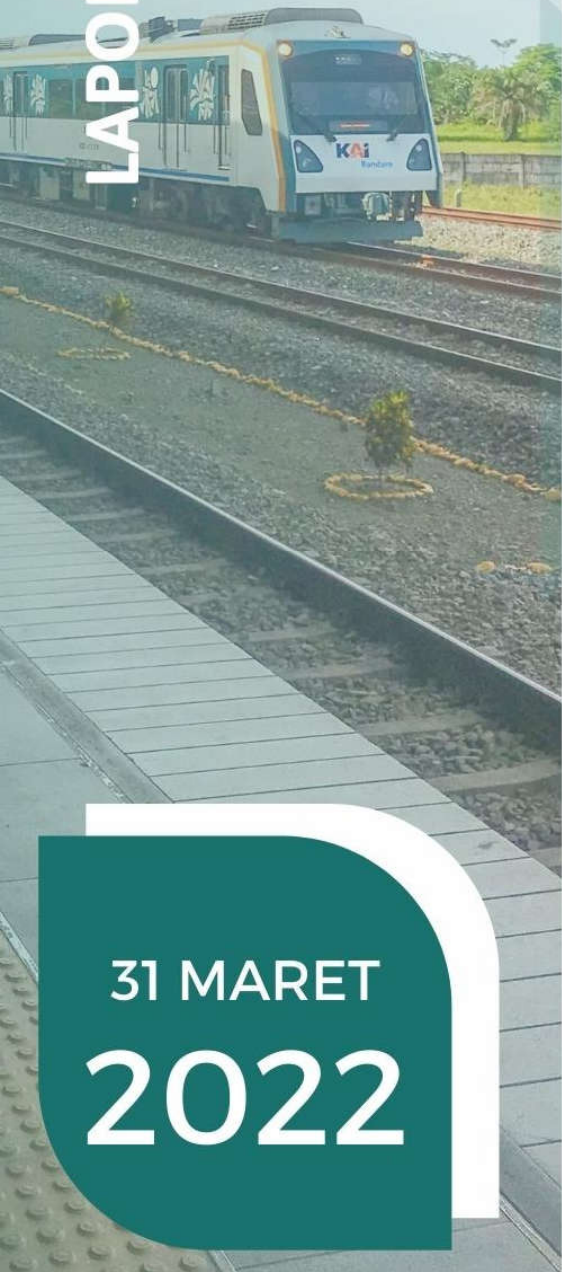


LAPORAN DISKUSI TERPUMPUN



PROYEKSI POTENSI DAN  
ARAH PENGEMBANGAN  
LAYANAN KA BANDARA  
KUALANAMU SEBAGAI  
ANGKUTAN PENYOKONG  
BANDARA INTERNASIONAL  
DAN KOMUTER

31 MARET  
2022

**INSTRAN**



## **INSTITUT STUDI TRANSPORTASI**

Jl. Rawajati Barat V No. 33 RT.005/04  
Pancoran Jakarta Selatan 12750  
Telp/Fax: +62 21 79197057  
www.instran.id | info@instran.id

# **LAPORAN DISKUSI PUBLIK PROYEKSI POTENSI DAN ARAH PENGEMBANGAN LAYANAN KA BANDARA KUALANAMU SEBAGAI ANGKUTAN PENYOKONG BANDARA INTERNASIONAL DAN KOMUTER**

## **A. PENGANTAR**

Diskusi Terpumpun “Proyeksi Potensi dan Arah Pengembangan Layanan Kereta Api (KA) Bandara Kualanamu sebagai Angkutan Penyokong Bandara Internasional dan Komuter” telah diselenggarakan oleh Institut Studi Transportasi (INSTRAN) bersama PT Railink pada tanggal 31 Maret 2022 di Kota Bandung. Diskusi ini diawali dengan pidato utama dari Risal Wasal, Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (LLAKA) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (DJKA Kemenhub). Beliau menyampaikan bahwa PT Railink ke depan akan semakin banyak melayani KA bandaradi wilayah lainnya. Oleh karena itu, PT Railink perlu mereposisi siapa yang menjadi target penumpang loyal dan bagaimana meningkatkan jumlah penumpang. Sejalan dengan rencana untuk menambah penumpang di luar dari penumpang pesawat udara, maka PT Railink juga perlu mempertimbangan faktor keamanan, termasuk keamanan barang bawaan penumpang.

Direktur Utama PT Railink, Anggoro Triwibowo, didampingi oleh Direktur Utama PT Transmikons, Heriyanto Wibowo, memaparkan gagasan pengembangan potensi KA Bandara Kualanamu sebagai angkutan komuter seiring dengan pengembangan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) kawasan aglomerasi Medan, Binjai, Deli Serdang, dan Karo (Mebidangro). Gagasan tersebut diusulkan berdasarkan hasil Studi Kelayakan Angkutan Komuter Medan-Kualanamu dengan Penambahan Stasiun Bandar Khalipah yang dilaksanakan pada tahun 2021 lalu. PT Railink berinisiatif untuk dapat mengembangkan suatu integrasi layanan angkutan umum berdasarkan potensi pergerakan komuter dengan memanfaatkan KA bandara menjadi angkutan komuter yang menghubungkan kota-kota satelit di sekitar Kota Medan. Untuk mendukung gagasan tersebut, PT Railink telah menyusun usulan



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI

Jl. Rawajati Barat V No. 33 RT.005/04  
Pancoran Jakarta Selatan 12750  
Telp/Fax: +62 21 79197057  
www.instran.id | info@instran.id

dukungan pembiayaan dari pemerintah dengan skema *Public Service Obligation* (PSO).

Diskusi ini dimoderatori oleh Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN). Hadir sebagai narasumber yaitu Joko Prahoro selaku Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Kasubdit LLAKA) DJKA Kemenhub. Beliau meminta agar PT Railink bersama konsultan dapat mengevaluasi kembali asal-tujuan masyarakat (*Origin-Destination/OD*) serta menggali potensi-potensi OD yang bisa mengangkat pertumbuhan KA Bandara Medan-Kualanamu.

Narasumber Agunan Samosiryang merupakan Peneliti Ahli Madya Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan (BKF Kemenkeu) mengkaji kemungkinan KA Bandara Medan-Kualanamu untuk mendapatkan PSO berdasarkan kebijakan fiskal yang ada saat ini. Akan tetapi, untuk merealisasikan PSO tersebut diperlukan persetujuan dari Menteri Perhubungan (Menhub) terlebih dahulu.

Pengamat Kebijakan Publik, Agus Pambagio, menyoroti desain Bandara Kualanamu dan Stasiun KA Bandara Kualanamu yang dipisahkan area umum (*common area*) sertakondisi penerbangan di Indonesia yang saat ini mati suri sehingga berdampak pada semakin menurunnya penumpang KA bandara. Beliau menekankan bahwa untuk menghidupkan kembali layanan KA Bandara Medan-Kualanamu, maka rute operasionalnya harus dilanjutkan sampai ke arah Binjai dan Lubuk Pakam atau hingga Pematang Siantar karena penumpang dari/menuju bandara bukan hanya warga Medan dan Deli Serdang.

Pengamat Transportasi, Djoko Setijowarno, berpendapat bahwa pemerintah daerah (pemda) perlu terlibat dalam memikirkan transportasi publik yang saat ini masih belum terintegrasi. Infrastruktur yang sudah dibangun tapi masih parsial dengan angkutan umum lainnya seperti KA Bandara Medan-Kualanamu jangan sampai hilang melainkan dapat diintegrasikan dengan proses bertahap, apalagi sekarang sudah ada konsep kawasan perkotaan Mebidangro. Di samping itu, Sumatera Utara (Sumut) saat ini telah menjadi wilayah di luar Jawayang memiliki jaringan kereta api

cukup lengkap, sehingga keberlanjutan KA Bandara Medan-Kualanamu perlu didorong dengan bantuan subsidi.

Narasumber Aditya Dwi Laksana yang merupakan Penulis Buku Kereta Api menyampaikan bahwa sebenarnya karakter KA Bandara Medan-Kualanamu sudah memenuhi kriteria sebagai angkutan komuter karena menghubungkan wilayah sub urban ke urban. Akan tetapi, jika PT Railink ingin mengoptimalkan KA Bandara Medan-Kualanamu sebagai KA komuter dengan dukungan PSO, maka kajian yang sudah dilakukan dapat diperdalam dengan menggali basis kemanfaatan KA secara jelas dalam rangka meningkatkan pergerakan ekonomi dan produktivitas masyarakat.

Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Tulus Abadi, melihat bahwa regulator harus dapat bertanggung jawab memberikan insentif seperti PSO bagi KA Bandara Medan-Kualanamu yang tengah mengalami kesulitan dengan semakin menurunnya jumlah penumpang akibat pembangunan tol dan diperparah dampak pandemi Covid-19, sehingga infrastruktur KA yang sudah dibangun tidak akan sia-sia. Selain itu, berdasarkan perspektif konsumen maka pemerintah dan PT Railink juga perlu memperhatikan aksesibilitas dari/menjuuri stasiun, keterjangkauan, dan menunjukkan nilai tambah KA sebagai angkutan yang ramah lingkungan untuk dapat meningkatkan jumlah penumpang.

## **B. PIDATO UTAMA RISAL WASAL, DIREKTUR LLAKA DJKA KEMENHUB**

*Forum Group Discussion (FGD)* "Proyeksi Potensi dan Arah Pengembangan Layanan KA Bandara Kualanamu sebagai Angkutan Penyokong Bandara Internasional dan Komuter" adalah tema diskusi yang menarik dan saat ini memang merupakan waktu yang pas untuk membicarakan bagaimana menghitung dan memprediksi potensi angkutan KA Bandara Kualanamu, serta arah pengembangan layanannya. Ini memang menjadi target pemerintah ke depan untuk PT Railink yang nantinya akan semakin banyak melayani angkutan bandara.

Saat ini bisa ditebak dan dihitung angkutan bandara mana yang sudah sehat dan bagus baik penumpang (*ridership*) maupun layanannya. Akan tetapi, hal yang penting ke depannya adalah bagaimana menciptakan *ridership*, mengkaji posisi peningkatan *ridership*, dan meningkatkan jumlah penumpang loyal yang akan menggunakan KA bandara yang dikelola oleh PT Railink. Di Jakarta sudah ada KA Bandara Soekarno-

Hatta (Soetta) yang juga digunakan sebagai KA premium yang singgah di Stasiun Batu Ceper. Adapun KA bandara di beberapa tempat lainnya masih memerlukan solusi agar jumlah penumpangnya dapat ditingkatkan.

