

PELAYANAN BARU
DAN PAPARAN ATP-WTP
TARIF 2021 KRL
JABODETABEK

12 JANUARI

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 PELAYANAN BARU DAN PAPARAN ATP-WTP TARIF 2021 KRL JABODETABEK

A. PENGANTAR

Diskusi publik “Pelayanan Baru dan Paparan ATP-WTP Tarif 2021 KRL Jabodetabek” telah diselenggarakan oleh Institut Studi Transportasi (INSTRAN) pada tanggal 12 Januari 2022, fokus untuk mendengarkan paparan survei Ability to Pay dan Willingness to Pay (ATP-WTP) penumpang kereta rel listrik (KRL) di wilayah Jabodetabek. Survei tersebut dilakukan karena memang sudah ada kebutuhan untuk penyesuaian tarif KRL yang sejak tahun 2016 tidak pernah naik. Di samping itu, dengan adanya pandemi tentu banyak pengeluaran diluar Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) 2020 PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) karena penerapan protokol kesehatan (prokes) dan lainnya sementara penumpangnya dibatasi. Jumlah penumpang terbatas, biaya meningkat, sedangkan subsidi berat kalau harus dinaikkan karena Kementerian Perhubungan (Kemenhub) juga harus memikirkan *Public Service Obligation* (PSO) lainnya. Kalau tidak ada alternatif penyesuaian tarif, hal ini menjadi persoalan besar bagi peningkatan layanan PT KCI itu sendiri sehingga sudah saatnya penyesuaian tarif dipikirkan.

Ini merupakan diskusi ketiga yang diselenggarakan oleh INSTRAN dimana sebelumnya, yaitu pada tahun 2021 lalu telah diselenggarakan 2 (dua) kali Focus Group Discussion (FGD) dengan para opinion leader mengenai kemungkinan-kemungkinan penyesuaian tarif dengan adanya perbaikan layanan yang dilakukan oleh PT KCI. Paparan dari PT KCI tentang peningkatan layanan yang selama ini sudah dilakukan mendukung argumen mengenai perlunya penyesuaian tarif. Diskusi ini juga menjadi info yang sangat penting bagi Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) Kemenhub agar dapat meyakinkan pengambil kebijakan, dalam hal ini Menteri Perhubungan, bahwa sebetulnya penyesuaian tarif itu perlu dan tidak ada kekhawatiran akan menimbulkan kehebohan.

B. SAMBUTAN OLEH RISAL WASAL, DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API DJKA KEMENHUB

Ada tiga lembaga yang melakukan kajian ATP-WTP untuk KRL Jabodetabek, termasuk DJKA Kemenhub. Survei terhadap besaran kemampuan dan keinginan orang membayar tarif kereta api tersebut sangat membantu DJKA dalam mengambil keputusan untuk menaikkan tarif KRL Jabodetabek nantinya. Suka ataupun tidak suka sudah ada perbandingannya, MRT dan LRT tarifnya jauh lebih mahal dari KRL namun jaraknya relatif lebih dekat. Ini akan menjadi pertanyaan bagi masyarakat terkait kesenjangan/gap yang cukup tinggi antara tiket KRL dan MRT. Pelayanan dari masing-masing operator nantinya juga akan dikedepankan, yaitu bagaimana para operator bisa bersaing dari sisi pelayanan sampai tarif, sehingga masyarakat akan merasakan bahwa tarif ini sesuai dengan layanan yang diberikan oleh masing-masing operator.

Sejak tahun 2015 KRL belum pernah dinaikkan tarifnya, namun tarif transportasi penunjangnya sudah naik, termasuk ojek online yang tarifnya juga sudah naik. Perlu dipertimbangkan bagaimana tarif KRL Jabodetabek ini bisa ditingkatkan sesuai dengan kemampuan dari masyarakat pengguna KRL tadi. Kenaikan tarif nantinya akan sedikit berdampak pada PSO yang dikeluarkan oleh Kemenhub.

Ada juga gagasan agar KRL Jabodetabek bisa mendapatkan PSO yang tepat guna. DJKA sudah memiliki konsep subsidi tepat guna untuk masyarakat di Jabodetabek. Saat ini, orang-orang di Jabodetabek mendapatkan subsidi, baik kaya maupun miskin. Ke depannya Pemerintah akan membedakan orang-orang tertentu yang berhak untuk mendapatkan PSO, sementara yang mampu diharapkan bisa menggunakan tarif yang seharusnya yang mereka bayarkan sesuai dengan perhitungan tarif KRL ini. PT KCI juga bisa menjelaskan kalau memang sudah ada gagasan mengenai konsep tepat guna.

Tarif yang didapat dari studi ATP-WTP yang dilakukan oleh DJKA tampak tidak jauh berbeda dengan yang dilakukan oleh PT KCI dan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). Kegiatan ini dibuka untuk mendapatkan hasil yang lebih baik sehingga nantinya pemerintah bisa menetapkan tarif sebagaimana yang diinginkan oleh masyarakat dalam melakukan perjalanan sesuai dengan pelayanan yang diberikan oleh para operator.

C. PAPARAN NARASUMBER

1. Wawan Ariyanto, Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kereta Commuter Indonesia

- Operasi dan layanan baru KA Commuter melalui operational excellence telah dilakukan oleh PT Kereta Commuter Indonesia sejak tahun 2016.
- Pada tahun 2016 lompatan-lompatan volume penumpang sudah mulai naik begitu cepat melalui langkah strategis seperti mengurangi interval antar KA padagrafik perjalanan kereta api (gapeka).
- Jumlah KA yang dijalankan mulai tahun 2015 adalah 882KA dari 74 loop.
- Pada tahun 2017, PT KCI melakukan penambahan 926 KA dari 81 loop.
- Pada tahun 2018 terdapat penambahan lintas Bogor dan Tangerang, sehingga perjalanan PT KCI menjadi 936 KA dari 83 loop.
- Pada tahun 2019 perjalanan menjadi 958 KA dari 90 loop, tahun 2020 ada 964 KA dari 91 loop, dan tahun 2021 terdapat 1.005 KA dari 94 loop. Hal tersebut dilakukan karena peningkatan penumpang naik sangat signifikan.
- Tren jumlah perjalanan KRL dari 2016 sampai dengan 2021, yaitu pada tahun 2016 ada 882 perjalanan, sedangkan pada tahun 2021 ada 1.005 perjalanan.
- Demikian juga untuk jumlah sarana yang beredar meningkat dari tahun ke tahun dimana tahun 2016 ada 74 Statformasi (SF) dan pada 2021 meningkat jadi 94 SF.
- Selama masa pandemi, KAI Commuter tetap menambah layanan dan menjalankan berbagai penugasan meskipun volume pengguna menurun. Jika operasional KA sebelum pandemi adalah pukul 04.00-24.00 WIB, maka di masa pandemi PT KCI mengurangi operasinya menjadi pukul 04.00-22.00 WIB.
- Jumlah perjalanan sebelum pandemi adalah 958 perjalanan per hari, namun di masa pandemi justru meningkat hampir 50 perjalanan menjadi 1.005 perjalanan per hari.
- Rangkaian kereta sebelum pandemi adalah 90 rangkaian menjadi 94 rangkaian kereta (train set) setelah pandemi. Kereta yang dijalankan juga meningkat dari 1.100 unit menjadi 1.196 unit.
- Jumlah stasiun meningkat dari 80 stasiun menjadi 105 karena pada masa pandemi ini PT KCI diberi penugasan baru, tepatnya pada Oktober 2020 di wilayah Solo, Yogyakarta, Kutoarjo, dan Rongkasitung-Merak.

- Jangkauan kilometer KA juga berubah dari yang tadinya 418,5 km menjadi 604,4 km.
- Pada masa pandemi ada pembatasan pengguna. Kalau tadinya dalam 1 kereta terdapat kurang lebih 162 penumpang, maka kemudian dibatasi hanya 74 orang per kereta.
- Volume pengguna sebelum pandemi hingga 1.000.000 penumpang/hari, maka saat ini trennya sudah mulai naik padahari kerja bulan Januari menjadi sekitar 500.000 penumpang/hari.
- Penambahan fasilitas layanan meningkat dari tahun ke tahun sejak tahun 2016, yaitu fasilitas bangku peron prioritas, genset, layanan toilet, dan musalayang sudahdibenahi.
- Pada tahun 2017 PT KCI sudah melakukan pembersihan umum (general cleaning) stasiun dengan membuat petunjuk arah stasiun, pengembangan fasilitas disabilitas, dan standardisasi signage yang akan selalu ditingkatkan pada tahun 2022.
- Di masa pandemi, DJKA juga selalu meningkatkan layanan bersamaan dengan pembangunan stasiun yang tetap berjalan.
- Stasiun Bekasi pada tahun 2021 sudah bisa digunakan 60 persen. Begitu juga Stasiun manggarai pada tahun 2021 sudah bisa digunakanseparuhnya. Adapun Stasiun Jatinegara dan Stasiun Cikarang sudah selesai 100%.
- Infrastruktur dan fasilitas layanan lain yang sudah ditingkatkan yaitu parkir sepeda, ruang laktasi, dan underpass stasiun yang dilengkapi dengan lift.
- Untuk menjaga layanan selama pandemi, PT KCI melakukannya tanpa menambah jumlah pegawai serta menunda investasi yangtidak terkait keselamatan.
- PT KCI juga mengubah perilaku pengguna sehingga harus taat prokes dengan membagikan masker, mengadakan vaksinasi, melakukan disinfeksi di kereta maupun di stasiun, dan mencuci kereta secara menyeluruh.
- PT KCI fokus pada keselamatan dan pelayanan.
- Dana dari PSO Pemerintah digunakan untuk perawatan prasarana danunderpass.
- PT KCI juga selalu meningkatkan kompetensi awak perkerataapian serta suku cadang kereta api. Kebersihan dijaga dengan melakukan home trained cleaning yang ada di atas stasiun dan On Station Cleaning(OSC) train wash. Pelayanan kesehatan, lost and found, kemananan, dan contact center sudah dimiliki oleh PT KCI. Masalah-masalah di lapangan diputuskan dari ruang contact center.

