumlah hari dalam setahun	365	365	365
Jumlah hari di balai yasa	61	61	61
Jumlah Hari kerja	304,00	304,00	304,00
Jam kerja rata - rata per hari	15,00	15,00	15,00
1 Utilisasi Sarana			
a Utilisasi Lokomotive			
Utilisasi Lok per tahun (Jam)	4.560,00	4.560,00	4.560,00
b Utilisasi Kereta Penumpang			
Utilisasi Kereta per Tahun (Jam)	4.256,00	4.256,00	4.256,00
2 Jarak Lintas (Km)			
3 Waktu tempuh lintas (Jam)			
4 Hari operasi per tahun (Hari)			
# Produksi lintas (Pnp-Km) / hari			
6 Produksi lintas (Pnp-Km) per tahun			
III PERHITUNGAN BIAYA TOTAL			
a Biaya Penyusutan Sarana			
1 Penyusutan Lokomotif			
Harga lokomotif			
Harga lokomotif	Rp 14.780.304.000	14.780.304.000	14.780.304.000
Umur Ekonomis (Tahun)	15	15	15
Biaya Penyusutan per Tahun	Rp 985.353.600	985.353.600	985.353.600
Biaya Penyusutan per Jam	Rp 216.086,32	216.086,32	216.086,32
Penyusutan per lintas	Rp 2.891.955,19	2.578.630,04	2.942.375,33
Biaya Penyusutan (Pnp-Km)	Rp 4,28	3,67	4,05
2 Penyusutan Kereta			
Harga Kereta / buah			
Harga Kereta / rangkaian	Rp 2.196.801.200	2.196.801.200	2.196.801.200
Umur Ekonomis (Tahun)	20	20	20
Biaya Penyusutan per tahun	Rp 1.098.400.600	1.098.400.600	1.098.400.600
Biaya Penyusutan per Jam	Rp 258.082,85	258.082,85	258.082,85
Penyusutan per Lintas	Rp 3.454.008,78	3.079.788,65	3.514.228,11
Biaya Penyusutan (Pnp-Km)	Rp 5,11	4,39	4,84

PERHITUNGAN PSO TAHUN 2005
KA EKONOMI JARAK JAUH

I KARAKTERISTIK LINTASAN		LOGAWA Purwokerto Jember	KERTAJAYA Sby.PasarTuri Pasarsenen	BRANTAS Kediri Pasarsenen
Nama KA				
Asal				
Tujuan				
b Biaya Perawatan Sarana				
1 Perawatan Lok/tahun	Rp	739.015.200	739.015.200	739.015.200
Utilisasi Lok/tahun		182.400	182.400	182.400
Standar Perawatan Lok/tahun		4051,62	4051,62	4051,62
Toleransi km Tempuh		1,30	1,30	1,30
Biaya Perawatan Lok/Km	Rp	5.267,10	5.267,10	5.267,10
Biaya Perawatan Lok/Km-Pnp	Rp	5,26	5,40	5,40
2 Biaya Perawatan Kereta				
Utilisasi kereta/tahun (km/tahun)	Rp	1.537.760.840	1.537.760.840	1.537.760.840
Standar Perawatan Kereta / Km	Rp	170.240,00	170240	170240
Biaya Perawatan Kereta / Pnp - km	Rp	9.032,90	9.032,90	9.032,90
		9,01	9,26	9,26
c Biaya Pelumasan				
Pemakaian Pelumas / Km (Liter)		0,068	0,068	0,068
Harga pelumas / Liter	Rp	35.555,70	35.555,70	35.555,70
Biaya Pelumas / Km	Rp	3,143	3,143	3,143
Biaya Pelumas / Lintas	Rp	2.121.608,62	2.259.906,07	2.338.484,17
Biaya pelumas / Pnp-Km	Rp	3,14	3,22	3,22
d Biaya BBM				
Satuan pemakaian / Gross Ton - Km (Liter)		0,0074	0,0074	0,0074
Grosston		442	442	442
Pemakaian BBM / Km (Liter)		3,27	3,27	3,27
Harga BBM / Liter	Rp	2.100	2.100	2.100
Biaya BBM / Km	Rp	6.868,68	6.868,68	6.868,68
Biaya BBM / Pnp-Km	Rp	6,85	7,04	7,04
e Biaya Pegawai				
* Biaya Awak				
1 Biaya Tetap				
- Masinis / jam	1 Rp	14.602,86	14.602,86	14.602,86
- Pembantu Masinis / Jam	1 Rp	14.602,86	14.602,86	14.602,86
- Kondektur / jam	2 Rp	29.205,72	29.205,72	29.205,72
- Petugas lain / jam	3 Rp	43.808,58	43.808,58	43.808,58
Biaya tetap / jam	Rp	102.220,02	102.220,02	102.220,02
2 Biaya Premi Awak				
- Premi Dasar /Lintas	Rp	52.006	59.000	59.000
- Premi Makan/Lintas / tambahan	Rp	50.000	35.000	50.000
- Premi tempuh (Khusus Masinis dan)	Rp	124.875	111.445	137.640
Premi lainnya				
Biaya premi per lintas	Rp	226881	205445	246640
Biaya Awak / lintas	Rp	1.594.925,66	1.425.270,63	1.638.536,00
Biaya Awak / Pnp - km	Rp	2,36	2,03	2,26
* Biaya Non Awak				
Biaya Non Awak KA ekonomi		97.300.590.750,11	97.300.590.750,11	97.300.590.750,11
Realisasi KA - KM KA Ekonomi		18.703.197,84	18.703.197,84	18.703.197,84
Biaya Non Awak / km		5.202,35	5.202,35	5.202,35
Biaya Non Awak / Pnp-km		5,19	5,33	5,33
f Biaya Stasiun				
Biaya Stasiun KA Ekonomi	Rp	75.423.392.914	75.423.392.914	75.423.392.914
Realisasi KA-KM KA Ekonomi		18.703.197,84	18.703.197,84	18.703.197,84
Biaya setasiun / km	Rp	4.032,65	4.032,65	4.032,65
Biaya Stasiun / Pnp-Km	Rp	4,02	4,13	4,13
g Biaya Penggunaan Jasa Prasarana				
Biaya penggunaan jasa prasarana (T	Rp	153.312.023.907	153.312.023.907	153.312.023.907