PT Railink perlu melakukan reposisi terhadap penumpang, yaitu menentukan siapa sebenarnya yang menjadi target penumpang PT Railink di dalam pelayanannya. Kalau bicara loyalitas dengan target para penumpang yang akan naik pesawat, maka PT Railink akan sangat bergantung pada kondisi bandara. Terbukti pada saat pandemi Covid-19 dan bandara tutup, maka PT Railink pun ikut tutup. Artinya, KA bandara tidak bisa berjalan maksimal sebagaimana yang diharapkan karena penumpang ke arah bandara pun nyaris hilang. Ini yang perlu didefinisikan ulang siapa sebenarnya penumpang loyalis KA bandara.

Hal yang perlu dipikirkan berdasarkan rencana PT Railink saat ini, yaitu apakah dimungkinkan penumpang KA bandara nantinya bercampur dengan penumpang umum lainnya. Satu hal yang perlu diperhatikan adalah sisi keamanan, yaitu bagaimana kelas dari penumpang sesungguhnya yang diincar oleh PT Railink di dalam KA bandara tadi. Tipe-tipe calon penumpang tersebut apakah memang bisa disamakan posisinya atau ada perbedaan. Kalau yang ditargetkan adalah penumpang bandara, maka suka tidak suka mereka pasti akan membawa barang bawaan. Kalau targetnya adalah pekerja di bandara, maka artinya sama dengan penumpang umum lainnya. Kalau target yang diikutkan adalah penumpang lainnya dengan tujuan stasiun-stasiun tertentu seperti di Jakarta, maka perlu dipertimbangkan faktor-faktor lain di dalam memberikan pelayanan, terutama faktor keamanan. Penumpang KA bandara akan membawa barang yang kemungkinan di dalamnya terdapat barang-barang berharga yang harus dijaga oleh operator sebagai pemberi layanan terbaik kepada masyarakat. Adapun faktor keselamatan sudah pasti diberikan karena pemerintah dan operator menjamin keselamatan penumpang.

Hal penting yang perlu dipertimbangkan yaitu bagaimana PT Railink ke depan menciptakan *ridership* yang loyal. Lalu, apakah dimungkinkan mendatangkan pengguna KA dengan membuat peta gambaran (*sketch*) kegiatan, artinya di stasiun-stasiun dibuat kegiatan yang berbeda sehingga orang bergerak antarstasiun untuk melihat-lihat atau ada hal lain yang perlu dipertimbangkan supaya *ridership* KA bandara bertambah. Ini penting sekali di dalam meningkatkan pelayanan KA bandara.

Pada kegiatan FGD ini, PT Railink diharapkan dapat mengupayakan reposisi penumpang dalam rangka meningkatkan pelayanan dan kualitas pelayanannya. PT Railink sudah berjalan se-Indonesia, sehingga posisinya saat ini adalah ada banyak KA bandara yang akan dilayani oleh PT Railink. Pemerintah menantikan hasil FGD ini sebagai bahan tolok ukur (*benchmarking*) PT Railink untuk meningkatkan pelayanan-pelayanan lainnya khususnya dalam layanan KA bandara.

### **C. PAPARANGAGASAN PENGEMBANGAN POTENSI KA BANDARA KUALANAMU SEBAGAI ANGKUTAN KOMUTER OLEH ANGGORO TRIWIBOWO, DIREKTUR UTAMA PT RAILINK**

- PT Railink mempunyai gagasan untuk mengembangkan potensi yang dimiliki saat ini dengan melihat area Medanserta sejalan dengan pengembangan RUTR Mebidangro.
- KA Bandara Kualanamu sudah mulai beroperasi menghubungkan Medan dan Kualanamu sepanjang kurang lebih 20 km sejak tahun 2013.
- Tujuan KA yang langsung menuju pusat kota dari bandara adalah kelebihan KA Bandara Medan-Kualanamu.
- Di Bandara Kualanamu sendiri terdapat beberapa moda transportasi lain seperti taksi, bus DAMRI, dll.
- Sejak beroperasi dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2019, kinerja KA Bandara Medan-Kualanamu cukup baik dan meningkat. Akan tetapi, munculnya jalan tol membuat okupansi penumpang langsung turun drastis.
- Strategi PT Railink untuk meningkatkan okupansi adalah dengan menurunkan tarif yang tadinya Rp100.000 menjadi Rp50.000. Namun, dalam situasi pandemi Covid-19 penumpang justru semakin turun.
- Isu yang ingin diangkat PT Railink adalah kawasan Medan sebagai salah satu bagian dari kawasan Mebidangro memiliki jaringan kereta api dan jaringan rel yang dapat dimanfaatkan untuk menghubungkan wilayah tersebut, Jadi, selain menunjang pengembangan kawasan Mebidangro, PT Railink juga bisa mengembangkan animo masyarakat terhadap moda transportasi berbasis rel.
- Luas wilayah Mebidangro adalah sekitar 301 hektar dengan populasi sekitar 4,2 juta jiwa dan perkiraan pertumbuhan penduduk selama 20 tahun terakhir sekitar 30,95%. Hal ini menjadi salah satu potensi bagi pengembangan metropolitan Mebidangro.

- Berdasarkan fungsi kawasan Mebidangro, ada potensi pertumbuhan ekonomi yang bisa dipercepat dengan sistem transportasi yang lebih efektif.
- Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Medan dan Musyawarah Pimpinan Daerah (Muspida) di Medan, pada tahun 2025 mendatang pergerakan ke arah Medan berjumlah sekitar 32 juta pergerakan orang per tahun, sedangkan pergerakan yang berasal dari kawasan Deli Serdang mencapai sekitar 28 juta pergerakan orang per tahun.
- Kota Medan dan Deli Serdang merupakan kawasan layanan KA bandara juga merupakan kawasan pemicu (*trigger*) pertumbuhan ekonomi.
- Potensi penumpang komuter Mebidang adalah sekitar 325 ribu orang per hari dan mayoritas yang menuju Kota Medan sekitar hampir 78%.
- PT Railink dapat mengembangkan suatu integrasi layanan angkutan umum berdasarkan potensi pergerakan komuter dengan memanfaatkan KA bandara yang eksklusif menjadi angkutan komuter yang menghubungkan kota-kota satelit di sekitar Kota Medan.
- Pada jalur Medan-Kualanamu terdapat tiga stasiun antara, yaitu Stasiun Bandar Khalipah, Batang Kuis, dan Araskabu. PT Railink bersama konsultannya yaitu PT Transmikons telah melakukan survei dan membandingkan ketiga stasiun tersebut.
- Untuk tahap awal, PT Railink memprioritaskan penambahan pemberhentian di Stasiun Bandar Khalipah karena dari sisi geografis lebih dekat dengan Kota Medan.
- Pergerakan penduduk di Bandar Khalipah juga lebih dinamis sehingga dengan adanya angkutan komuter diharapkan dapat memperlancar pergerakan tersebut.
- Kemauan membayar masyarakat untuk menggunakan KA tersebut berdasarkan survei yang telah dilakukan adalah Rp10.000 s.d Rp17.000.
- PT Railink mengharapkan ada semacam subsidi dari pemerintah untuk menutupi biaya perjalanan masyarakat dari Bandar Khalipah ke Medan dan sebaliknya.
- Dampak kebijakan penurunan tiket KA nantinya akan berpengaruh terhadap potensi permintaan (*demand*). Kalau tarif KA diturunkan, maka *demand* akan naik.
- Elastisitas penurunan harga tiket yang dihitung adalah sebesar 10% dari tarif saat ini (*existing*) dengan probabilitas harapan seseorang akan naik KA sebesar 13%.

- Berdasarkan perbandingan antar jumlah orang (*pax*) pesawat di Bandara Kualanamu dan penumpang yang menuju/dari KA bandara, disusun tiga proyeksi skenario, yaitu pesimis, moderat, dan optimis.
- Fluktuasi proyeksi masing-masing skenario tersebut adalah sebesar 16%-20% dari jumlah penumpang pesawat udara. Jadi, kalau *pax* pesawat terbang berjumlah sekitar 50.000 orang per hari, maka jumlah penumpang KA Bandara Medan-Kualanamu hanya sekitar 16% dari 50.000 atau sekitar 1.000 penumpang per hari. Dengan jumlah penumpang tersebut dan tarif tiket Rp50.000, maka pendapatan yang diperoleh hanya bisa menutupi biaya operasional PT Railink.
- Tren pertumbuhan penumpang KA Bandara Medan-Kualanamu sampai dengan tahun 2017 adalah meningkat. Sedangkan pada tahun 2017-2019 trennya menurun karena masyarakat memiliki alternatif perjalanan ke Bandara Kualanamu dengan menggunakan jalan tol. Adapun pada akhir tahun 2019 sampai dengan tahun 2020 terjadi pandemi Covid-19 sehingga tren penumpang KA Bandara Medan-Kualanamu menurun dengan sudut yang semakin tajam. Trennya terus menurun sampai tahun 2021 sehingga perlu dilakukan suatu upaya untuk mengangkat kurva tersebut.
- KA Bandara Medan-Kualanamu mempunyai kelebihan berupa waktu tempuh yang hanya 31 menit dengan kecepatan rata-rata sekitar 70-80 km per jam. Dengan menyisipkan Stasiun Bandar Khalipah, maka waktu tempuh Medan-Bandar Khalipah menjadi hanya 13 menit. Ini seperti waktu tempuh KRL Bekasi-Jakarta Kota yang hanya sekitar 20 menit. Waktu tempuh yang singkat tersebut merupakan potensi yang ingin dikembangkan oleh PT Railink.
- Jarak antara Medan-Bandar Khalipah adalah 9,3 km; Bandar Khalipah-Batang Kuis sekitar 5,8 km; Batang Kuis-Araskabu sekitar 7,8 km; dan Araskabu-Kualanamu sekitar 4,6 km.
- Dari tiga stasiun yang disurvei, PT Railink menetapkan bahwa Stasiun Bandar Khalipah memiliki potensi yang paling besar untuk bisa dikembangkan dalam mendukung KA Bandara Medan-Kualanamu.
- PT Railink sudah menyusun empat strategi usulan subsidi, yaitu: (1) Bisnis seperti saat ini tanpa subsidi antara Stasiun Medan-Kualanamu; (2) Semua perjalanan antara Stasiun Medan-Kualanamu disubsidi; (3) Hanya perjalanan sampai dengan Stasiun Bandar Khalipah yang disubsidi; atau (4) Stasiun Medan sampai dengan Araskabu saja yang disubsidi.