- Prokes, announcer, dan Petugas Pelayanan Kereta (PPK) menjadi kelebihan layanan yang hanya ada di PT KCI.
- Layanan aksesibilitas baru bisa terpenuhi dengan meningkatkan layanan yang masih dibutuhkan pada tahun-tahun mendatang.
- Untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM), tentunya fasilitas layanan PT KCI akan selalu ditingkatkan.
- Toilet untuk disabilitas tersedia di 54 stasiun dan nantinya akan ditingkatkan terus sesuai dengan jumlah penumpang yang ada di stasiun-stasiun padat. Adapun lift sudah tersedia 55 unit di 20 stasiun KRL, kursi roda ada 176 unit di 80 stasiun KRL., eskalator berjumlah 90 unit di 30 stasiun KRL.
- Guiding block ada di 32 stasiun KRL dan akan terus ditingkatkan sesuai dengan SPM serta berlanjut ke semua stasiun.
- Dari tahun ke tahun PT KCI bisa menurunkan keluhan pelanggan. Contohnya antrian dan keterlambatan pada tahun 2018 sangat tinggi sekali, namun sudah bisa ditekan sampai dengan 25% atau tepatnya 8.100 keluhan pada tahun 2018 menjadi 1.207 keluhan pada tahun 2021.
- AC KRL juga semakin bagus. Pada tahun 2018 gangguan AC mencapai 1.452 kali dan bisa ditekan menjadi 235 pada tahun 2021. Ini artinya dalam satu tahun yang terdiri dari 365 hari, keluhan pelanggan kurang dari 1 kali dalam sehari. Jika dibandingkan dengan armada yang berjumlah 97 train set, maka artinya hanya kurang lebih 1% atau 2% keluhan.
- Keluhan aplikasi mobile juga semakin menurun. Pada tahun 2018 ada 449 keluhan, sedangkan pada tahun 2020 ada 183, dan pada tahun 2021 hanya 191 keluhan.
- Fasilitas stasiun semakin membaik dan dibenahi secara terus menerus sehingga 508 keluhan pada tahun 2018 terkait hal tersebut berkurang menjadi 45 keluhan pada tahun 2021.
- Gangguan Listrik Aliran Atas (LAA) bisa ditekan dari 365 kali pada tahun 2018 menjadi 56 kali pada tahun 2021.
- Indeks kepuasan pelanggan meningkat dari 4,23 dari total skor 5 pada tahun 2018, menjadi 4,3 pada tahun 2019, kemudian 4,45 pada tahun 2020, dan 4,55 pada tahun 2021. Ini artinya ada tren bahwa kepuasan pelanggan semakin hari semakin naik dengan layanan PT KCI.
- Peningkatan layanan menimbulkan peningkatan biaya. Akan tetapi, yang berbeda di masa pandemi ini adalah PT KCI harus mengeluarkan biaya untuk masker dan hand sanitizer bagi pengguna, alat pelindung diri (APD) petugas, dan digitalisasi layanan untuk mengurangi kontak.

- Strategi PT KCI untuk menjaga keberlangsungan layanan di tengah pandemi adalah (1) strategi keuangan supaya tetap sehat dengan melakukan adendum kontrak PSO karena volume penumpang turun sampai dengan 50%; (2) permohonan relaksasi biaya *Track Access Charge* (TAC) agar dapat ditunda dulu; dan (3) melakukan penundaan investasi dan hanya mengutamakan investasi yang bersifat keselamatan.
- PT KCI melakukan pengendalian arus kas (cashflow) perusahaan melalui peminjaman dan percepatan pencairan PSO. Kalau pencairan PSO terlambat, maka akan terjadi kesulitan likuiditas.
- Strategi keuangan lain yang dilakukan adalah efisiensi biaya agar fokus pada keamanan dan protokol kesehatan yang mutlak dilakukan.
- Terakhir adalah relaksasi kredit sindikasi pada mitra bank untuk mengatasi likuiditas keuangan.
- Ini adalah perbandingan tarif antarmoda transportasi perkotaan. Tarif terendah untuk KRL adalah Rp3.000 dan tarif tertinggi Rp13.000 dengan jangkauan 54,4 km. MRT yang mengelola 13 stasiun dan jangkauan layanan hanya 15,7 km, memiliki tarif terendah Rp3.000 dan tarif tertinggi Rp14.000.. LRT Jakpro yang melayani 5 stasiun dan jangkauan 5,8 km memiliki tarif tetap (*flat*) sehingga terendah Rp5.000 dan tertinggi Rp5.000. Kemudian ada Transjakarta dengan lebih 250 halte dan jangkauan 230,9 km memiliki tarif flat Rp3.500. Oleh karena itu, dari keempat moda tersebut, tarif yang terendah adalah KRL.
- Sejarah tarif KRL berawal dari tahun 2013 dengan pentarifan di 5 stasiun pertama sebesar Rp3.000 dan per 3 stasiun berikutnya Rp1.000. Kemudian pada tahun 2015 tarif 25 km pertama adalah Rp2.000 dan setiap 10 km berikutnya Rp1.000. Pada tahun 2016 ada kenaikan tarif Rp1.000 sehingga 25 km pertama menjadi Rp3.000 dan 10 km berikutnya Rp1.000. Tarif tersebut adalah tarif terakhir yang belum naik.
- Pada tahun 2017 tarif masih sama tapi jika pada tahun 2016 PT KCI mematok tarif terjauh Rp12.000, maka pada tahun 2017 tarif terjauhnya Rp13.000.
- Pada tahun 2021 hingga saat ini tarifnya masih sama, yaitu 25 km pertama Rp3.000 dan setiap 10 km berikutnya 1.000.
- Tarif eksisting 2017 sebesar Rp3.000 dimana ATP-WTP 2017 juga Rp3.000. Tarif eksisting tahun 2019 masih tetap Rp3.000 sedangkan ATP-WTP Rp3.500. Pada tahun 2021, dengan tarif 25 km pertama Rp3.000, ATP-WTP sudah menjadi Rp5.000. Jadi, masih ada gap antara tarif eksisting dengan ATP-WTP.

- Untuk tarif 10 km berikutnya pada tahun 2017 nilainya sama antara tarif eksisting dengan ATP-WTP. Akan tetapi pada tahun 2019 dengan tarif eksisting Rp1.000, ATP-WTP sebenarnya sudah Rp1250. Sedangkan pada tahun 2021 tarif eksisting Rp1.000, tapi ATP-WTP sudah Rp2.000.
- PT KCI dalam kondisi pandemi seperti ini akan tetap memprogramkan penambahan perjalanan. Jika dilihat dari tren, perjalanansudah semakin meningkat sehingga PT KCI perlu untuk meningkatkan kapasitas angkut dan memaksimalkan jarak aman antar pengguna.
- Dengan meningkatkan produktivitas dan efisiensi, maka operasional dan standar layanan KRL masih terjaga, termasuk di masa pandemi.
- PSO yang didapat oleh KAI Commuter difokusikan untuk keselamatan dan layanan pengguna.
- Biaya operasional akan meningkat, terutama untuk kebutuhan pemenuhan layanan dengan protokol kesehatan dan aksesibilitas KRL dan stasiun.
- Indeks kepuasan pelanggan KRL Jabodetabek konsisten meningkat dalam 4 tahun terakhir.
- Dengan berbagai peningkatan layanan yang ada, tarif KRL belum pernah naik sejak 2016. Jika dibandingkan dengan moda transportasi massal lainnya, tarif KRL termasuk yang paling murah.

2. Arif Anwar, Kasubdit Penataan dan Pengembangan Jaringan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian DJKA Kemenhub

- Dalam rangka mengkaji penyesuaian tarif KRL, ada beberapa survei yang sudah dilakukan.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Kereta Api (Pusjaka) Perhubungan, PT KCI, dan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian sudah melakukan survei ATP-WTP dalam rangka menentukan kebijakan penyesuaian tarif KRL.
- Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api melaksanakan survei terkait ATP dan WTP untuk angkutan orang dengan kereta api perkotaan pada lintas Jabodetabek memiliki dasar hukum Undang-Undang (UU) Tahun 23 Nomor 27 tentang Perkeretaapian. Regulasi tersebut diturunkan menjadi Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api; PP Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian; PP Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas PP Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api; dan PP Nomor 6

Tahun 2017 tentang Perubahan Atas PP Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

- Ada juga peraturan presiden (Perpres) yang mengatur mengenai kewajiban pelayanan publik dan subsidi angkutan perintis bidang perkeretaapian. Di samping itu ada beberapa peraturan lainnya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Kereta Api serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 354 Tahun 2020 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik.
- Latar belakang dari kegiatan ini adalah tarif KRL sebenarnya tidak mengalami penyesuaian sejak tahun 2015. Tarif pertama tetap Rp3.000, tapi penerapannya pada tahun 2013 adalah untuk 3 stasiun pertama, sedangkan pada tahun 2016 untuk 25 km pertama. Tarif setelahnya per 10 km bertambah Rp1.000. Tarif tersebut tidak berubah hingga saat ini.
- Dapat diketahui juga bahwa sebenarnya tingkat inflasi yang terjadi di Indonesia tentunya akan berpengaruh terhadap biaya pengoperasian KRL Jabodetabek.
- Dari tahun ke tahun ada peningkatan anggaran kebutuhan kewajiban pelayanan publik yang biasa dikenal sebagai PSO yang naik dari tahun ke tahun sampai dengan tahun 2021 lalu.
- Upah Minimum Provinsi (UMP) juga sudah mengalami beberapa kali kenaikan.
- Berbagai hal itu sebenarnya menjadi latar belakang untuk melihat perlunya melihat penyesuaian tarif KRL Jabodetabek ini.
- Tarif KRL Jabodetabek masih berdasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 354/2020, yaitu dari 1-25 km pertama sebesar Rp 3.000, selanjutnya per 10 km akan naik sebesar Rp1.000.
- Terlihat pula bahwa subsidi dari tahun 2017 s.d tahun 2021 cenderung mengalami peningkatan.
- Sebenarnya tarif yang dibutuhkan oleh operator untuk memenuhi biaya operasionalnya adalah sebesar Rp14.981. Namun, tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah hanya sebesar Rp3.000, sehingga selisih tarif ini diberikan dalam bentuk PSO oleh Pemerintah sebesar Rp11.981 per orang.
- Gambaran umum dari kegiatan yang dilakukan oleh DKJA adalah kereta api sangat diperlukan masyarakat untuk menunjang roda perekonomian, termasuk di dalam hal ini adalah masyarakat ekonomi

lemah. Konsekuensinya, tarif kereta api kelas ekonomi ini harus sesuai dengan kemampuan dan kemauan dari masyarakat.