**PERHITUNGAN PSO TAHUN 2005
KA EKONOMI JARAK JAUH**

I KARAKTERISTIK LINTASAN		LOGAWA Purwokerto Jember	KERTAJAYA Sby.PasarTuri Pasarsenen	BRANTAS Kediri Pasarsenen
Nama KA				
Asal				
Tujuan				
<i>KA Ekonomi per tahun</i>				
<i>Realisasi total GTKM KA Ekonomi</i>		5.901.255,536	5.901.255,536	5.901.255,536
<i>Biaya TAC per GTKM</i>	Rp	25,98	25,98	25,98
<i>Biaya TAC per KM</i>	Rp	11.482,97	11.482,97	11.482,97
<i>Biaya TAC per Pnp - Km</i>	Rp	11,46	11,77	11,77
h Biaya umum				
Biaya Umum KA Ekonomi	Rp	61.776.546.279,31	61.776.546.279,31	61.776.546.279,31
Realisasi KA-KM KA ekonomi		18.703.197,84	18.703.197,84	18.703.197,84
Biaya Umum/km	Rp	3.302,99	3.302,99	3.302,99
Biaya Umum/km-pnp	Rp	3,30	3,38	3,38
i Biaya kantor Pusat				
Biaya kantor Pusat KA ekonomi	Rp	10.008.830.935,45	10.008.830.935,45	10.008.830.935,45
Realisasi KA - KM KA ekonomi		18.703.197,84	18.703.197,84	18.703.197,84
Biaya Kantor Pusat / km	Rp	535,14	535,14	535,14
Biaya kantor pusat / Pnp-Km	Rp	0,53	0,55	0,55
Biaya Pnp-km	Rp	60,51	60,16	61,22

PERHITUNGAN PSO KA EKONOMI JARAK JAUH TAHUN 2005

NO.	NAMA KERETA API KELAS EKONOMI	RELASI		JARAK (KM)	TARIF	TARIF	Pend. Non Op.	PENDAPATAN	KAPASITAS	HPP	PENDAPATAN	HPP	PSO	Frekuensi per hari	PSO {1 TAHUN}
		A	B		D	E=U+C		F	G=E+F		H				
1	LOGAWA	Purwokerto	Jember	675	44.000	65,19	1,93	67,11	1.002	60,51	Rp 40.852.545	40.926.726	(74.180)	2	(64.151.870,01)
2	KERTAJAYA	Sby.PasarTuri	Pasarsenen	719	47.000	65,37	1,98	67,35	978	60,16	Rp 42.534.629	42.219.713	314.917	2	229.809.302,83
3	BRANTAS	Kediri	Pasarsenen	744	49.000	65,86	1,98	67,84	976	61,22	Rp 44.334.887	44.452.860	(117.974)	2	(86.122.784,89)
4	KAHURIPAN	Kediri	Kliracandong	635	38.000	65,84	2,44	62,29	790	70,83	Rp 28.121.813	35.532.463	(7.410.650)	2	(5.409.774.158,84)
5	KUTAJAYA UTARA	Kutoarjo	Pasarsenen	447	30.000	67,11	1,74	68,86	1.108	55,49	Rp 30.653.015	27.485.220	3.267.796	2	2.341.690.448,25
6	BENGAWAN	SoloHalapan	Pasarsenen	573	40.000	69,81	1,98	71,79	976	62,54	Rp 36.132.039	34.973.813	1.158.226	2	845.505.671,71
7	PROGO	Lempuyangan	Pasarsenen	513	38.000	74,67	1,98	76,66	976	61,17	Rp 34.270.842	30.528.105	3.642.837	2	2.669.271.106,85
8	PASUNDAN	Kliracandong	Serabyskota	694	41.000	69,88	2,53	65,61	764	72,22	Rp 29.397.972	38.292.845	(8.894.873)	2	(6.492.674.186,40)
9	SRITANJUNG	Lempuyangan	Banyuwangi	617	38.000	61,59	3,34	64,93	678	66,88	Rp 20.840.124	21.843.838	(1.003.614)	2	(6.842.666.003,39)
10	GBM SELATAN	Jakarta	SerabayaGube	822	36.000	43,80	2,22	46,02	870	67,55	Rp 29.616.873	43.339.135	(13.692.262)	2	(13.645.360.926,51)
11	MATARAJA	Malang	Pasarsenen	378	55.000	62,67	1,63	64,20	1.161	63,54	Rp 60.333.868	66.952.152	4.381.804	2	3.198.716.817,55
														JUMLAH	(31.530.829.742,06)
														BIAYA VERIFIKASI	(185.898.163,63)
														TOTAL	(31.716.330.899,89)