- Berdasarkan hasil survei yang sudah dilakukan oleh konsultan, rencana angkutan komuter ini mampu menimbulkan bangkitan hampir sekitar 100% atau menarik animo masyarakat sebesar dua kali lipat untuk menggunakan KA.
- Adapun kinerja dari skenario subsidi tadi terhadap skenario *demand* pesimis, optimis, dan moderat adalah sebagai berikut:
  1. Strategi 1 tidak ditampilkan karena merupakan bisnis yang berjalan sebagaimana biasa.
  2. Rasio manfaat biaya (*benefit cost ratio*) pada Strategi 2 belum positif.
  3. Pada Strategi 3, PSO sampai dengan Stasiun Bandar Khalifah hanya posisi moderat dan optimis yang hasilnya positif  $>1$ , sedangkan *benefit cost ratio* pada posisi pesimis belum memenuhi.
  4. Pada Strategi 4, *benefit cost ratio* pada posisi pesimis masih negatif, namun dengan perhitungan asumsi *demand* moderat dan optimis sudah memenuhi syarat secara bisnis.
- Berdasarkan profil kemampuan usaha PT Railink, maka penerapan Strategi 1 dengan *demand* pesimis serta asumsi tiket seharga Rp100.000 dan perjalanan 30 KA per hari, tren kurva kelayakan bisnis menunjukkan bahwa PT Railink akan terus rugi sampai dengan waktu yang tidak diketahui. Posisinya baru akan membaik kalau PT Railink memasang tarif Rp219.397 dalam kurun waktu kira-kira 23 tahun kemudian dari sekarang atau tahun 2045.
- Jika disubsidi dengan Strategi 2 simulasi 1 dimana PT Railink memasang tarif Rp10.000 dan PSO sebesar Rp59.888, maka tetap tidak layak (*feasible*). Jadi, tren kurva akan turun melandai dan masih minus hingga 23 tahun kemudian.
- Untuk Strategi 2 simulasi 2 dengan subsidi Rp98.087, kurva kelayakan bisnis sudah mulai naik, tapi titik impas (*break even point/BEP*) baru terjadi sekitar 20-23 tahun kemudian. Ini karena kemauan bayar (*Willingness to Pay/WTP*) masyarakat hanya sebesar Rp10.000 s.d Rp17.000.
- Pada Strategi 2 simulasi 3 dengan adanya kompensasi dari pemerintah sebesar Rp125.000, maka *demand* pesimis PT Railink mulai bisa mencapai titik impasnya kira-kira 10-11 tahun kemudian. Artinya, PT Railink bisa bertahan dan baru mencapai laba pada tahun ke-12.
- Potensi angkutan komuter bisa menjadi kontribusi dalam ikut mengembangkan kawasan Mebidangro tapi tetap dengan memperhatikan kelangsungan usaha dari operator.

## D. POKOKPEMBAHASAN NARASUMBER

### 1. TANTANGAN KEBERLANJUTAN KA BANDARA MEDAN-KUALANAMU

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Sejak beroperasi, PT Railink mengalami kerugian terus menerus. Berdasarkan data yang sudah dipaparkan oleh Direktur Utama PT Railink, terlihat bahwa pendapatan dari jumlah penumpang tidak mencapai BEP atau batas biaya operasi terhadap pendapatan yang diharapkan.
- Sejak tahun 2013, tarif KA Bandara Medan-Kualanamu memang tidak bersaing dengan moda angkutan lainnya seperti DAMRI, taksi, dan mobil pribadi. Adanya tarif promo ternyata juga tidak mampu meningkatkan jumlah penumpang.
- Kelebihan KA Bandara Medan-Kualanamu ada pada ketepatan waktunya. Akan tetapi, sejak tahun 2018 dimana tol sudah beroperasi, semua orang terlihat menggunakan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Kalau jalan tol nanti sudah sampai ke Pematang Siantar, maka akan lebih banyak orang yang menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan lainnya melalui jalan tol tersebut.
- Beban PT Railink belum habis di situlantas diperparah dengan jumlah penumpang pesawat semakin menurun. Perlu dicari solusi supaya PT Railink yang mengoperasikan KA bandara jangan sampai berhenti beroperasi.
- Pendapatan yang diperoleh PT Railink ternyata memang tidak mampu menutupi biaya operasinya. Tarif yang ditetapkan rata-rata Rp100.000 memang tidak bisa bersaing, apalagi tarif tersebut sangat jauh dengan DAMRI. Tarif KA bandara tersebut dengan taksi pun hampir sama tapi taksi bisa mengangkut 3-4 orang.
- Biaya langsung usaha PT Railink ternyata meningkat tajam sejak 2018 sampai dengan saat ini. Selisih tarif terhadap biaya langsung usaha menjadi Rp4,2 juta pada tahun 2020.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- Secara historis politis pemerintah harus bertanggung jawab sebagai pihak yang memerintahkan pembangunan KA Bandara, baik di Bandara Kualanamu maupun Bandara Soetta, dan sebagainya.
- Sebagai sebuah infrastruktur tentu peranan KA bandara sangat mulia dan perlu didukung, tapi jika kemudian kondisinya sulit seperti saat ini maka

regulator harus bertanggung jawab untuk mencari skema dalam menyelamatkan KA bandaraini.

- Infrastruktur yang sudah dibangun dengan dana triliunan rupiah tidak mungkin dibiarkan mubazir karena kerugiannya juga besar.

Anggoro Triwibowo, Direktur Utama PT Railink

- Penumpang PT Railink itu sangat tergantung dengan penumpang pesawat bandara sehingga memang ketika terjadi penurunan penumpang dan ditambah pandemi, maka penumpang KA Bandara Medan-Kualanamu juga habis.
- Harus ada penyangga agar PT Railink tetap berlanjut walaupun pergerakan di bandara naik turun.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Banyak sekali kebijakan pembangunan infrastruktur transportasi itu yang saling mematikan. Contohnya, KA Bandara Medan-Kualanamu sebetulnya pada awalnya sudah bagus tapi karena dibangun tol lalu orang beralih ke tol, sama seperti halnya dengan di Jakarta yang nanti mungkin akan tergilas oleh angkutan lainnya.

## **2. HAMBATAN AKSESIBILITAS DAN INTEGRASI KA BANDARA MEDAN-KUALANAMU SEJAK AWAL**

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Aksesibilitas KA Bandara Medan-Kualanamu membuat persaingannya tidak begitu baik. Secara realistis, karakter KA Bandara Medan-Kualanamu tidak memudahkan mobilitas orang dari titik ke titik (*point to point*). Orang dari Bandara Kualanamu ketika tiba di Stasiun Medan masih harus mengeluarkan biaya lagi untuk mencapai hotel.

Agus Pambagio, Pakar Kebijakan Publik

- Ide awal pembangunan Bandara Kualanamu waktu itu jelas adalah untuk konektivitas dan didesain untuk menyaingi Bandara Changi Singapura, dengan dua landasan, dan orang akan tersebar menggunakan kereta.
- Saat pembangunan Bandara Kualanamu belum ada perencanaan tol yang ada sekarang.

- Pada saat pembangunan awal, AP2 juga sudah diingatkan dengan keberadaan taksi Sumatera Utara yang bisa lebih berkuasa.
- Desain Bandara Kualanamu dari awal sudah salah karena orang yang keluar sehabis mengambil bagasi atau turun dari pesawat lantas masuk ke area umum (*common area*) dimana taksi gelap dan taksi resmi berkumpul. Sementara itu, Stasiun KA Bandara Medan-Kualanamu berada di seberangnya. Hal yang sama juga sudah diingatkan pada saat pembangunan Bandara Yogyakarta karena orang yang keluar dan belum sampai ke Stasiun KA Bandara Yogyakarta sudah langsung diserbu taksi gelap dan bus.
- Permasalahan lainnya adalah ketika turun hujan akan menyulitkan orang yang menuju Stasiun KA Bandara Medan-Kualanamu.
- Pembelian tiket KA Bandara Medan-Kualanamu sebelumnya sempat dijadikan satu dengan pembelian tiket pesawat Garuda sehingga gratis. Akan tetapi hal itu hanya berlangsung beberapa lama. Akibatnya, orang yang naik KA Bandara Medan-Kualanamu tidak ada, padahal kereta yang digunakan adalah kereta baru dari Korea.
- Sejak awal sudah disampaikan bahwa rute KA Bandara Medan-Kualanamu kalau cuma sampai ke Medan saja akan sedikit penumpangnya. Jadi, kereta harus dilanjutkan sampai Binjai. Hal ini terbukti ketika Bandara Kualanamu beroperasi banyak sekali warga dari arah Binjai dan Lubuk Pakam padahal di situ tidak ada angkutannya.
- Konektivitas angkutan umum ke Stasiun Medan juga tidak ada kecuali dengan menggunakan taksi. Memang di Medan saat itu angkutan umumnya belum baik.
- Persoalan lainnya di awal adalah relnya belum khusus seperti saat ini (*dedicated*) sehingga perjalanan pun harus bergantian dengan kereta ke arah Pematang Siantar. Setelah dibangun rel yang *dedicated*, KA Bandara Medan-Kualanamu tidak berhenti di Stasiun Araskabu dan Bandar Khalipah.
- KA Bandara Medan-Kualanamu yang hanya lewat saja di kedua stasiun tersebut kemudian ditambah masalah adanya tol, dan pandemi Covid-10 yang menyebabkan tidak ada penerbangan.
- Desain bandara semestinya adalah agar terjadi koneksi kereta api ala Eropa dimana orang turun dari pesawat langsung naik kereta. Akan tetapi, hal ini tidak terjadi dengan baik karena sudah salah dari awal dan ini berulang ke bandara lainnya.

- Kesalahan desain yang sama muncul di Jakarta dengan 7 kali perubahan desain. Akhirnya, orang yang naik kereta bandara saat berangkat menghadap ke utara tapi begitu tiba di stasiun akhir menghadap ke selatan.
- Desain awal KA Bandara Soetta adalah masuk ke terminal I dan terminal II, sehingga orang turun langsung bisa *check in*. Dari situ orang yang punya *boarding pass* akan naik kereta layang (*sky train*).
- Ketika diresmikan, *sky train* ternyata berada di luar terminal dan desain tersebut tidak ada di dunia yang seperti itu, sehingga tidak akan terpakai untuk penumpang. Jadi, ketikalayanan tersebut dimasukkan ke Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) disarankan untuk tidak dimasukkan karena yang naik *sky train* bukan penumpang melainkan pekerja.
- Aksesibilitas bandara yang masih punya harapan adalah Bandara Yogyakarta. Akan tetapi, desain tersebut jangan sampai dirusak dengan sambungan-sambungan yang tidak jelas.
- Saat ini KA Bandara Yogyakarta adalah yang paling pas. Apalagi nantinya jalur KA Bandara Yogyakarta akan ditarik sampai ke Purwokerto dan seterusnya.
- Oleh karena salah desain, semua pihak harus berpikir apakah KA Bandara Medan-Kualanamu mau dihidupkan atau dihentikan.
- Kalau ingin dihidupkan, maka rute layanan KA Bandara Medan-Kualanamu harus ditarik terus sampai ke Binjai dan Lubuk Pakam atau mungkin sampai Pematang Siantar. Sebab, yang dari/menjuhu Bandara Kualanamu tidak hanya wargadari Medan dan Deli Serdang saja. Namun, hal itu tentu perlu investasi termasuk terkait relnya sudah sampai sejauh mana.
- Jika sejak awal desainnya sudah salah, maka ketika dicoba dengan modifikasi dan transformasi stasiun hingga berebut pengelolaan stasiun pun, penumpangnya tetap tidak ada.