- Tarif angkutan kelas ekonomi ini ditetapkan oleh Pemerintah sehingga jika penetapan tarif oleh pemerintah ini lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh penyelenggara sarana perkeretaapian, maka selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah untuk mensubsidi. Memberikan bantuan atau subsidi dalam bentuk kewajiban pelayanan publik tersebut dikenal sebagai PSO.
- Untuk menetapkan besaran tarif, Pemerintah akan melihat ATP dan tingkat kemauan membayar dari masyarakat terhadap jasa pelayanan kereta api kelas ekonomi ini. Oleh karena itu, di dalam menentukan tarif harus berdasarkan studi yang disebut survei ATP-WTP.
- WTP yaitu kemauan seseorang untuk membayar, sedangkan yang disebut ATP adalah kemampuan seseorang untuk membayar.
- Survey yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menggunakan metodologi secara *direct interview* atau interviu langsung kepada penumpang dengan sistem pertanyaan secara terpandu (*leading question*).
- Interviui dilakukan pada slot waktu keberangkatan karyawan kantor atau yang dikenal sebagai *peak hour*, yaitu pada saat jam sibuk pagi pukul 06.30 s.d 8.30 di dalam dan sekitar stasiun.
- Teknis survei menggunakan sistem *stratified random sampling*, yaitu dengan cara memilah antara penumpang pria dan penumpang wanita secara hitung manual dan acak (*random*), misalnya yang pertama ditemui adalah pria, lalu wanita, pria, wanita, dst.
- Rumus Slovin digunakan untuk menentukan tingkat validitas survei, sehingga dari rumus tersebut didapatkan jumlah sampel atau jumlah responden minimal sebesar 2.494 orang untuk mencapai tingkat validitasnya.
- Beberapa hasil yang didapat yaitu untuk lintas Bogor jumlah responden sebesar 5.924 dengan komposisi responden 51% pria dan 49% wanita.
- Maksud perjalanan terbanyak adalah untuk bekerja. Disamping itu terdapat produktif lain untuk pekerja informal. Jadi yang dimaksud bekerja dalam survei ini adalah untuk kaum pekerja yang mempunya pendapatan yang formal, sedangkan produktif lain adalah untuk pekerja informal, misalnya pedagang dan sebagainya. Maksud perjalanan lainnya adalah *leisure* untuk wisata dan rekreasi, lain-lain untuk keperluan lain seperti berbelanja,

kemudian ada juga untuk sekolah dan sebagainya. Untuk responden dari Bogor, maksud perjalanan terbanyak yang didapat adalah untuk bekerja.

- Moda kendaraan yang digunakan menuju ke stasiun terbanyak adalah menggunakan roda duasebesar 63%.
- Di lintas Bekasi, jumlah responden adalah sebesar 629 orang dengan komposisi pria 49% dan wanita 51%. Maksud perjalanan terbanyak di sini juga untuk bekerja.
- Moda kendaraan yang digunakan paling banyak untuk menuju ke stasiun adalah roda dua juga.
- Untuk lintas Serpong, jumlah responden sebesar 739 orang dengan komposisi jenis kelamin sebesar 51% pria dan 49% wanita.
- Maksud perjalanannya sebagian besar untuk bekerja.
- Moda kendaraan yang digunakan menuju ke stasiun terbanyak adalah roda dua sebesar 56%.
- Untuk lintas Tangerang, jumlah responden sebesar 179 orang, dengan komposisi pria sebesar 51% dan wanita sebesar 49%.
- Maksud perjalanannya untuk bekerja.
- Kendaraan yang digunakan menuju ke stasiun sebesar 61% menggunakan roda dua.
- UMP untuk Kota Bogor sebesar Rp4.169.806, Kabupaten Bogor Rp4.217.296, Kota Depok Rp4.339.514, dan Provinsi DKI Jakarta Rp4.416.186.
- Dengan rumus tarif atau dengan rumus ATP sebesar 10% dari UMP dibagi 26 hari dan asumsi hari bekerja hanya 26 hari, didapatkan rata-rata ATP kurang lebih sebesar Rp8.000.
- Jadi ATP Kota Bogor Rp8.340, Kabupaten Bogor Rp8.435, Kota Depok Rp8.679, Provinsi DKI Jakarta sendiri Rp8.832.
- WTP dari hasil survei adalah Rp6.000 dengan perkiraan jarak rata-rata sebesar 60 km.
- Kalau dibandingkan dengan tarif bus kota, maka untuk Kota Bogor tarif terendah adalah Rp13.000 dan tarif termahalnya Rp16.000, untuk Kota Depok tarif terendah Rp3.500, dan termahal Rp16.000.
- ATP dan WTP masih relatif murah dibandingkan tarif bus kota saat ini.
- Untuk profil lintas Bekasi, UMP Kota Bekasi Rp4.782.935, Kabupaten Bekasi Rp4.791.843, dan Provinsi DKI Rp4.416.186.
- Dari hasil perhitungan, didapatkan ATP lintas Bekasi sebesar Rp9.566 di Kota Bekasi, Rp9.584 di Kabupaten Bekasi, dan Rp8.832 di Provinsi DKI Jakarta.
- WTP sebesar Rp4.000 dengan perkiraan jarak rata-rata 40 km.

- Kalau melihat tarif terendah dan termahal bus kota, antara Rp14.000 sampai dengan Rp18.000.
- Untuk profil lintas Serpong, upah minimumnya hampir sama, kecuali untuk Kabupaten Lebak yaitu masih Rp2.710.654.
- Dengan rumus didapatkan ATP kurang lebih sebesar Rp8.462, sedangkan untuk daerah Lebak sendiri hanya Rp5.421.
- WTP untuk lintas Serpong Rp4.000.
- Bilakita dibandingkan dengan tarif bus kota terendah dan termahalnya di Tangerang Selatan masih murah, yaitu sekitar Rp3.500 untuk terendahnya.
- Untuk lintas Tangerang, UMP sekitar Rp4.262.015, Kabupaten Tangerang Rp4.230.792. dan Provinsi DKI Jakarta Rp4.416.186.
- Dari perhitungan didapatkan ATP sebesar Rp8.524 dan WTP sebesar Rp4.500 dengan perkiraan jarak rata-rata kurang lebih sekitar 30 km.
- Jumlah responden secara keseluruhan adalah pria sebesar 51% dan wanita 49%.
- Maksud perjalanannya untuk bekerja sebesar 53%, untuk produktif pekerja informal sebesar 23%, untuk *leisure* 8%, dan lain-lain 18%.
- Dilihat dari nilai rerata dari perhitungan ATP-WTP untuk lintas Bogor rata-rata ATP sekitar Rp8.572, WTP Rp6.000. untuk Bekasi ATP Rp9.327 dan WTP Rp4.000, untuk Serpong rata-rata ATP sebesar Rp7.439 dan WTP Rp4.000, dan untuk Tangerang rata-rata ATP Rp8.606 dan WTP Rp4.500.
- Dari semua lintas, didapatkan rata-rata ATP Rp8.486 dan WTP Rp4.625.
- Hasil survei tadi masih dalam tahap diskusi untuk dapat diusulkan penyesuaian tarif kurang lebih sebesar Rp2.000 untuk 25 km pertama sehingga dari tarif semula berdasarkan peraturan Menteri adalah Rp3000 untuk 25 km pertama akan dinaikkan menjadi Rp5.000. Selanjutnya, per 10 km berikutnya tetap Rp1.000.

3. Nunuj Nurdjanah, Peneliti Madya Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan

- Ada dua paparan yang disampaikan oleh Balitbang. Pertama, paparan mengenai betapa strategisnya peran KRL di Jabodetabek. Kedua, paparan terkait survei ATP-WTP, dimana hasilnya memang agak sedikit berbeda hasil dengan yang disampaikan oleh Pak Arif dari DJKA, bahwa ATP-nya Rp8.400 dan WTP-nya Rp4.600. ATP di sini lebih tinggi dari WTP yang artinya kebanyakan penggunanya adalah *choice rider*. Sementara itu, hasil

survei Balitbang adalah ATP lebih rendah daripada WTP yang artinya penggunaannya adalah *captive rider* dan masih memungkinkan untuk mendapatkan subsidi.

- Kajian *mode share* pergerakan di Jabodetabek dilakukan paralel dengan survei ATP WTP sehingga banyak sekali *output* dari sini. Tapi yang disampaikan di sini adalah hal-hal yang berkaitan dengan KRL saja dan perihal bahwa KRL atau angkutan massal menjadi salah satu solusi yang cukup strategis untuk mengurai kemacetan di Jabodetabek, khususnya di DKI Jakarta.
- Penggunaan angkutan umum massal di Jabodetabek masih rendah, yaitu sekitar 25% saat ini. Berdasarkan data dari Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration (JUTPI) Phase II, penggunaan angkutan umum di Jabodetabek berkisar 20% dan pengguna angkutan umum di Jakarta berkisar 32%.
- Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) terkait komuter adalah 11,1% dari 29 juta orang penduduk Jabodetabek pada tahun 2019 atau sekitar 3,7 juta orang adalah komuter. Kemudian, 80,5% komuter melakukan perjalanan untuk bekerja.
- Pada tahun 2011, jumlah penduduk DKI Jakarta adalah sekitar 10,5 juta orang dengan 2,7 juta rumah tangga.
- Apabila jumlah sepeda motor dirasioikan dengan jumlah rumah tangga di DKI Jakarta, hasilnya adalah 297%. Artinya, 1 dalam rumah tangga terdapat 3 sepeda motor.
- Apabila jumlah mobil dirasioikan dengan jumlah rumah tangga, hasilnya 102%. Artinya, dalam 1 rumah tangga terdapat 1 mobil penumpang.
- Angka tersebut sangat luar biasa sekali walaupun tidak semua rumah tangga punya mobil. Mungkin saja dalam 1 rumah tangga ada 3 atau 4 mobil atau ada juga yang tidak punya mobil kalau dirasioikan.
- Berdasarkan data Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) pada tahun 2016 terdapat 47,5 juta pergerakan di Jabodetabek. Kemudian pada tahun 2021 membengkak menjadi 81,7 juta pergerakan. Dari 81,7 juta pergerakan terdapat 27,8 pergerakan yang menggunakan angkutan umum. Apabila dihitung dengan jumlah penduduk Jabodetabek saat ini yang berjumlah 33 juta orang, maka estimasinya 1 orang rata-rata melakukan 2,5 pergerakan.

- Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor internal terhadap penggunaan angkutan umum massal di Jabodetabek sebelum dan selama Covid-19.
- Metode kajian ini dengan menggunakan *proportional random sampling* dan diperoleh hasil *sample* 20.000 responden melalui survei *online* yang disampaikan melalui media sosial dan SMS *blast*.
- Metode analisisnya cukup banyak, tapi yang disampaikan di sini adalah *descriptive cross-sectional*. Ada juga analisa regresi binomial menggunakan data hasil survei primer, serta *data series* yang membandingkan kebijakan 1 ke kebijakan periode 2. Tapi yang disampaikan disini hanya yang berhubungan dengan KRL saja.
- Berdasarkan hasil surveinya, asal perjalanan terbanyak adalah dari Kabupaten Bogor 17,1%, Kabupaten Bekasi 10,85%, dan dari Kota Bekasi.
- Tujuan perjalanan terbanyak adalah Jakarta Selatan 23%, Jakarta pusat 21,6% dan Jakarta Timur.
- Apabila melihat matriks asal tujuan terbanyak, bagan tertinggi yaitu dari Kabupaten Bogor ke Jakarta Selatan sekitar 4,8%, Kabupaten Bogor ke Jakarta Pusat 4,1%, dan dari Kota Depok ke Jakarta Selatan sebanyak 3,2%. Jadi, fokus tujuan terbanyak itu adalah ke Jakarta Selatan.
- KRL menjadi angkutan yang favorit. *Mode share* di Jabodetabek sebelum Covid-19 yang paling tinggi adalah KRL sebesar 31%, berikutnya sepeda motor 25,4%, Transjakarta 15,7%, ojek *online* 10,8%, dan mobil pribadi 3,8%.
- Perlu disoroti kenapa macet padahal penggunaan mobil pribadi sedikit.
- *Mode share* Jabodetabek selama Covid-19 yaitu KRL tetap menjadi favorit walaupun turun menjadi 17,8%, sementara sepeda motor naik menjadi 37,9%.
- Faktor pertimbangan pemilihan angkutan, yang perlu diapresiasi kepada KRL, yaitu karena KRL mudah dijangkau dari rumah, angkutan yang lebih murah biayanya, dan angkutan yang dekat dengan lokasi tujuan. Itu menjadi *highlight* untuk pengembangan angkutan umum massal ke depannya serta memperluas jangkauan dari operasinya atau pelayanannya.
- Penggunaan moda di Jakarta yang terdiri dari Transjakarta sebanyak, 26,7%, sepeda motor 26,5%, ojek *online* 14,5%, dan KRL 13,8% sebagai moda yang dipilih di dalam Jakarta. Maksud perjalanan hampir sama dengan survei yang lainnya, yaitu untuk bekerja.
- Survei pada tahun 2019 menunjukkan mengapa mobil sepertinya tadi sedikit, tapi ruang lalu lintas menjadi terambil begitu banyak. Ternyata, kapasitas

mobil terbanyak yang digunakan adalah mobil *seat* 7 orang sebesar 53,7% dan *seat* 4 orang ada 33,6%.

- Lalu jumlah penumpang yang ada dua orang saja yang menggunakan 1 mobil, yaitu sekitar 37% dan terbanyak kedua hanya sendiri ada 24%. Jadi bayangkan mobil-mobil yang isinya harusnya 4 orang atau 7 orang, terisi hanya oleh 1 atau 2 orang saja yang memakan luas ruang lalu lintas.
- Analisa luas jalan di DKI Jakarta 46,4 juta m², terdiri dari 42,4 juta m² jalan arteri dan 4 juta m² jalan tol. Kemudian lebar mobil umumnya 5,5m dan panjangnya 2,5m, artinya ruang lalu lintas yang dibutuhkan 13,5 m² itu digunakan oleh 1-2 orang.
- Daya tampung jalan arteri di DKI Jakarta sekitar 42,4 juta m² dibagi 13,5 m², hanya mampu menampung 3,3 juta mobil.
- Jumlah mobil penumpang saat ini, belum termasuk sepeda motor, mobil barang, dan bus apabila diasumsikan digunakan semua, maka akan memerlukan ruang jalan seluas 44,5 juta m². Artinya, ruang jalan yang dibutuhkan lebih banyak daripada ruang jalan yang ada saat ini. Ini baru perhitungan mobil yang domisilinya di DKI Jakarta, belum yang datang dari Bodetabek dan luar Jabodetabek. Maka itu menyebabkan kemacetan di Jakarta yang sangat luar biasa dan perlu sekali peran perluasan atau peningkatan pelayanan dari angkutan umum massal.

4. Reni Puspitasari, Peneliti Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan

- Kajian persepsi pengguna terhadap tarif dan pelayanan KRL Jabodetabek dalam pendahuluan adalah bahwa tarif komuter line belum mengalami kenaikan sejak 2016.
- Kemudian dengan banyaknya perubahan dalam kurun waktu 4-5 tahun ini, tingkat inflasi, dan kenaikan UMP, tarif KRL tetap tidak bisa dinaikkan begitu saja.
- Ada beberapa faktor yang harus dipertimbangkan, antara lain kemampuan dan kesediaan pengguna dalam membayar tarif KRL.
- Dari hasil kajian ini diharapkan dapat meyakinkan atau menjaga psikologi dari masyarakat. Biasanya dengan adanya kenaikan tarif pasti akan ada penolakan-penolakan dari masyarakat, khususnya pengguna KRL terhadap rencana kenaikan tarif.
- Masyarakat pengguna KRL diharapkan dapat merespon baik terhadap rencana penyesuaian tarif karena kenaikan tarif dapat mendorong

kemandirian operator sehingga operator tidak tergantung kepada PSO dan akan mengurangi beban anggaran Pemerintah. Demikian juga operator dapat menjaga keseimbangan operasional dan pelayanan sehingga mendorong profesionalisme operator yang dibuktikan dari layananyang diberikan.

- Seperti yang disampaikan oleh Pak Wawan pada paparannya, bahwa banyak fasilitas-fasilitas dan layanan yang sudah dikembangkan oleh PT KCI.
- Balitbanghub melakukan survei *online* melalui tautan survei dephub.go.id, dan diperoleh 4.063 responden yang kemudian disaring (*screening*) kembali sehingga menjadi 3.054 yang merupakan pengguna KRL.
- Kuesioner *online* disebar dengan dibantu oleh pihak PT KCI melalui media sosial (medsos) PT KCI, medsos Balitbanghub, dan melalui media-media seperti Whatsapp dan lainnya.
- Profil responden laki-laki 37,88% dan perempuan sebanyak 62,12% pengguna KRL.
- Dari sisi usia, pengguna KRL pada rentang 21-30 tahun ada 58,33%.
- Tingkat pendidikan yang banyak adalah pelajar tingkat SMA dan D4/S1.
- Domisili pengguna KRL ada di Tangerang Selatan, Kabupaten Bekasi, Jakarta Selatan, dan Jawa Barat.
- Untuk pekerjaan dari pengguna, tertinggi adalah karyawan swasta dan pelajar/mahasiswa.
- Dari sisi penghasilan profil responden, tertinggi adalah penghasilan Rp4.000.000 juta sebanyak 21% dan Rp5.000.000 sebanyak 14,43%. Selain itu, tertinggi lainnya adalah belum punya penghasilan. Kemungkinan ini sejalan dengan pekerjaan responden sebagai pelajar sehingga belum punya penghasilan, yaitu sebesar 14%.
- Pengeluaran transportasi secara keseluruhan, termasuk keluarga yang ditanggung, adalah Rp50.000 sebanyak 41%, lebih dari Rp150.000 sebanyak 17,57%, dan Rp100.000 sebanyak 13%.
- Jumlah tanggungan dari pengguna, yang tertinggi adalah mereka tidak mempunyai tanggungan, kemudian yang ditanggung 2 orang, dan selanjutnya yang ditanggung 3 orang sebanyak 16%.
- Profil terkait perjalanan dengan KRL yaitu sebagian besar melakukan perjalanan di Jabodetabek menggunakan KRL sebanyak 83,32%. Sedangkan sebanyak 17% masih kadang-kadang atau jarang menggunakan KRL.
- Maksud perjalanan tertinggi adalah untuk bekerja 69%, kemudian kunjungan silaturahmi, jalan2, dsb.