#### Djoko Setijowarno, Pengamat Transportasi

- Kalau orang berkata bahwa transportasi harus punya rencana jaringan, hal itu mudah jika memulai dari yang baru seperti pembangunan ibu kota negara (IKN) yang sejak awal dimulai dari perencanaan yang lebih lengkap.
- Khusus Medan, transportasi publik dimulai dari adanya KA bandara. Kemudian, pada tahun 2020 Kota Medan sudah mendapatkan program *Buy the Service* (BTS). Namun, 11 kota yang melaksanakan program BTS sampai hari ini memiliki masalahnya masing-masing.

- Ada kota yang serius dan tidak serius memikirkan angkutan publik. Pemda masih melihat ini tidak ada manfaatnya, apalagi ditambah dengan adanya angkutan daring (*online*) sehingga mereka berpikir untuk apa membuat transportasi publik.
- Infrastruktur angkutan umum yang ada saat ini masih parsial dan mahal tapi jangan sampai infrastruktur tersebut hilang karena sudah dibangun. Apalagi ke depan sudah ada konsep Mebidangro sebagai kawasan perkotaan.
- Tantangan yang berat di Indonesia adalah adanya tol dengan tarifnya yang terus naik tapi memang memberi kemudahan, transportasi *online*, dan sepeda motor.
- Saat turun di Bandara Kualanamu saat ini mesti diarahkan lagi sehingga tahu ada kereta. Kalau ke kiri terlihat ada angkutan umum berupa bus, sedangkan ke kanan untuk umum dan taksi. Sedangkan kalau ke bandara menggunakan tol hanya butuh 40 menit di pagi hari. Artinya secara keseluruhan, sudah ada upaya untuk menunjukkan adanya transportasi publik di Bandara Kualanamu.
- Di luar negeri ketika membangun transportasi publik tidak ada sepeda motor. Sedangkan di Indonesia jumlah sepeda motor luar biasa hingga mencapai 80% dan itu menjadi tantangan.
- Jaringan transportasi publik di Sumut pada periode ini sudah lengkap, tinggal membangun yang kecil-kecil. Namun, Sumut adalah provinsi di luar Jawa yang jaringan keretanya sudah lebih lengkap sehingga tinggal menjadikannya satu kesatuan agar kereta perkotaan Mebidangro bisa terwujud.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- KA bandara dari sisi kenyamanan pasti nyaman, tapi kalau menyoroti aksesibilitas menuju ke stasiun memang perlu usaha tersendiri bagi konsumen. Itu menjadi faktor daya tarik sendiri atau minat konsumen untuk menggunakan KA bandara.
- Dari sisi konsumen dalam menggunakan suatu jasa yg penting aksesibilitas menuju stasiun dan soal keterjangkauan. Kalau WTP cuma Rp20.000 memang masih jauh sekali, padahal tarif dari Rp100.000 sudah turun menjadi Rp50.000 sehingga artinya sekarang harus diturunkan Rp30.000. Padahal dari sisi kualitas sudah jauh bagus untuk sebuah layanan KA bandara.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Akses parkir di Medan mungkin perlu dipermudah dan terintegrasi dengan PT KAI. Demikian juga akses jembatan sekaligus untuk mendorong fungsi jembatan tersebut.

### 3. POTENSI DAN JUSTIFIKASIKA BANDARA SEBAGAI ANGKUTAN KOMUTER

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- KA bandara seperti Kualanamu, Soetta, dan Yogyakarta International Airport (YIA), bisa meningkatkan jumlah penumpang dengan beralih dari kendaraan pribadi atau kendaraan lainnya kepada angkutan publik.
- PT Railink adalah anak usaha Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT KAI dan merupakan angkutan yang ramah lingkungan, sehingga tentu harus mendapatkan perhatian.

Aditya Dwi Laksana, Penulis Buku Kereta Api

- KA bandara Kualanamu secara karakter sudah mengarah ke KA komuter karena menghubungkan wilayah sub urban ke urban dan juga karena menggunakan sarana bakal pelanting(*rolling stock*) yang berjenis Kereta Rel Diesel(KRD) dengan banyak unit (*multiple unit*) yang mencerminkan karakter KA perkotaan.
- KA perkotaan di Bandung justru tidak seperti KA perkotaan, mungkin nanti kalau sudah ada KA cepat Jakarta-Bandung dan sudah dioperasikannya KRD atau KRL Bandung-Padalarang baru akan seperti karakter KA perkotaan.
- Artinya, KA Bandara Medan-Kualanamu ini dapat kemudian berganti format menjadi tidak hanya KA bandara tapi juga KA komuter dengan dukungan PSO.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- Dari sisi konsumen, KA Bandara Medan-Kualanamu juga harus dilihat sebagai KA yang ramah lingkungan dan mampu menghemat bahan bakar sebagai nilai tambah.
- Hal tersebut harus menjadi perhatian kementerian/lembaga (K/L), yaitu bahwa upaya untuk mengurangi emisi gas buang harus saling bersinergi. Apalagi, sektor transportasi punya kontribusi paling signifikan dengan menyumbang 75% emisi akibat penggunaan kendaraan pribadi sementara Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PTLU) batubara menyumbang hanya 19% emisi.

Anggoro Triwibowo, Direktur Utama PT Railink

- KA Bandara Medan-Kualanamu kalau dikolaborasikan sebagai angkutan komuter dengan bandara itu menjadi satu hal yang sangat baik.
- Bila dilihat secara komprehensif, tujuan angkutan tersebut adalah untuk meningkatkan nilai tambah daerah dan untuk masyarakat.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Optimis kalau memang diubah menjadi KA komuter, maka KA Bandara Medan-Kualanamu *demand*-nya jauh lebih tinggi. Itu akan menjawab persoalan kemacetan di Mebidangro. Kalau tetap bertahan menjadi KA bandara, maka dampak keberadaan Tol Trans Sumatera harus dapat diprediksi. Maka, kemungkinan orang menggunakan pesawat ke Medan mulai berkurang karena jalan tol akan mengambil sebagian perjalann. Ada baiknya hal ini diantisipasi sejak sekarang bukan hanya oleh PT Railink tapi juga DJKA sebagai regulator. Mungkin ada peraturan menteri yang harus dikaji kembali yang selama ini yang menjadi hambatan untuk memberikan subsidi.
- Jika KA Bandara Medan-Kualanamu memang sudah memenuhi karakter sebagai KA komuter, maka tinggal menyesuaikan kebijakannya, baik soal trase maupun soal sarana yang dipakainya. Ini catatan penting karena PSO itu domainnya regulator, maka sebisa mungkin membantu regulator untuk menyusun regulasi yang lebih memungkinkan.
- Dapat dibayangkan bahwa Kota Medan suatu ketika nanti terutama dengan tol yang terbangun di wilayah Sumatera, akan banyak terjadi pergerakan lokal. Pergerakan itu memerlukan sarana angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu. Hal itu sebetulnya dapat dijawab dengan KA komuter. Mudah-mudahan KA bandara yang bermetamorfosis menjadi KA komuter di Mebidangro itu bisa memberikan jaminan layanan angkutan umum.
- Untuk regulator, ketika akan membuat pertimbangan PSO kalau bisa didukung dengan data perkiraan *shifting* ke KA, baik berapa *shifting* kendaraan pribadi, berapa konsumsi BBM yang bisa dihemat dari *shifting*, dan berapa milyar anggaran pemerintah yang dialokasikan untuk subsidi BBM sehingga bisa dihemat dengan shifting ini. Halyang bisa dilihat bukan hanya melihat wujud PSO saja, tapi dampak-dampaknya juga.



- Ketua YLKI memberikan perspektif yang lebih makro bahwa dalam melihat persoalan PSO tidak hanya melihat dari sisi besaran uang yang diberikan pemerintah kepada penerima PSO.
- Namun, yang paling penting adalah keterkaitan dengan pembangunan sektor lain dalam hal ini terkait pengurangan gas emisi. Pemerintah harus memiliki sikap yang jelas dalam memberikan PSO.
- Infrastruktur yang dibangun dengan mahal ini tidak boleh sia-sia dan tidak optimal. Ada banyak daerah yang minim infrastruktur tapi ingin melakukan pergerakan sementara di daerah lain punya banyak infrastruktur atau surplus, terutama di bidang perkeretaapian tapi belum dioptimalkan secara baik untuk mendorong mobilitas masyarakat.

#### 4. USULAN DUKUNGAN DAN JUSTIFIKASI PEMBIAYAAN KA BANDARA MEDAN-KUALANAMU DENGAN SKEMA PSO

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKAKemenhub

- Kereta yang beroperasi pada tahap awal biasanya adalah kereta perintis, kemudian naik menjadi kereta PSO, dan ketika tumbuh baik akan dilepas menjadi kereta komersial. Apa yang terjadi pada KA Bandara Medan-Kualanamu sepertinya terbalik, yaitu turun dari KA komersial menjadi PSO. Oleh karena itu perlu ada justifikasi yang bisa mendukung hal tersebut.

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Ada beberapa strategi usulan dukungan pembiayaan dengan skema PSO yang sudah disampaikan oleh Direktur Utama PT Railink.
- Strategi 1, yaitu dengan *demand* moderat dan optimis tidak *feasible* jika tarifnya Rp100.000. Ini sama saja dengan membuang garam ke laut.
- Strategi 2, *feasible* bila ada subsidi dari APBN sebesar Rp76.757. Namun kalau jumlah penumpang dalam setahun mencapai 100.000 orang, maka akan besar sekali subsidi.
- Strategi 3, dengan diberikannya subsidi PT Railink akan untung setelah 9 tahun beroperasi. Akan tetapi, ini akan menjadi perhitungan yang berat bagi Direktorat Jenderal Anggaran (DJA) Kemenkeu terkait kelayakannya. Strategi 3 dengan skenario moderat akan *feasible* bila ada subsidi sebesar Rp60.009 untuk penumpang dari Medan ke Bandar Khalifah. Namun, dengan tarif yang dikenakan sebesar Rp46.883, hal tersebut masih jauh karena hanya 50% dari

WTP. Misalnya dengan WTP Rp20.000 dan tarif yang ditetapkan Rp46.000, masyarakat tetap tidak akan mau naik angkutan ini. Jadi, strategi 3 baik moderat maupun optimis hampir tidak memungkinkan.