- Tujuan tertinggi perjalanan adalah Jakarta Pusat sebanyak 34% dan Jakarta Selatan.
- Perjalanan harian dengan KRL pulang pergi sangat tinggi sebanyak 97%, pergi saja 2%, dan pulang saja 1%.
- Stasiun *dengatap in* tertinggi adalah di Bekasi dan Bogor dengan persentase sama, stasiun *tap out* mulai dari yang tertinggi ada di Tanah Abang tertinggi, Juanda, Bogor, Manggarai, Sudirman, Depok, Gondangdia, Jakarta Kota, Bekasi.
- Frekuensi penggunaan KRL yang tertinggi adalah setiap hari. Responden menggunakan KRL setiap hari yaitu 24%, 5 kali dalam seminggu (5 hari kerja) 19,87%, tidak tentu sebanyak 16,56%, dan 6 kali dalam seminggu.
- Dari hasil perhitungan ATP individu diperoleh Rp4.988 di 25 km pertama.
- Rumus ATP individu yaitu penghasilan dikalikan persentase biaya transportasi yaitu khusus biaya pengeluaran untuk KRL kemudian dibagi dengan frekuensi perjalanan responden.
- Frekuensi di 25 km pertama adalah Rp4.988, sedangkan ATP di 10 km berikutnya adalah Rp2.125.
- Untuk WTP, ada 3 pertanyaan diajukan kepada responden, yaitu kenaikan tarif menjadi Rp5.000 dari tarif semula yaitu Rp3.000 di 25 km pertama. Kemudian, pertanyaan jika dinaikkan menjadi Rp5.000 apakah masih ingin menggunakan. Demikian juga untuk kenaikan Rp6.000 dan Rp7.000.
- Untuk setiap kenaikan tarif mengalami penurunan sampai tarif Rp7.000 yang menjawab ya mencapai 23,71%, sedangkan untuk yang menjawab tidak sebaliknya.
- Dari grafik didapatkan titik potong di angka Rp5.400, artinya responden pengguna KRL masih mempunyai keinginan membayar hingga tarif Rp5.400 pada 25 km pertama, sehingga kalau dikembalikan dengan tarif semula Rp3.000 terdapat kenaikan tarif sebesar Rp2.400.
- Untuk skenario berikutnya, yaitu jika tarif dinaikkan Rp3.000 pada 10 km pertama dan Rp2.000 pada 10 km berikutnya, maka yang menjawab ya ada 38,38% dan yang menjawab tidak ada 61,62%.
- Pada skenario jika tarif dinaikkan Rp3.000 di 10 km pertama dan Rp1.000 di 10 km berikutnya, persentase yang menjawab ya meningkat menjadi 64,11% dan yang menjawab tidak sekitar 36%.
- Jika tarif dinaikkan Rp5.000 di 30 km pertama dan Rp1.000 di 10 km berikutnya, persentasenya masih ada cukup tinggi, yaitu 60,11% menjawab ya dan yang menjawab tidak sekitar 40%.

- Dari penyesuaian tarif yang ditawarkan tersebut, diperoleh nilai persentase WTP terbanyak adalah Rp3.000 di 10 km pertama dan Rp1.000 di 10 km berikutnya.
- Skema tarif yang didapatkan yaitu WTP di 25 km pertama Rp4.438 dan WTP di 10 km berikutnya Rp 1.775.
- Selain skema tarif, ditanyakan juga pelayanan KRL yang sudah diterima oleh pengguna KRL, yaitu alasan memilih KRL. Alasan yang tertinggi adalah lebih mudah diakses karena dekat dengan tempat tinggal atau lokasi tujuan sebanyak 60%, lebih murah, lebih nyaman, lebih aman, dan lebih sehat.
- Terkait nantinya jika ada layanan KRL *non-stop* atau ekspres Bekasi-Gambir pada jalur *double-double track* (DDT) dengan tarif Rp12.000 dan pemangkasaan waktu tempuh dari semula 60 menit menjadi 15-30 menit, ditanyakan juga apakah responden setuju jika disediakan layanan tersebut? Di sini yang menjawab setuju 72% dan tidak setuju 28%.
- Jika tarif PSO 60% pada hari minggu ditetapkan, dengan demikian Bogor-Jakarta Kota tarifnya menjadi Rp10.000, Bekasi-Jakarta Kota tarifnya menjadi Rp7.000, Rangkas Bitung-Tanah Abang tarifnya menjadi Rp14.000, dan Tangerang-Duri tarifnya Rp5.000. Responden juga masih banyak yang menyatakan setuju, yaitu 64%.
- Survei ini juga menanyakan persepsi responden mengenai berapa tarif yang pantas yang harus dibayarkan oleh pengguna KRL, di sini yang tertinggi adalah Rp5.000 oleh sebanyak 57,71%, ada juga yang menjawab Rp10.000. Respondennya lainnya ada yang menjawab dengan harga tetap, atau lebih kecil dari Rp5.000, yaitu sebanyak 8,35%.
- Jika tarif KRL dinaikkan, apakah mereka tetap akan menggunakan KRL? Yang tertinggi menjawab akan tetap menggunakan KRL sebanyak 70,89%. Persentase berikutnya, mengurangi frekuensi menggunakan KRL sebanyak 14,37%, serta ada juga yang akan beralih menggunakan sepeda motor. Hal ini harus diantisipasi agar pengguna sepeda motor tidak semakin meningkat jika nantinya tarif KRL dinaikkan, sehingga pengguna KRL banyak beralih menggunakan sepeda motor.
- Yang diharapkan mungkin adanya peralihan dari KRL tapi tetap menggunakan angkutan umum lainnya selain KRL.
- Harapan utama untuk perbaikan kualitas KRL, yaitu responden menginginkan adanya peningkatan frekuensi perjalanan kereta sebanyak 42,27%, meningkatkan pelayanan di dalam kereta sebanyak 30%, dan meningkatkan integrasi dengan angkutan umum lainnya sebanyak 15,26%.

- Dari hasil survey yang sudah dilakukan, sebanyak 83,23% responden sering melakukan perjalanan menggunakan KRL Jabodetabek. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna komuter merupakan pengguna umum yang frekuensi menggunakan KRL-nya tinggi serta didominasi untuk tujuan bekerja.
- Untuk nilai ATP 25 km pertama adalah Rp4.988 dan 10 km berikutnya adalah Rp2.125.
- WTP berada di titik potong penyesuaian tarif tersebut, terletak pada nilai Rp5.400. Artinya, responden masih mempunyai keinginan membayar hingga Rp5.400.
- Sejalan dengan hal tersebut, dapat dilihat bahwa ATP di sini masih lebih kecil dari ATP, artinya pengguna KRL terbanyak adalah *captive rider*.
- Skema penyesuaian tarif berikutnya yang ditawarkan kepada responden dapat dilihat dari hasil WTP nya, yaitu terbesar persentasenya di 64,11% untuk tarif Rp3.000 di 10 km pertama dan Rp1.000 di 10 km berikutnya.
- Hasil perhitungan WTP yang didapatkan di 25 km pertama adalah Rp4.428 dan 10 km berikutnya adalah Rp1.775.
- Jika tarif dinaikkan, sebanyak 70,80% responden masih akan tetap menggunakan pengguna KRL. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas pengguna KRL merupakan *captive rider*.
- Harapan utama dari responden adalah peningkatan kualitas perjalanan, didominasi meningkatkan frekuensi perjalanan, meningkatkan pelayanan dalam KRL, dan meningkatkan integrasi dengan angkutan umum lainnya.
- Beberapa saran atau rekomendasi yaitu, jika dilihat dari profil pengguna dan hasil analisis ATP-WTP, pengguna KRL terbanyak merupakan *captive rider*, sehingga dapat disimpulkan bahwa subsidi masih dibutuhkan oleh masyarakat.
- Subsidi ini diharapkan bisa tepat sasaran karena pengguna KRL sebenarnya tidak disubsidi pun masih mampu untuk membayar atau menggunakan jasa KRL.
- Dari hasil analisis skema I dan II tarif KRL terlihat bahwa masyarakat akan tetap menggunakan KRL. Oleh karena itu, kemampuan dan kemauan masyarakat tersebut bisa menjadi dasar dan acuan untuk kenaikan tarif yang wajar sehingga tidak menjadi beban masyarakat apabila di saat kondisi pandemi masih berjalan seperti saat ini.
- Untuk mengurangi beban subsidi yang sangat besar, dapat dipertimbangan menghilangkan subsidi KRL Jabodetabek pada akhir pekan atau hari libur dan mengalihkan subsidi tersebut ke daerah terpencil yang membutuhkan.

- Pada opsi penyediaan layanan kereta ekspres dan hari libur tidak ada subsidi, ternyata persentase yang setuju pun masih sangat besar, yakni menjalankan kereta ekspres pada lintas Bekasi-Gambir dengan tarif non-PSO pada lintas DDT.
- Terakhir, dari data penumpang harian dapat dibuat skema pembayaran dengan pemberian diskon bagi penumpang yang rutin menggunakan KRL dan juga bagi penumpang KRL pelajar dan usia lanjut.

5. Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

- Survei dukungan publik yang kuat untuk perubahan tarif di kereta api, khususnya di *commuter line* dilatar belakangi dari 2016 sampai sekarang belum pernah naik, ada persoalan pandemi, dan lain sebagainya.
- Metode penelitian menggunakan survei kuantitatif dan survei lapangan.
- Pada bulan Oktober 2021, YLKI melakukan survei dengan menyebar enumerator ke lapangan dan mendapatkan 2.000 responden di 20 stasiun yang terpilih bagi sampel penelitian.
- Data sekunder dikompilasi dari data PT Kereta Api Indonesia(KAI), PT KCI, BPS, dan lain sebagainya.
- Profil dari 5 stasiun besar untuk pengambilan sampel, yaitu dari Tangerang, Rangkasbitung, Depok, Bogor, dan Bekasi. Yang paling tinggi adalah Stasiun Bogor dengan 256 responden, kemudian Citayam, Bojong Gede, Bekasi lalu stasiun-stasiun lainnya.
- Jenis kelamin dengan sebaran 53% adalah perempuan dan 47% laki-laki dengan usia produktif atau usia generasi milenial cukup dominan, yaitu antara 19-25 tahun sebanyak 33,5%, 26-30 sebanyak 17%, dan 31-40 sebanyak 17,4%.
- Tingkat pendidikan responden mayoritas adalah SMA 49,2%, disusul S1 sebanyak 29,4%, diploma, dan SMP.
- Profil responden dari status pekerjaan dan ekonominya yang paling tinggi sebesar 38,2% adalah pegawai swasta atau BUMN. Kedua adalah pengusaha atau wiraswasta sebesar 14,8%, dan pelajar sebesar 14,7%. Ada juga yang belum bekerja, pekerja informal dan sebagainya.
- Dari sisi pendapatan antara Rp1.000.000 s.d Rp9.000.000, pengeluaran responden yang paling tinggi adalah di angka Rp1.000.000 s.d Rp2.000.000 yaitu 22% dan Rp2.000.000 s.d Rp3.000.000 yaitu sebesar 23%.
- Kalau dipetakan, ada 3 karakter perjalanan penumpang *commuter line*. Yang paling tinggi adalah pengguna harian sebanyak 50%, pengguna mingguan sebanyak 32%, dan pengguna bulanan sebanyak 18%. Ini relevan karena

karakter perjalanan pengguna KCI adalah bekerja 51,8%, pengguna wisata Sabtu-Minggu 15,4% dan pengguna bulanan.

- Biaya rata-rata per bulan untuk kegiatan transportasi yang paling rendah mulai dari kurang dari Rp250.000 sebesar 49,8%, Rp250.000 s.d 500.000 sebesar 33,4%, dst.
- Karakteristik perjalanan responden terlihat melalui moda yang digunakan menuju stasiun dan moda yang digunakan setelah keluar stasiun. Sepeda motor sangat dominan ketika menuju stasiun, yaitu sebesar 44,7%, sedangkan kalau keluar stasiun sepeda motor hanya 7,4%. Disusul angkutan *online* motor lebih banyak untuk keluar stasiun yaitu 29,0% dan menuju stasiun sebesar 17,2%. Perjalanan dengan jalan kaki juga sangat tinggi. Ini artinya rumah dekat stasiun atau hobi jalan kaki sehingga angka jalan kaki keluar stasiun 8,6% dan menuju stasiun sebesar 12,4%.
- Karakter perjalanan dari tempat tinggal ke lokasi tujuan adalah perjalanan antara 25 km sebesar 48,4%, sedangkan yang jaraknya antara 25-35 km sebesar 22,4%.
- Kalau dilihat dari 2.000 responden, yang mengatakan tarif naik wajar sebesar 355 responden atau 17,75% dan yang paling besar adalah dorongan untuk meningkatkan pelayanan oleh 1.090 responden.
- Responden yang menghendaki tarif tetap ada sebesar 175 responden atau 8,75%. Jadi masih lebih tinggi yang bisa memahami untuk sebuah kenaikan tarif sebesar 17,75%. Ada juga yang puas dengan pelayanan sebesar 526 responden atau sekitar 26,3%.
- YLKI juga membuat skenario-skenario terhadap kenaikan yang diusulkan, mulai dari skenario 1-5.
- Skenario 1 itu jika kenaikannya Rp1.000, skenario 2 jika kenaikan Rp2.000, dan seterusnya sampai angka Rp5.000.
- Jika dilihat justifikasinya dari angka Rp2.000 s.dRp5.000, tentu angka tersebut semakin tinggi skenarionya, misalnya Rp5.000, ketidaksetujuan masyarakat semakin tinggi dan masyarakat yang setuju juga semakin kecil.
- Pada skenario kenaikan harga di 25 km pertama dengan kenaikan Rp2.000 maka yang setuju 30,4% dan sangat setuju 9,2%. Jadi semakin tinggi diusulkan kenaikan itu, maka yang sangat tidak setuju juga semakin besar jika kenaikannya hingga Rp5.000.
- Dari sini terlihat dimana ruang PT KCI untuk bisa menaikkan tarif ataudi skenario yang mana.

- Ada 5 skenario untuk kenaikan harga untuk 10 km berikutnya. Di skenario pertama dengan kenaikan Rp1.000 tentu yang setuju dan sangat setuju juga sangat besar, yaitu 58,2%.
- Semakin tinggi skenario besaran kenaikan yang diusulkan maka sikap responden juga akan berbeda, terutama yang setuju akan semakin kecil jika kenaikannya sampai Rp5.000.
- Setelah hasil kemungkinan kenaikan itu digambarkan, maka aspek ATP-WTP pengguna kereta *commuter line* dengan nilai ATP rata-rata pengguna 25 km pertama adalah Rp4.285 rupiah. Sedangkan untuk ATP berikutnya adalah Rp1.605. Ada kemiripan dan selisihnya tidak signifikan dengan DJKA dan Balitbanghub, yaitu sekitar Rp1.700.
- Nilai rata-rata WTP pengguna untuk tarif 25 km pertama adalah Rp5.156 dan untuk nilai rata-rata WTP pengguna untuk tarif 10 km selanjutnya adalah Rp 2.177.
- Kemungkinan-kemungkinan yang akan diambil dari skenario pertama, kedua, dan seterusnya dan dampak penurunan penumpang akan seperti apa penyikapannya?
- Kalau mengambil skenario pertama, maka penumpang akan turun 4,45%, skenario kedua 3%, dst.
- Ini bisa dipertimbangkan oleh manajemen PT KCI untuk mengambil skenario yang mana sehingga tidak terjadi penurunan. Walaupun dapat diyakini bahwa sebagai moda transportasi pilihan yang sangat tinggi bagi masyarakat, tingkat penurunan yang akan terjadi tidak lebih dari 3% sekalipun dengan kenaikan Rp5.000 pada 25 km pertama.
- Dampak Covid-19 terhadap perilaku pengguna harus diakui sangat signifikan.
- Dampak Covid-19 terhadap pendapatan dapat diklasifikasikan dalam peningkatan pendapatan, tetap, atau turun. Tentu saja ada yang meningkat tapi kecil, yaitu hanya 45 responden. Yang dominan adalah pendapatan turun mulai dari 25% mencapai 426 orang, 25-50%, dst. Adapun yang paling banyak adalah yang tetap sebesar 1.125 responden.
- Dampak Covid-19 terhadap pengeluaran, yaitu ada yang meningkat, ada yang tetap, dan ada yang turun. Mereka yang pengeluarannya turun karena tidak melakukan mobilitas ada 222 responden, tapi ada juga yang meningkat, yaitu sebesar 287 responden.
- Persepsi pengguna terhadap pelayanan KCI, yaitu mulai dari lantai selalu bersih, tidak boleh berbicara langsung, pembatasan pengguna kereta, anak di bawah umur 5 tahun tidak boleh naik kereta, penumpang selalu menjaga

jarak,serta pegangan tangan dan tiang di kereta selalu bersih. Persepsi tersebut angkanya tinggi, artinya ketika ditanya apakah lantainya selalu bersih, yang setuju ada 907 responden dan sangat setuju ada 987 responden. Penyebabnya mungkin karena penumpangnya sedikit jadi selalu bersih.

- Persepsi masyarakat terhadap suatu pelayanan selama pandemi mulai dari lantai, bersih, pegangan tangan selalu tinggi, sampai kepada aspek tidak boleh berbicara langsung disepakati oleh konsumen dengan mengatakan setuju oleh sebesar 829 responden dan sangat setuju oleh 586 responden. Kebijakan itu secara sangat dominan didukung oleh penumpang.
- Substitusi transportasi apa selain *commuter line* jika misalnya masyarakat meninggalkan *commuter line*. Yang paling tinggi adalah sepeda motor sebesar 883 responden, busoleh sebanyak 259 responden, mobil pribadi oleh 266 responden,dan angkutan *online* sepeda motor oleh 186 responden.
- Biaya substitusitransportasiyang paling tinggi adalah Rp25.000 s.dRp50.000 dijawab oleh 35% responden, antara Rp0 s.d Rp10.000 oleh 24% responden, dan antara Rp10.000 s.d Rp25.000 oleh sebesar 16% responden.
- Efektivitas kebijakan*commuter line* dalam menghadapi Covid-19 di masing-masing stasiun dianggap efektif oleh masyarakat, terutama upaya pencegahan di 20 stasiun yang disurvei.Artinya, masyarakat puas dengan upaya pencegahan yang dilakukan oleh *commuter line*.
- Kesimpulannya, berdasarkan gambaran survei yang sudah dilakukan, aspek ATP-WTP, tingkat kepuasan pengguna, dan berbagai kelebihan pada moda transportasi komuter, maka PT KCI memiliki ruang untuk menaikkan tarif dasar kereta komuter sebesar Rp2.000 rupiah atau tepatnya di skenario kedua.
- Jumlah pengguna kereta didominasi jarak tempuh kurang dari 25 km sebanyak 48,35% responden. Secara total, jumlah pengguna dengan jarak tempuh <55 km mencapai 84% dari total responden.
- Rekomendasi skenario yang diusulkan adalah skenario kedua, jadi besarnya Rp2.000 sehingga tarif 25 km pertama bisa menjadi Rp5.000. YLKI pun mengusulkan untuk memilih opsi kedua dengan besaran maksimum Rp5.000.
- Meskipun dengan kenaikan ini akan berakibat pada penurunan jumlah penumpang sebesar 3%, masyarakatyang akan tetap menggunakan kereta komuter jumlahnya mencapai 95,5%. Meskipun tarif dinaikkan, mereka beralasan bahwa pilihan moda transportasi lain yang lebih murah masih kurang.

- Moda transportasi *commuter line* saat ini menjadi moda transportasi yang dianggap paling murah oleh responden sehingga loyalitas responden terhadap *commuterline* sangat tinggi sehinggasekalipun tarif naik maka 95,5% responden akan tetap menggunakan *commuter line*.

D. TANGGAPAN KOMUNITAS

1. Gusti, CL Mania

- Kajian ini memberikan gambaran atau *evidence based policy* untuk menyikapi tarif kereta, termasuk di masa pandemi.
- Dengan adanya kajian ini pengguna tidak serta merta menolak atau menerima kenaikan tarif, tapi bisa diukur.
- Dalam diskusi ini banyak juga anggota KRL Mania yang berasal dari Nambo, Batu Ceper, dll.
- Dari tiga kajian ini sudah terlihat rekomendasi secara umum bahwa kenaikan ini tidak terelakkan, yaitu memang harus naik.
- Pertama, ada faktor inflasi. Sejak 2016 tidak pernah naik tarif kereta sedangkan dari inflasi *year on year* sudah berbeda. Kedua, dari survei rekomendasi.
- Sebetulnya para pengguna KRL di masa pandemi inimasih banyak. Cuma ada beberapa yang sensitif terhadap kenaikan harga itu sendiri karena belakangan ini banyak harga bahan pokok yang juga meningkat, baik minyak goreng, telur, dan sebagainya. Ini harusnya jadi salah satu pertimbangan secara ekonomi terkait kenaikan tarif kereta ini.
- Walaupun tidak terlalu berpengaruh, faktor tersebut tetap akanberpengaruh terhadap pengeluaran yang akan dikeluarkan seorang pekerja ketika mereka berangkat bekerjadan pengeluaran setiap bulannya.
- Dari berbagai kajian tereakhir tersebut, hampir 53% yang disebutkan dari YLKI itu adalah pekerja yang akan menggunakan KRL.
- Ada beberapa yang harus diambil sampelnya, terutama dadri jalur Nambo, yang belum terlihat sampelnya padahal sangat penting untuk mengambil sampel dari jalur Nambo, Stasiun Cibinong, dan sebagainya.
- Diskusi ini adalah kegiatan yang ketiga terkait tarif kereta dan hasilnya sama-sama saja, rekomendasinya semuanya naik.
- Belum terlihat dari segi kebijakan Menteri Perhubungan untuk menerapkan standar pelayanan minimum terbaru untuk mengikuti Covid-19.