- Terakhir adalah Strategi 4 yang *feasible* bila ada subsidi sebesar Rp62.558 sehingga tarifnya turun menjadi Rp35.078. Kalau dengan skenario optimis, maka tarifnya dapat turun lagi menjadi Rp31.009. Akan tetapi, strategi ini juga terlihat tidak *feasible* kecuali PT Railink bisa meningkatkan pendapatan dari nontiket (*non-fare*). Ini yang jadi tantangan kalau diterapkan, yaitu apakah masyarakat bersedia membayar atau tidak dengan tarif Rp31.000.
- Bila pemerintah memberikan subsidi senilai Rp100.000 dan tarif ditetapkan sebesar Rp31.000, maka PT Railink baru mulai untung pada tahun ketujuh.
- Perlu dipikirkan berapa yang harus dikasih oleh pemerintah agar PT Railink bisa untung pada tahun ketiga, apakah harus sampai Rp150.000 karena tarif yang diusulkan ke penumpang Rp10.000 s.d Rp20.000, sehingga subsidi yang diberikan pasti lebih dari Rp100.000 per tiket.
- Salah satu kesimpulan dalam studi ini, yaitu usulan angkutan komuter Medan-Kualanamu dengan penambahan Stasiun Bandar Khalipah seluruh subsidinya ditanggung oleh pemerintah. Dengan menjadikan KA Bandara Medan-Kualanamu sebagai komuter, maka memang perlu ada penambahan stasiun. Akan tetapi, terkait jumlahnya apakah cukup satu atau lebih tentu menjadi kajian bersama. KRL Yogya-Solo semula stasiun pemberhentian tidak banyak. Namun, ketika dijadikan kereta PSO maka stasiunnya ditambah karena hal itu pasti akan meningkatkan jumlah penumpang.
- Usulan lainnya yaitu subsidi atau PSO untuk angkutan komuter Medan-Kualanamu dengan penambahan Stasiun Bandar Khalipah dimana sebagian disubsidi oleh pemerintah sementara petak jalan dari Araskabu-Kualanamu dengan tarif normal. Subsidi sebagian (*blended*) ini agak sulit nanti untuk perhitungannya dan ketika Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) melakukan pemeriksaan akan ada banyak temuan.
- Usulan subsidi untuk angkutan komuter Medan-Kualanamu dengan penambahan Stasiun Bandar Khalipah dimana sebagian disubsidi oleh pemerintah (petak jalan dari Bandar Khalipah-Araskabu disubsidi oleh PT KAI dan Araskabu-Kualanamu disubsidi oleh PT Angkasa Purall) lebih rumit lagi dan belum tentu AP2 bersedia melakukannya.

- Terakhir adalah usulan dimana sebagian perjalanan disubsidi dan sebagian lagi menggunakan tarif normal sesuai dengan biaya operasi (biop) penumpang per km.

#### Agus Pambagio, Pakar Kebijakan Publik

- Hal penting yang harus diperhatikan dalam memberikan uang untuk pengelolaan KA bandara yang sudah mau menggelepar adalah mempertimbangkan apakah akan ada penumpang yang nantinya naik atau tidak.

#### Djoko Setijowarno, Pengamat Transportasi

- Indonesia sekarang sudah mulai melakukan subsidi di sektor transportasi publik, baik untuk kereta dan angkutan darat. Akan tetapi hal ini masih berjalan parsial, belum terbentuk, dan masih sendiri-sendiri sehingga kesannya mahal. Kalau subsidi yang parsial ini bisa jadi satu kesatuan maka akan lebih murah nantinya
- Ini adalah proses yang harus dilalui sebagaimana jika melihat negara-negara lain di Eropa yang sudah melalui hal itu. Di Prancis, subsidi diberikan oleh swasta kepada kota-kota kecil dan nilainya cukup besar. Penumpang angkutan umum di Prancis hanya membayar tarif 20%, sementara 80% sisanya menjadi tanggungan swasta dan pemerintah sehingga orang bisa berlangganan tiket harian, mingguan, dan bulanan. Model seperti ini juga yang sedang didorong di wilayah Bodetabek. Apalagi, hal ini sudah pernah dilakukan di Papua dengan dana BUMN besar sektor pertambangan.
- Contoh subsidi angkutan umum di Medan yaitu Bus Trans Mebidang dengan dua jalur bus kota dari Kota Medan ke Lubuk Pakam dan ke Binjai. Akan tetapi, karena tidak disubsidi dan operasionalnya ditanggung oleh DAMRI, maka jumlah busnya semakin menurun hingga setengahnya.
- Sudah ada pula Trans Metro Deli di Kota Medan dengan jumlah penumpang yang banyak dan masih gratis tapi diprotes oleh angkot agar penumpangnya segera membayar.
- Pada tahun 2023 mendatang juga akan ada program BRT untuk Kota Medan dari Bank Dunia.
- Ke depan BUMN di sektor transportasi tidak perlu mengambil untuk mengambil keuntungan asalkan bisa menutup biaya operasionalnya. Logikanya, negara sudah untung maka orang mau beralih ke transportasi

publik dan subsidi BBM berkurang. Hal ini penting untuk dapat dipahami dalam untuk mengajukan subsidi.

- Ditjen Hubdat Kemenhub saat ini sedang mencari model subsidi untuk perkotaan. Ada lima model usulan subisdi, yaitu: (1) Subsidi oleh pemda secara keseluruhan; (2) Subsidi oleh pemerintah pusat; (3) Subsidi oleh pemda dan pemerintah pusat; (4) Subsidi menggunakan dana swasta lewat pemerintah pusat; atau (5) Subsidi menggunakan dana swasta lewat pemda..
- Pembangunan KA bandara di Malaysia dapat dilakukan dengan menggunakan dana haji. Perdana Menteri Malaysia melihat bahwa orang Melayu kalau naik haji akan berangkat secara rombongan.

Aditya Dwi Laksana, Penulis Buku Kereta Api

- Biasanya kereta api itu dukungan pendanaannya naik kelas dari perintis karena penggunanya masih rendah, harus diperkenalkan dahulu, dan daya beli pengguna masih rendah sehingga harus didukung PSO. Kemudian kalau sudah berlanjut baru naik ke KA komersial. Akan tetapi yang sekarang justru terbalik karena ada beberapa tantangan keuangan dan bisnis.
- Di sisi lain, ini dapat juga menjadi terobosan untuk menjadi kereta api komuter ber-PSO. Itu sah saja karena bagaimanapun juga ini sifatnya sangat dinamis dan PT Railink harus menyesuaikan diri dengan berbagai tantangan yang ada.
- Sebaiknya jangan membuat kerumitan sendiri dengan mengusulkan PSO parsial Medan-Bandar Khalifah. Kalau memang tujuannya PSO, agar tidak rumit maka sekalian saja Medan-Kualanamu.
- Kalau penumpang dicampur makajangan ada kereta khusus penumpang PSO atau komersial karena akan rumit, termasuk jalurnya tidak usah parsial.
- Soal keterbatasan dan pesan dari pemerintah supaya mengurangi beban PSO, maka alternatifnya adalah kalau ATP/WTP yang di Jabodetabek semakin naik, maka PSO di sana juga bisa diturunkan dan tarifnya dinaikkan.
- Ini tujuannya untuk asas keadilan, pemerataan ke daerah-daerah yang lain, dan tidak hanya berorientasi di Jabodetabek.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- Berdasarkan pertimbangan ekonomi *ansich*, maka skenario finansial apapun tidak bisa menyelamatkan PT Railink.
- Dalam konteks finansial, PSO ini tidak hanya serta merta hanya melihat untung rugi atau aspek ekonomi secara harafiah, tapi bagaimana bersinergi

dan terintegrasi dengan kebijakan lain yang menjadi perhatian pemerintah. Salah satunya adalah ketika Presiden Republik Indonesia (RI) mengatakan Indonesia akan fokus untuk mengurangi emisi sebesar 29%-40%. Kalau tidak ada sinergi kebijakan di bidang transportasi dimana bidang transportasi itu menyumbang paling besar emisi, maka angka 29% itu tidak akan tercapai.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Setelah KA bandara dibangun kalau dioptimalkan akan ada konsekuensi-konsekuensi logis, terutama terhadap dukungan pendanaannya.
- Kebijakan PSO itu suatu dilema, antara mendorong ke angkutan publik dengan konsekuensi PSO membesar atau menahan PSO tapi konsekuensinya pada pemborosan BBM melalui penggunaan kendaraan pribadi. Ini memang satu dilema yang selalu dihadapi pemerintah.
- Masih ada peluang dan harapan terkait dengan PSO. Namun, perlu pemahaman yang komprehensif. Contohnya, memahami perlunya optimalisasi penggunaan prasarana di Medan karena KA Bandara Medan-Kualanamu sudah *dedicated* melalui jalur sendiri dan tidak melalui persimpangan sebidang lagi.
- Oleh karena itu, dana yang dialokasikan untuk pembangunan rel jikatidak difungsikan dengan optimal maka sebenarnya negara juga rugidanda target komitmen untuk mengurangi dampak gas rumah kaca juga akan lambat tercapai.
- Perlu pemikiran yang lebih komprehensif bagaimana memanfaatkan infrastruktur maupun sarana KA Bandara Kualanamu-Medan yang adaini seoptimal mungkin sehingga bisa mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
- Jika berpikir ke sana sebetulnya bisa berdampak pada pengurangan konsumsi BBM. Kalau terjadi pengurangan konsumsi BBM, berarti subsidi untuk BBM juga berkurang. Dengan berpikir demikian, maka KA Bandara Medan-Kualanamu perlu didorong secara optimal sehingga semakin sedikit orang yang ke bandara menggunakan kendaraan pribadi dan mengurangi polusi serta mengurangi subsidi BBM.

## 5. LANDASAN KEBIJAKAN

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Kemungkinan KA bandara dapat menjadi kereta kelas ekonomi atau komuter sehingga mendapatkan PSO merujuk pada Pasal 153 ayat (1) Undang-Undang

Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyebutkan bahwa selama itu dikategorikan kelas ekonomi dan jika tarif angkutan yang ditetapkan oleh pemerintah atau pemerintah daerah lebih rendah dari tarif yang dihitung oleh penyelenggara prasarana, maka selisihnya menjadi tanggung jawab pemerintah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik atau PSO.

- Jika diinginkan dalam bentuk subsidi, aturannya merujuk pada Pasal 153 ayat (2) UU No.23/2007 yang menyatakan bahwa untuk pelayanan angkutan perintis apabila biaya yang dikeluarkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian lebih tinggi dari pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab pemerintah dalam bentuk subsidi angkutan perintis.
- Praktek yang sudah terjadi dalam bentuk PSO dan subsidi untuk angkutan perintis dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) yaitu KRL Jabodetabek yang mendapatkan PSO, LRT di Sumatera Selatan (Sumsel) dari yang ternyata kategorinya perintis, dan KA Bandara Minangkabau yang dijadikan perintis. Yang terbaru yaitu Prambanan Ekspres (Prameks) ditetapkan menjadi KRL Yogya-Solo dengan kategori PSO pada Maret 2021.
- Kalau melihat referensi yang ada, KA Bandara Medan-Kualanamu bisa dijadikan angkutan yang mendapat PSO atau menjadi angkutan perintis tergantung siapa yang punya kewenangan untuk menetapkannya. Demikian pula KA Bandara Soetta yang justru paling pas kalau dijadikan KRL Jabodetabek juga begitu. Sebab, KA Bandara Soetta akan lebih banyak meningkatkan jumlah penumpang yang ingin berangkat dari Bekasi dan Bogor menuju ke Bandara. Apalagi sekarang pergerakan orang sudah mulai normal. Artinya, potensi ini bisa diperoleh dengan melakukan upaya-upaya terlebih dahulu.
- Setiap penugasan yang diberikan, tentu ada aturannya. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara memungkinkan penugasan tersebut dimana nantinya PT KAI yang akan menerima penugasan tersebut.
- Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara menyebutkan bahwa dalam masalah penugasan untuk kewajiban pelayanan umum maka PSO dapat diberikan melalui penugasan ke BUMN, dalam hal ini yaitu PT KAI.

- PSO tidak bisa langsung diberikan kepada anak perusahaan PT KAI seperti PT Railink, melainkan nanti PT KAI akan menugaskan dengan melakukan perjanjian kerja sama atau kontrak dengan PT Railink terlebih dahulu.
- Penugasan PT KAI kepada anak perusahaannya sama seperti yang dilakukan terhadap PT KCI untuk mengoperasikan KRL Jabodetabek. Oleh karena itu, penyelenggaraan KA komuter Medan-Kualanamu dalam bentuk PSO dimungkinkan asalkan ada penugasan dari Pemerintah ke PT KAI.
- Contoh yang sudah ada yaitu penyelenggaraan KA Bandara Soetta yang disatukan dengan KRL Jabodetabek. Hal ini lebih berdampak pada kemungkinan tercapainya kenaikan jumlah penumpang yang mungkin dengan target 1,2 juta penumpang per hari. Adapun KA Bandara Yogyakarta diberikan subsidi sebagai angkutan perintis dan tidak ada masalah karena PT KAI yang mengoperasikannya secara langsung.

## 6. PENDAHULUAN KAJIAN

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKA Kemenhub

- Diperlukan juga kajian mengenai kapan KA Bandara Medan-Kualanamu bisa bangkit lagi ke komersial sehingga tidak memberatkan pemerintah.

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Berikan informasi yang betul bahwa di satu sisi usulan dalam kajian ini bisa lebih menghemat Bahan Bakar Minyak (BBM), ramah lingkungan, dan pemerintah bisa mengalihkan (*shifting*) subsidi yang ada di KRL Jabodetabek.

Agus Pambagio, Pakar Kebijakan Publik

- Kebanyakan orang yang datang ke Bandara Kualanamu ke sana sudah ada jemputan dan pakai taksi. Jangan sampai pemerintah memberikan subsidi besar untuk KA Bandara Medan-Kualanamu tapi tidak ada yang naik.
- Jika salah satu cara yang bisa dicoba adalah menjadikan KA Bandara Medan-Kualanamu sebagai komuter, maka rutenya tidak bisa hanya Kualanamu dan Medan saja karena tidak akan ada penumpang yang naik juga.
- Oleh karena itu, kajian harus dilakukan lebih baik lagi agar dapat menarik orang dari ujung ke ujung.

- Perlu pemanfaatan mahadata (*big data*) yang bisa didapatkan dari PT KCI dan PT Railink untuk menargetkan PSO secara tepat. Bila mungkin PSO tidak diberikan per orang seperti KRL Jabodetabek, tapi ada cara lain.

Aditya Dwi Laksana, Penulis Buku Kereta Api

- Kalau sudah berencana menggunakan dana publik maka basis kemanfaatan PSO ini harus lebih jelas, jadi nuansanya tidak hanya sekadar keuntungan atau profit tapi juga ada kemanfaatan untuk masyarakat dan aglomerasi perkotaan Mebidangro.
- Dapat dilihat pula seberapa jauh PSO ini bisa meningkatkan pergerakan perekonomian melalui mobilitas produktivitas masyarakat.
- Pihak konsultan bisa mendukung agar usulan PSO nantinya memiliki basis kemanfaatan yang kuat terhadap masyarakat dan perekonomian setempat. Kemudian juga terjadi *shifting* dari angkutan pribadi ke angkutan umum dan terutama angkutan massal perkeretaapian.
- Hal yang bisa dibayangkan selanjutnya adalah terjadi kenaikan mobilitas dari urban ke sub urban dan sebaliknya dengan menggunakan KA karena dari sini KA bandara sudah mengandung karakter dari KA komuter yang menghubungkan urban dan sub urban
- Dapat disadari maka KA Bandara Medan-Kualanamu memang memiliki beberapa keunggulan, seperti langsung menuju jantung kota, anti macet karena jalurnya sudah *dedicated* menggunakan jalur layang, dan lebih nyaman.
- Akan tetapi perlu disadari juga bahwa dari sisi yang lain KA Bandara Medan-Kualanamu juga punya keterbatasan. Tidak semua kebutuhan perjalanan berasal dari pusat Kota Medan. Mungkin ada juga masyarakat dari pinggir Kota Medan sehingga KA Bandara Medan-Kualanamu tidak bisa mengantarkan masyarakat atau *point to point*.
- Mau tidak mau konsultan juga harus mengkaji kebutuhan perjalanan masyarakat dan profil pengguna KA bandara yang sekarang ada.
- Kebutuhan masyarakat mungkin bukan hanya berasal dari pusat Kota Medan, tapi juga dari Binjai.
- Kalau sekarang KA Bandara Medan- Kualanamu hanya menghubungkan Kota Medan dan nantinya ditambah dengan Batang Kuis serta Araskabu sampai dengan Kualanamu, maka dapat dilihat pula sebetulnya seberapa besar kebutuhan masyarakat bermobilitas dari arah Bandar Khalipah, Batang Kuis, Araskabu ke Kota Medan.



- Kompetitor transportasi di jalur-jalur serta karakter komuter di jalur tersebut dapat dikaji terlebih dahulu.
- KA Bandara Medan-Kualanamu kalau bisa dioptimalkan sampai ke arah Binjai,
- Karakter Bandara Kualanamu berbeda dengan Bandara Ahmad Yani, Bandara Adi Soemarmo, dan Bandara Yogyakarta yang baru dan berdekatan sementara di sisi lain sudah ada tol sehingga tantangannya lebih tinggi. Di Sumut, bandara utamanya tetap Bandara Kualanamu apakah orang itu berasal dari arah Pematang Siantar, Tebing Tinggi, Tanjung Balai, ataupun Rantau Prapat. Kemungkinan bandara lain di Sumut hanya Bandara Silangit sebagai hub, jadi potensi KA Bandara Medan-Kualanamu ini masih cukup besar untuk digarap oleh PT Railink dengan membuat konektivitas dan aksesibilitas yang baru sehingga PT Railink bisa bertahan.

## 7. ANALISIS ATP/WTP

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKA Kemenhub

- Paparan terkait dengan tarif serta ATP/WTP masyarakat sebesar Rp10.000 s.d Rp17.000 belum dibandingkan dengan tarif bus sebesar Rp50.000 tapi mampu mendapatkan penumpang yang banyak. Oleh karena itu, usulan PSO dengan tarif Rp10.000 perlu dikaji kembali, yaitu apakah WTP masyarakat benar-benar hanya sekitar Rp10.000 s.d Rp17.000.

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Kajian ATP menunjukkan bahwa masyarakat hanya mampu membayar tarif Rp5.000 s.d Rp10.000 untuk sekali jalan. Kalau tarif tersebut memang mau dinaikkan, ada potensi 33,6% masyarakat yang mampu membayar tarif Rp11.000 s.d Rp15.000.
- Pada analisis WTP sudah terlihat 92,6% masyarakat bersedia membayar tarif Rp15.000 sd. Rp20.000.
- Perihal ATP/WTP ini memang perlu perhatian semua pihak sehingga permasalahan yang ada dapat terjawab.
- Berdasarkan data yang ada mestinya dapat ditentukan apa yang harus dilakukan supaya WTP tersebut bisa diakomodir dan jumlah penumpang meningkat dari 400.000 menjadi 600.000 penumpang per tahun.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- Direktur PT Railink menyampaikan kondisi PT Railink yang miris karena terjadi kesenjangan antara kemampuan membayar (*Ability to Pay/ATP*) masyarakat dan besaran PSO yang diajukan sehingga kondisi ini memang pilihan berat.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Tarif KA Bandara Medan-Kualanamu agar juga jangan terlalu rendah. Tarif Rp20.000 itu pas sehingga orang dari Medan ke Kualanamu jika berlima tidak terlalu berat dibandingkan naik taksi dengan tol. Jadi tarif KA ini nantinya masih kompetitif, tapi bisa menolong KA Bandara Medan-Kualanamu. Akan tetapi jika di bawah Rp20.000 terlalu rendah. Ini sesuai dengan WTP Rp15.000 s.d Rp20.000.

## 8. ANALISIS ASAL TUJUAN (OD)

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKA Kemenhub

- PT Railink tidak harus terburu-buru untuk mendapatkan PSO. Sebaiknya PT Railink mengevaluasi OD KA bandara terlebih dahulu karena OD KA dari Kota Medan menuju Kualanamu dalam kajian ini masih belum lengkap. Perlu dikaji potensi-potensi OD mana yang kira-kira bisa mengangkat pertumbuhan KA bandara tersebut.

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- PT KAI dan PT Railink harus mampu mengupayakan supaya OD jangan hanya dari bandara ke kota, tapi bagaimana biar bisa jadi komuter.