- Apa yang dilakukan PT KCI ini merupakan pencapaian yang baik, termasuk fasilitas-fasilitas, keamanan, dan kesehatan yang disediakan dalam stasiun. Akan lebih baik lagi apabila dinormalisasi atau diformalisasi melalui aturan Kemenhub mengenai SPM sehingga dapat dilihat kewajiban yang telah dipenuhi oleh PT KCI.
- Dengan adanya kewajiban untuk memenuhi SPM tersebut, maka kenaikan tarif ini sudah mengikuti standar yang harusnya naik. Pengguna juga akan merasakan adanya peningkatan fasilitas yang memang sudah diatur dalam suatu peraturan.
- Terkait regulasi ada PSO, TAC, dan *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO). Adanya relaksasi TAC dari PT KCI dan mengabulkannya karena di masa pandemi ini, menurunkan IMO, dan menggunakan PSO atau IMO bisa dilakukan.
- Ada rekan-rekan yang menyampaikan bahwa kereta ekspres bisa menjadi sarana untuk menambah pendapatan dari PT KCI sendiri selama fasilitas yang ada tidak mengganggu komuter yang ada saat ini.

2. Yustisia Ida, Pramekers

- Masyarakat di Daerah Operasi (DAOP) 6 baru saja menerima layanan KRL praktis dari Februari 2021, sehingga sampai diskusi ini terjadi pun belum ada satu tahun.
- Isu atau wacana kenaikan tarif KRL ini momentumnya sangat tidak pas, menjadi kebijakan yang tidak populis barangkali. Ini nanti bisa jadi pertimbangan PT KCI, terutama untuk di DAOP 6 agar tidak dalam waktu dekat menaikkan tarif.
- Selama ini di DAOP 6 berlaku tarif *flat* Rp8.000 untuk semua tujuan dan kebetulan di sini jalurnya linear antar Yogya-Solo dan sebaliknya sehingga situasinya sangat berbeda dengan yang di Jakarta.
- Berikutnya terkait dengan isu UMP. Bahwa UMP di Yogyakarta masih di bawah Rp2.000.000.
- Hitung-hitungan sederhana kebutuhan pengeluaran transportasi di DAOP 6 dengan rata-rata pekerja yang masuknya dalam seminggu, yaitu Senin-Sabtu adalah naik kereta 2 kali sehari dalam 6 hari sehingga angka pengeluarannya Rp400.000.
- Angkutan publik massal di Yogya dan Solo belum favorit karena berbagai macam isu, sarana dan prasarana belum menjangkau kebutuhan, *headway* masih jauh, dan seterusnya.

- Hal yang menjadi favorit bagi para pekerja adalah parkir inap. Kebetulan beberapa waktu lalu ada kebijakan untuk tarif parkir berlangganan sehingga tidak menggunakan tarif sebagaimana yang diterbitkan PT Reska Multi Usaha (RMU) untuk dua jam pertama sekian dan tarif per jam berikutnya Rp2.500.
- Waktu itu ada ketentuan tarif berlangganan sebesar Rp120.000. Artinya kalau kemudian orang membawa kendaraan sendiri dari rumah di Yogya dan bekerja di Solo berarti 2 kali membayar tarif berlangganan dengan biaya Rp240.000.
- Total biaya untuk naik kereta dan tarif parkir ini mencapai 640.000.
- Ini belum termasuk biaya pengeluaran untuk kendaraan pribadi, BBM dan seterusnya.
- Jikarata-rata UMP Rp2.000.000, maka kebutuhan biaya transportasi di DAOP 6 sudah mencapai 32%. Ini bukan angka yang ideal karena standar dari Bank Dunia setidaknya 10% dari total pendapatan.
- Ini berarti ada situasi yang masih timpang di DAOP 6 sehingga harapan dari teman-teman pengguna adalah agar bisa menunda (*hold*) dulu wacana kenaikan KRL di DAOP 6.
- Kalau memang isu ini mau direalisasikan, perlu dilihat bahwa di beberapa stasiun di Yogya sampai Solo dan stasiun-stasiun kecil yang dilewati masih berbenah. Artinya SPM belum mencapai 100%.
- Kenaikan tarif pasti ke arah sana, cuma memang belum waktunya.

E. DISKUSI

Aulia Rahman

- Kapan rencana tarif integrasi itu akan dilaksanakan?

Wawan Ariyanto, Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kereta Commuter Indonesia

- Rencana integrasi tarif masih dibicarakan dengan pihak-pihak yang terkait, nanti kalau sudah selesai, baru bisa ditentukan kapan.

Heranisty Nasution, Moderator

Pertanyaan terkait survei metode pada analisis ATP-WTP?

Arif Anwar, Kasubdit Penataan dan Pengembangan Jaringan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian DJKA Kemenhub

- Ada 3 survei dan kemungkinan metode yang digunakan akan berbeda.
- DJKA untuk pemilihan responden menggunakan metode *stratified random sampling*.
- Survei yang digunakan adalah langsung menggunakan kuesioner ke penumpang, secara *stratified* dan dipilih penumpang pria dan wanita secara bergantian sampai seterusnya hingga jumlah respondennya cukup.

Deddy Herlambang, Pelaksana Survei DKJA

- Survei menggunakan *random*, tidak dibatasi waktunya, tapi yang jelas pada hari Minggu tetap disurvei sehingga waktunya adalah Senin-Minggu.
- Menggunakan rumus Slovin, sehingga kalau kurang lebih penumpang harian 1 juta orang, maka dengan memakai rumus Slovin minimal sekitar 2.600.
- Dari total 4 lintasan KRL, bisa tercapai sampai 6.000an responden.
- Untuk gender tidak memilih mana duluan, tapi ketika saat ini terpilih pria kemudian dipilih juga wanita. Jadi memang hampir 50:50, yaitu 49% dan 51%.

Heranisty Nasution, Moderator

- Apakah di Yogya Solo sudah ada perhitungan ATP-WTP-nya?

Arif Anwar, Kasubdit Penataan dan Pengembangan Jaringan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian DJKA Kemenhub

- Kalau untuk Yogya Solo sepertinya belum. Survei yang dilakukan baru khusus untuk KRL Jabodetabek.

Nunuj Nurdjanah, Peneliti Madya Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan

- Balitbang menggabungkan metode *reveral preference* dan *state preference*. Akan tetapi tidak meliputi kondisi yang di luarsekarang.
- Balitbang memprediksi *state preference*, lalu menggabungkan dua metode tersebut dalam analisa.
- Survei yang dilakukan adalah survei *online* yang divalidasi dengan survei di dalam kereta (*on board*).
- Survei *online* dilakukan dengan *random sampling*, agak sedikit berbeda dengan DJKA yang ditambahkan UMP dan agak sama dengan YLKI mengenai pendekatan, pendapatan, dan pengeluaran transportasi.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

- Pada dasarnya hampir sama yang disampaikan soal metodologi lagi, terutama dari DJKA. Jadi, tidak ada perbedaan yang signifikan.
- Soal metodologi pasti ada kelebihan dan kekurangannya. Yang jelas YLKI melakukan survei di 20 stasiun, survei lapangan, dan menyebarkan enumerator.

Suripno, Institut Transportasi Logistik Trisakti

- Berdasarkan perhitungan kebijakan pemerintah, berapa persen subsidi yang akan dikenakan dari agregat UP?
- Apa memang sekarang ini sudah waktunya disubsidi antara tarif dan agregat UP dan kira-kira apakah ada gap?

Imam Hagni Puspito, Universitas Pancasila

- Melihat apa yang disampaikan Kementerian hingga YLKI, semuanya baik tapi tentu perlu kehati-hatian dalam penerapannya.
- Penerapan ini akan berdampak kepada faktor moda lain, terutama perpindahan kepada pengguna sepeda motor yang terlihat besar sekali.
- Melihat dari hal-hal tersebut, kemungkinan yang terjadi adalah masalah kenaikan. Kenaikan ini harus dipastikan apakah masyarakat pengguna ini sudah setuju karena perpindahan tidak diharapkan.
- Pengguna harus tau bahwa pada saat dia berpindah kepada moda lain, tentunya akan ada dampak lain, yaitu kemacetan.
- Seberapa besar biaya yang ditimbulkan akibat kemacetan tersebut tidak sebatas hanya pengguna kendaraan pribadi, tapi juga pengguna kendaraan sepeda motor tersebut.
- Waktu yang ditimbulkan berdampak, biaya juga semakin besar.
- Tentunya ini menjadi pertimbangan mereka untuk tetap fokus pada penggunaan KRL sehingga mungkin perlu pendalaman lagi.
- Belum terlihat adanya penyampaian berkaitan dengan kalau perpindahan itu terjadi, seberapa besar biaya yang ditimbulkan oleh pengguna tersebut pada saat dia berpindah kepada moda yang lain.
- Yang ditunjukkan baru terjadi perpindahan sekian persen sehingga perlu ada pendalaman-pendalaman lagi agar pengguna yang akan berpindah berpikir kembali dan tetap fokus pada KRL itu sendiri.