Aditya Dwi Laksana, Penulis Buku Kereta Api

- OD itu memang perlu dilengkapi dengan kajian mengenai kebutuhan perjalanan masyarakat dari Medan, Bandar Kalipah, Batang Kuis, dan Araskabu sehingga memang terdapat *demand* untuk bermobilitas menggunakan KA bandara yang akan dikonversikan menjadi KA komuter.
- Asesmen profil pengguna juga diperlukan. Pada tahun 2018-2019 KA Bandara Soetta sudah berkonversi sebagai KA komuter bagi mereka yang tidak mau berdesak-desakan di KRL, sehingga orang menggunakan KA Bandara Soetta dari arah Bekasi atau Batu Ceper ke Sudirman dan sebaliknya.

- PT Railink dan konsultan mungkin bisa melihat profil pengguna yang ada sekarang hingga seberapa jauh karakter mereka yang sudah mencerminkan pengguna KA komuter, termasuk para pegawai atau karyawan yang bekerja di Bandara Kualanamu.

#### Djoko Setijowarno, Pengamat Transportasi

- Cakupan OD bisa diperluas, tidak hanya medan karena suatu hari ke depan akan menjadi seperti jadi kereta perkotaan. Sekarang yang sudah dapat bentuknya seperti di Surabaya Regional Railway Line (SRRL) dimana KRD dikembangkan menjadi KRL, kemudian Bandung Raya, dan tidak menutup kemungkinan Mebidangro dan ini bagian dari itu.
- Pengembangan tersebut harus dimulai dari sekarang. Meskipun kelihatannya mahal tapi ke depan itu akan menjadi satu kesatuan.
- Kajian terkait *demand* cukup di perkotaan saja, tidak perlu sampai ke Toba dan Langsa. Tapi kalau perkotaan Binjai harus masuk.
- Ini adalah bagian kecil dari upaya membenahi sistem transportasi publik perkotaan. Semua berproses dan karena menyangkut pertanggungjawaban negara, maka mesti ada kajiannya.

#### Aditya Karsa, DJKA

- KA Bandara Medan-Kualanamu dapat mulai beralih tidak sebagai *dedicated* KA bandara, tapi KA perkotaan yang menuju bandara sehingga perlu ada kajian-kajian terkait potensi *demand* yang ada di daerah-daerah Mebidangro.
- Terhadap ruang bebas karena sarana yang dioperasikan itu tidak seperti biasanya, mungkin bisa diajukan modifikasi terhadap sarana maupun prasarananya agar bisa fleksibel dalam hal rute di lokasi perkotaan maupun di lokasi yang ada potensi *demand* di kota-kota lainnya.
- Sebagai informasi di Sumut sudah ada KA PSO yang beroperasi saat ini, yaitu: (1) Putri Deli lintas Tanjung Balai-Medan; (2) Sri Lelawangsa Mulai dari Medan, Binjai, dan Kuala Bengi dan rencana akhir tahun ini akan diperpanjang sampai dengan Besitang; (3) Siantar Ekspres mulai dari Siantar sampai dengan Medan; dan (4) KA perintis yang akan beroperasi tahun ini yaitu Datuk Blambangan dari Tebing Tinggi-Kuala Tanjung.
- Jadi, memang sudah ada juga KA PSO maupun perintis yang beroperasi di Medan dan sekitarnya sehingga perlu justifikasi teknis dan kajian yang rinci untuk memasukkan atau mengusulkan KA perkotaan menuju bandara ini agar mendapat PSO. Apalagi saat ini Kemenkeu sangat selektif dalam

pengeluaran negara sehingga perlu justifikasi di dalam pengawasan dan pemeriksaan instansi.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- KA bandara sejarahnya dibangun dalam proses membangun integrasi layanan angkutan umum. Jadi, pemerintah atau regulator membangun supaya ada konektivitas antarmoda, khususnya di Jakarta dalam rangka untuk mengurangi kemacetan.
- Prinsipnya pemerintah itu peduli, tapi yang paling utama sekarang adalah bagaimana memperbaiki OD dari KA Bandara Medan-Kualanamu, baik *demand* maupun pendapatan. Ini adalah tugas PT Railink agar nantinya PT KAI bisa mendukungnya.
- Evaluasi OD KA Bandara Medan-Kualanamu juga menjadi tugas konsultan supaya bisa menjawab kebutuhan secara pas.
- Ada tantangan baru lagi di KA Bandara kalau tol Binjai-Langsa jadi, karena orang dari Langsa juga akan langsung naik ke bandara menggunakan mobil pribadi. Jadi, semakin sedikit orang yang akan menggunakan KA bandara kalau itu tetap dipertahankan sebagai KA bandara saja.
- Tapi kalau sebagai KA komuter, Direktur LLAKA DJKA Kemenhub sudah menekankan soal jaminan keamanan penumpang yang bercampur antara penumpang KA bandara dan KA komuter.

## 9. POTENSI PENDAPATAN DAN KEBIJAKAN BANTUAN LAIN

Aditya Karsa, DJKA

- Selain dari pendapatan tarif yang saat ini didapat dengan okupansi yang sangat rendah dan biaya operasi lebih besar daripada pendapatan yang diterima dari tiket. Mungkin perlu upaya lagi dari operator terkait pendapatan *non-farebox*, menggali lagi pendapatan-pendapatan apa saja yang bisa didapat di luar tiket.
- Terkait upaya peningkatan penumpang, maka integrasi intermoda dan antarmoda perlu ditingkatkan kembali termasuk integrasi tiket yang ada di moda-moda lain, seperti yang LRT Palembang yang tiketnya terintegrasi dengan angkot dan bus.

Anggoro Triwibowo, Direktur Utama PT Railink

- Pendapatan *non-farebox* itu memang dari berasal dari iklan dan tokosehingga pengiklan benar-benar hanya melihat berapa jumlah penumpangnya.
- Kalau jumlah penumpangnya banyak maka PT Railink bisa jualan apa saja bisa, tapi kalau tidak ada maka akan sulit untuk meyakinkan itu sulit, apalagi dampak pandemi kemarin terasa sekali makanya tidak ada yang mau pasang iklan.
- PT Railink sudah mencoba tarif ekonomis untuk pemasangan iklan dengan supaya ada peminat yang tertarik.
- Jumlah penumpang memang menentukan *non-fare box* sehingga perlu strategi untuk menaikkan jumlah penumpang tersebut. Kalau jumlah penumpangnya banyak, PT Railink bisa jualan apa saja dan itu akan sangat memungkinkan. Akan tetapi sampai sekarang PT Railink belum mendapatkan hal tersebut karena sangat bergantung dengan penumpang bandara.
- Pemerintah memiliki banyak cara (*tools*) untuk dapat membantu PT Railink. Di perkeretaapian salah satu biaya salah satunya *Track Access Charge* (TAC).
- Rel *elevated* di Medan itu TAC-nya besar sedangkan yang menggunakan cuma PT Railink sehingga jadi berat. Mungkin dengan sedikit kebijakan dari pemerintah, TAC bisa mendapat diskon dan meringankan beban PT Railink. Itu adalah salah satu kebijakan yang kami harapkan dan tidak melulu hanya soal menggelontorkan uang.

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKA Kemenhub

- Optimalisasi prasarana dapat diperdalam. Sedangkan masalah TAC dan lainnya masih dalam proses untuk dapat diberikan keringanan. Pada tahap awal sifatnya masih sosialisasi dan belum dikenakan secara utuh. Saat ini masih didiskusikan dan ditentukan faktor-faktornya sehingga mudah-mudahan tidak memberatkan operator baik PT KAI maupun anak perusahaannya.

## 10. DUKUNGAN DAN TANTANGAN REGULATOR

Joko Prahoro, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api DJKA Kemenhub

- DJKA tidak menutup kemungkinan untuk membantu grup PT KAI untuk pertumbuhan usahanya. Akan tetapi pemerintah juga punya evaluasi supaya setiap ada masalah solusinya tidak selalu lari mencari PSO. Sekarang pemerintah sedang ditantang untuk mengecilkan subsidi dari tahun ke tahun agar tidak semakin melebar. Kemenkeu juga menanyakan strategi apa yang sebaiknya diterapkan Kemenhub agar PSO tidak memberatkan pemerintah dari tahun ke tahun.
- DJKA akan menunggu hasil kajian yang sudah diperdalam dan PT Railink juga dapat bersurat ke DJKA mengenai hasil FGD. Kalau PT Railink memang mau mengusulkan sesuai dengan keinginan yang telah dipaparkan, maka dapat ditindaklanjuti secepatnya DJKA juga bisa menindaklanjuti dan jangan berhenti pada tahap ini seolah-olah mengalami kebingungan.

Agunan Samosir, Peneliti Ahli Madya BKF Kemenkeu

- Di luar kapasitas fiskal, Kemenkeu melihat bahwa penyelenggaraan penugasan KA Bandara Medan-Kualanamu, Bandara Soetta, dan Bandara Yogyakarta dapat dilakukan dengan layanan kereta ekonomi dan diberikan PSO. Namun, untuk merealisasikan ini perlu persetujuan Menteri terkait, yaitu Menhub.
- Desain dan spesifikasi teknis sudah ada contohnya sehingga tinggal direplikasi saja.
- Selanjutnya dapat dipastikan bahwa ketiga jenis layanan ini (KA Bandara Medan-Kualanamu, KA Bandara Soetta, dan KA Bandara Yogyakarta) akan masuk ke dalam penugasan PSO dan perintis tahunan yang ditetapkan dengan keputusan menteri.
- Saat ini pemerintah sedang melakukan penyusunan pagu indikatif APBN 2023 sehingga momentum ini memang pas agar PSO dapat diselenggarakan tahun depan.
- PT KAI dan PT Railink dapat menyampaikan proposal kepada DJKA bahwa layanan KA bandara ini perlu ditetapkan menjadi layanan kereta ekonomi.
- Kalau sudah ditetapkan, maka tidak perlu lagi berbicara lagi soal kapasitas fiskal karena ketika mengajukan sudah harus ada perhitungannya.
- Jangan sampai subsidi yang diberikan terlalu besar karena itu akan mengganggu. Sebab, ada aspek keadilan yang harus diperhatikan, yaitu bahwa yang selama ini yang menikmati PSO atau subsidi adalah KRL Jabodetabek sehingga daerah lain juga perlu dipikirkan.

- Ini momen yang pas untuk mengajukan kalau memang ingin mengalihkan sebagian PSO atau subsidi angkutan perintis kepada daerah lain, sehingga menjadi saat yang tepat juga untuk menaikkan tarif KRL Jabodetabek. Dari hasil penghematan itulah kemudian bisa diberikan PSO kepada KA Bandara Medan-Kualanamu, KA Bandara Soetta, dan kemudian KA Bandara Yogyakarta.
- Kalau pemerintah menaikkan tarif KRL Jabodetabek sesuai dengan kajian yang sudah disampaikan oleh YLKI, maka itu bisa mengurangi subsidi sampai dengan Rp500 miliar. Anggaran tersebut yang kemudian dialihkan ke KA Bandara Medan-Kualanamu, KA Bandara Soetta, dan KA Bandara Yogyakarta.
- Kalau PT Railink memang sudah yakin maka pengajuan ini segera disusun beserta perhitungannya, lalu kemudian dapat diajukan kepada DJKA Kemenhub melalui PT KAI.
- Apabila DJKA Kemenhub memang sudah sepakat, maka pengajuan dapat disampaikan DJA Kemenkeu sehingga penyusunan pagu indikatif ini masih tepat dan cukup waktunya sebelum ditutup pada bulan Juni 2022. Adapun Presiden Republik Indonesia (RI) akan menyampaikan Nota Keuangan dan Rencana APBN (RABPN) pada tanggal 16 Agustus 2022 mendatang.
- Waktu yang tersisa saat ini tidak lama, yaitu sekitar 2-3 bulan untuk diberikan, termasuk kepada konsultan PT Transmikons untuk dapat memperdalam kajiannya karena untuk menyusun alokasi anggaran juga membutuhkan waktu.
- Semangat ini jangan berhenti di sini saja melainkan kalau bisa segera langsung disusun kajian lanjutnya dan bagaimana perhitungannya secara paralel.
- FGD ini saja tidak cukup, sehingga PT Railink harus dapat langsung menyusun usulan dengan langsung melibatkan DJKA Kemenhub.
- Hal yang sulit adalah jika DJKA Kemenhub sudah bilang tidak. Kajian sebaik apapun jadi tidak ada manfaatnya. Akan tetapi, kalau memang DJKA Kemenhubnya keinginan terkait adanya subsidi yang berkeadilan agar tidak hanya daerah tertentu yang menikmati, maka PSO ini perlu diberikan.

#### Agus Pambagio, Pakar Kebijakan Publik

- Perlu ada ketegasan dari pemerintah mau diapakan KA bandara yang sudah ada. Selain itu, Pemerintah sebaiknya ketika sudah mendesain satu infrastruktur jangan mendesain infrastruktur lainnya yang akhirnya menjadi

kanibal. Hal ini juga terjadi di bandara di Solo dan Semarang yang penumpangnya sudah turun 70% ketika akhir pekan karena semua orang naik mobil melewati tol. Ini terjadi karena Indonesia tidak punya dasar keinginan terkait pokok transportasinya ingin menggunakan moda utama apa, apakah dengan tol, kereta, atau kapal. Akibatnya, dibangunlah bandara dari ujung selatan hingga ke utara.

- Jika KA Bandara Medan-Kualanamu mau dihidupkan, maka perlu dilihat terlebih dahulu bagaimana kondisi penerbangan Indonesia saat ini yang sedang mati suri. Dengan salah satu penerbangan kesulitan membayar utang sehingga sekarang pesawatnya tinggal beberapa unit, maka kondisi itu tidak mungkin dapat meramaikan Bandara Kualanamu.

Djoko Setijowarno, Pengamat Transportasi

- Kalau sudah ada kesepakatan maka usulan ini bisa ditindaklanjuti maksimal 1 bulan ke depan.
- Masalah besaran subsidi sebaiknya diserahkan kepada DJKA Kemenhub dan didiskusikan bersama.
- Pemerintah perlu belajar dari DAMRI dimana banyak masyarakat membutuhkan tapi kalau tidak ada subsidi yang terjadibisa mangkrak.
- Tugas kebijakan berikutnya bagi pemerintah adalah bagaimana KA di Medan dapat menjadi KA perkotaan yang masuk ke bandara.

Aditya Dwi Laksana, Penulis Buku Kereta Api

- Negara harus hadir dalam menyelamatkan KA Bandara Medan-Kualanamu karena KA ini asumsinya akan digunakan untuk kemanfaatan masyarakat Medan dan sekitarnya. Hal itu sah saja sepanjang titik tolaknya tidak hanya sekadar untuk membuat PT Railink bertahan dan memperoleh untung yang lebih banyak (*profitable*).

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

- Regulator harus bertanggung jawab. Di satu sisi, pembangunan infrastruktur harus diapresiasi kepada pemerintah begitu masif, tapi kemudian pada titik tertentu pembangunannya menjadi sangat kanibalistik.
- Bandara di Semarang dan Solo target penumpangnya sudah tidak tercapai. Bukan karena pandemi Covid-19, tapi karena penumpang itu lebih memilih menggunakan tol dari Jakarta ke Jawa Tengah sehingga target okupansinya



tidak tercapai. Penurunan penumpang itu pasti akan semakin besar tanpa disertai suatu strategi khusus.

- Dari Tokyo ke Osaka Jepang, pesawat harus bersaing dengan kereta cepat Shinkansen dan keduanya bisa hidup. Padahal tarif Shinkansen jauh lebih mahal yaitu sekitar Rp2 juta dibandingkan tiket pesawat ke Osaka sekitar Rp800 ribuan. Perbandingannya adalah naik pesawat ke Osaka menempuh waktu 1 jam sedangkan naik kereta cepat Shinkansen jarak tempuhnya mencapai 3 jam. Pesawat tetap hidup, namun bagi orang yang memilih kepraktisan melewati proses *boarding* mereka akan memilih naik Shinkansen.
- Dalam kondisi seperti ini regulator harus bertanggung jawab untuk memberikan berbagai insentif seperti PSO dan lainnya sehingga infrastruktur yang sudah sedemikian megah dibangun tidak sia-sia dan karena dipicu oleh kebijakan pemerintah itu sendiri dimana pembangunan infrastruktur akhirnya saling kanibal.
- Kebijakan harus sinergi antarbidang dan K/L karena kebijakan transportasi itu saling insentif dan disinsentif.
- Perlu dipikirkan apakah pengguna jalan tol bisa diberikan disinsentif sehingga tarif tol menjadi lebih mahal. Artinya, ketika tarif tol menuju Bandara Kuala Lumpur lebih mahal, maka itu akan membuat orang berpikir dan berhitung kembali.
- Selain itu perlu dipikirkan bisa atau tidak tarif parkir di bandara dibuat lebih mahal, kalau perlu ketika hanya menurunkan penumpang pun dikenakan tarif sebagai insentif sehingga kemudian mereka berpindah ke kereta api. Kalau tidak seperti ini, bagaimanapun orang akan menggunakan kendaraan pribadi karena lebih nyaman sebab pembangunan tol merupakan karpet merah untuk menggunakan kendaraan pribadi.
- Merujuk pada kebijakan Kemenkeu, dari sisi skema finansial negara potensinya sangat besar, boleh, ada green light dan itu berada di DJKA, bukan Kemenkeu. Oleh karena itu, dengan tesis yang seperti itu tinggal di follow up saja. Inisiatifnya DJKA, dan proses selanjutnya. Tapi saya sepakat harus ada kajian ulang yang lebih mendalam sehingga ditemukan besaran formulasi yang lebih presisi untuk kemudian bisa membantu menyelamatkan railink itu. Kalau konsep push and pull sebenarnya lebih pas untuk transportasi perkotaan, sedangkan ini bukan perkotaan tapi karena kondisi yang backgroundnya salah desain dan segala macam upaya plus minus

harus diselamatkan. Jangan sampai sia-sia, sangat sayang uang APBN trilyunan rupiah hilang karena salah desain.

Aditya Karsa, DJKA

- Pemda juga sangat penting mendorong konsep *push and pull* terkait kebijakan bagi orang yang menggunakan kendaraan pribadi seperti kebijakan tarif tol, parkir, dll.
- Dari sisi *pull*-nya perlu dipikirkan apa yang mampu menjadi daya tarik orang untuk naik kereta. Sedangkan *push*-nya perlu kebijakan pemerintah pusat dan daerah dalam menata ulang rute, menambah stasiun, maupun perpanjangan layanan.

Ki Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi (INSTRAN)

- Saran langkah berikutnya adalah mengadakan forum diskusi yang diselenggarakan di Wilayah Mebidangro dan mengundang dinas-dinas terkait, seperti Dinas perhubungan.
- Orang Medan suka sekali mengantar ke bandara beramai-ramai dan menunggu sampai keberangkatan pesawat. Bagaimana kultur itu bisa diubah dengan layanan yang lebih fleksibel dapat dibicarakan dengan komunitas yang ada di wilayah Sumut.
- Perlu juga ada dialog dengan komunitas di Medan untuk menggali informasi cara atau kegiatan apa yang bisa digelar di sekitar bandara atau jaringan kereta itu, sehingga dari sana bisa menghasilkan bangkitan penumpang (*generate*).
- PT Railink dapat segera kerja maraton untuk membuat usulan kepada DJKA.

## E. REKOMENDASI DAN TINDAK LANJUT

Berdasarkan diskusi ini, terdapat beberapa saran dan rekomendasi dari narasumber yang dapat menjadi masukan bagi PT Railink dalam tindak lanjut ke depan, yaitu:

1. PT Railink perlu mereposisi penumpang yang menjadi target dan menciptakan *ridership* yang loyal.
2. Sejalan dengan rencana untuk menambah penumpang di luar dari penumpang pesawat udara, maka PT Railink juga perlu mempertimbangan faktor keamanan, termasuk keamanan barang bawaan penumpang.

3. PT Railink bersama konsultan dapat mengevaluasi kembali OD serta menggali potensi-potensi OD yang bisa mengangkat pertumbuhan KA Bandara Medan-Kualanamu.
4. PT Railink bersama konsultan juga dapat melakukan kajian yang menggali basis kemanfaatan KA secara jelas untuk meningkatkan pergerakan ekonomi dan produktivitas masyarakat serta besaran potensi perpindahan moda (*shifting*) dari angkutan pribadi ke KA jika memang ingin mendapatkan dukungan PSO.
5. Untuk menghidupkan kembali KA Bandara Medan-Kualanamu, maka PT Railink harus menarik rute perjalanan sampai ke Binjai dan Lubuk Pakam.
6. DJKA Kemenhub menunggu PT Railink untuk bersurat melaporkan hasil FGD dan kajian yang diperdalam dengan segera.
7. PT Railink dapat segera menyusun usulan perhitungan pengajuan PSO kepada DJKA melalui PT KAI. Jika telah disepakati, maka DJKA dapat menyampaikan usulan tersebut kepada DJA Kemenkeu sebelum penyusunan pagu indikatif tutup pada bulan Juni 2022 mendatang.

## **F. PENUTUP**

Demikian laporan ini dibuat sebagai pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Diskusi Terpumpun “Proyeksi Potensi dan Arah Pengembangan Layanan KA Bandara Kualanamu sebagai Angkutan Penyokong Bandara Internasional dan Komuter.” Atas perhatiannya diucapkan terima kasih.