Anthony Ladjar, CL Mania

- WTP ini adalah persepsi masyarakat terkait pelayanan yang mereka terima. Yang ditanyakan kepada responden adalah mulai dari pelayanan KRL, sanggup membayar berapa, berapa seharusnya tarifnya.
- Dalam rumus DJKA sudah ditetapkan 25-26 hari kerja. Dari pendapatan yang diterima harus 10% atau 3% seperti Mexico City.
- Area yang dilayani tapi pendapatannya rendah diberikan tarif rendah. Pemerintah menutupi kekurangannya melalui subsidi.
- Kalau kembali ke motor bagaimana belum pernah distudikan, termasuk yang mana yang lebih nyaman, motor atau KRL sebab beralih ke motor tidak akan menjadi solusi.

Alfred Sitorus, Koalisi Pejalan Kaki

- Pelayanan baru jangan jadi yang terendah.
- Pelayanan itu sebenarnya mutlak, jadi tidak harus disandingkan dengan tarif karena SPM itu kewajiban operator yang harus dipenuhi dahulu.
- Bicara tarif adalah bagaimana operator bicara kreativitas dan improvisasi yang lain.
- Warga Bodebek kalau naik tarif pasti akan terima karena tidak ada pilihan lain. Kalau tidak terima paling mereka pindah ke motor.
- Di situlah sebenarnya standar pelayanan agar jangan terlalu rendah. Apa yang paling maksimal agar ini bisa berkorelasi dengan kenaikan tarif.
- Kalau tidak dimana stasiun yang pelayanannya sudah benar-benar standar pelayanan minimum?
- Ketika PSO pemerintah hanya untuk menutupi kekurangan, maka itu keliru. Di situlah kehadiran pemerintah.
- Kalau dihitung dengan penambahan beban di jalan raya berapa besar? Kalau dibidang Jabodetabek tidak perlu disubsidi, maka bagaimana transportasi publik yang ditinggal terus dan mau bagaimana orang semua di jalanan? Jadi hal-hal seperti ini menjadi acuan pendalaman di survei, termasuk apakah pas di momentum ini untuk menaikkan tarif.

Andi, Katadata

- Sudah ada tiga survei dengan rata-rata WTP naik Rp5.000.
- Untuk PT KCI sendiri, rencana penyesuaian tarif akan dilakukan tahun ini atau kapan? Ada di kuartal berapa?
- Dampaknya terhadap pendapatan PT KCI akan seberapa besar?

- Kalaupun dilakukan, subsidi PSO yang akan diterima PT KCI akan tetap atau berkurang?

Prayudi, Institut Transportasi Logistik Trisakti

- Masalah kenaikan ini jadi polemik disaat kondisi pandemi.
- Mau tidak mau harus melihat ATP berapa untuk masyarakat, kemudian WTP berapa. Ini harus dikaji lebih mendalam.
- Masyarakat juga harus tau bahwa PSO ini diberikan kepada pengendara juga. Mereka menaruh mobil dan lain-lain dan berkorban untuk naik kereta.
- Kalau ini dinaikkan apakah menjadikan subsidi ke pemerintah itu makin berkurang atau makin bertambah dengan kondisi seperti ini.
- Harapannya PT KCI akan mengelola *non-fare box* untuk memasukkan sebagian dari operasional sehingga klaim terhadap PSO ini juga tidak terlalu memberatkan pemerintah.

Arif Anwar, Kasubdit Penataan dan Pengembangan Jaringan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian DJKA Kemenhub

- Terkait dengan ATP, survei yang dilakukan telah memperhitungkan UMP dan menggunakan angka 10% digunakan untuk biaya transportasinya. Dari 10% biaya transportasi itu dibagi dengan 26 hari kerja yang dibutuhkan oleh responden di dalam menggunakan KRL ini. Berdasarkan UMP masing-masing daerah tadi, rata-rata didapatkan Rp8.000 untuk ATP. Untuk WTP menggunakan pertanyaan kepada responden yaitu penumpang KRL dan didapatkan WTP sekitar Rp4.000.
- Terkait dengan rencana penerapan memang diusulkan tahun ini dan sedang didiskusikan di DJKA, diajukan ke pimpinan, dan setelah mendapatkan izin dan persetujuan dari Bapak Menteri akan diumumkan. Hal ini memang masih didiskusikan. Sebenarnya tidak perlu menyandingkan tarif dan pelayanan karena pelayanan itu mutlak. Walaupun tarif tidak dinaikkan, sudah diupayakan oleh DJKA dan KAI commuter untuk meningkatkan pelayanan. Beberapa stasiun juga sudah diperbaiki. Kapasitas lintas juga sudah ditingkatkan dengan membangun DDT dan sebagainya. Ini upaya dalam meningkatkan pelayanan sehingga mau dinaikkan atau tidak dinaikkan tarifnya, tetap tugas dari DJKA adalah untuk meningkatkan pelayanan.
- Penyesuaian tarif ini terkait dengan beban pemerintah terutama karena ada pandemi menjadi sangat tinggi. Tren pertumbuhan PSO dari tahun ke tahun

semakin meningkat. DJKA mencoba untuk menyesuaikan tarif ini dalam rangka untuk mengurangi beban PSO tadi.

- Penyesuaian tarif ini memang dalam rangka untuk mengurangi beban PSO.
- Sebenarnya yang ditanggung atau dikeluarkan operator sekitar Rp14.900, kemudian ditetapkan tarif oleh Pemerintah sebesar Rp3.000 sehingga gapnya itu sebenarnya Rp11.900. Itu yang ditutup menggunakan PSO dan yang menyebabkan kenapa PSO cukup besar.

Nunuj Nurdjanah, Peneliti Madya Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan

- Kebijakan pemerintah terkait ATP-WTP serta berapa persen yang disubsidi dapat disimulasikan berdasarkan skenario yang telah dianalisis, yaitu 25 km pertama naik jadi Rp5.000 dari Rp3.000, 10 km berikutnya tetap Rp1.000. Kedua, skenario 10 km pertama Rp3.000 dan 10 km berikutnya adalah tetap 1.000. Skenario itu dapat meningkatkan pendapatan PT KAI.
- Apabila pendapatan sekarang 100% menjadi 150% untuk skenario pertama. Sedangkan skenario kedua menjadi 132%. Artinya, ada peningkatan pendapatan 50% untuk skenario pertama dan 32% untuk skenario kedua.
- Dengan adanya peningkatan pendapatan dari PT KAI, otomatis mengurangi beban PSO dari Pemerintah.
- Dari tahun 2016 KRL tidak mengalami kenaikan tarif. Dapat disoroti dari analisa yang didapat bahwa ATP saat ini sudah jauh meningkat, berubah dari tahun 2016.
- Kondisi saat ini ATP-WTP adalah Rp3.000 di 25 km pertama dan Rp1.000 di 10 km berikutnya. ATP sekarang sudah Rp4.600 di 25 km pertama dan Rp1.700 di 10 km berikutnya. Artinya, kemampuan masyarakat untuk membayar itu sudah jauh lebih tinggi daripada kondisi tarif yang ada sekarang.
- Balitbanghub tidak menghitung biaya eksternalitas apabila terjadi perpindahan moda KRL ke moda lainnya.

Tulus Abadi, Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

- Perlu kajian mendalam terkait wacana menaikkan tarif. Akan tetapi dari 3 lembaga berbeda sudah dilakukan kajian mendalam.
- Konteks ATP-WTP nya sudah sangat jelas, tinggal bagaimana mengeksekusinya.

- Kalau tidak boleh naik, maka Pemerintah bertanggung jawab dengan menambah PSO karena transportasi publik itu tanggung jawab negara.
- Kalau tidak mau menambah PSO tidak bisa. Tentusemua orang tidak ingin naik tarif, kalau perlu disubsidi terus. Akan tetapi itu tidak mungkin kecuali banyak uang.
- Pilihannya adalah pemerintah menambah PSO. Kalau dalam jangka pendek bisa saja tidak naik tarif tapi pelayanan tetap. Namun, lama-kelamaan akan hancur juga.
- Apakah negara juga punya uang? Apakah operator harus menambah beban terus tapi tidak ada kenaikan pendapatan? Itu merupakan hukum ekonomi yang tidak masuk akal.
- Kajian ATP-WTP sudah memperhatikan daya beli masyarakat dan WTP. Artinya, dorongan untuk peningkatan pelayanan menjadi satu opsi yang tidak bisa ditawar.
- Untuk mengantisipasi perpindahan moda transportasi seperti sepeda motor, harus ada aspek pengendalian sepedamotor, roda empat, dan sebagainya. Di satu sisi Pemerintah sudah menyediakan transportasi massal yang aman dan nyaman. Akan tetapi di sisi lain juga harus ada upaya pengendalian agar bisa bersaing secara adil.
- Idealnya harus ada integrasi antarmoda, integrasi tarif, dan integrasi tiket. Ini pekerjaan rumah (PR)Kemenhub yang sampai sekarang belum terwujud. Kalau di negara maju, satu tiket sudah bisa digunakan semua moda transportasi publik, mulai dari laut, penyeberangan, bus dan sebagainya. Jadi, ada kemudahan dan efisiensi. PR ini baru menjadi wacarana padahal dari sisi infrastruktur sudah ada semua.
- Jabodetabek sudah menjadi kota yang setara dengan kota-kota di negara maju karena sudah mempunyai angkutan massal yang luar biasa.

Wawan Ariyanto, Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kereta Commuter Indonesia

- Kalau bicara SPM belum 100% karena masih ada stasiun-stasiun kecil yang belum dipenuhi. Namun demikian,dalam 2 tahun terakhir pembangunan juga masif. Ada stasiun-stasiun besar mulai dari Cikarang, Bekasi, Jatinegara, dan Manggarai yang nantinya akan meningkatkan pelayanan.
- Survei kepuasan pelanggan selama 4 tahun terakhir selalu naik. Artinya, dari SPM yang menjadi standar minimal pelayanan sudah melebihi ekspektasi mereka.

- Masalah kenaikan tarif kapan akan diberlakukan tentunya ikut Pemerintah. Pada prinsipnya, PT KCI menyajikan biaya produksi dan selisihnya akan dibayar melalui PSO. Kalau memang tidak ada kenaikan, tentunya PSO akan ditanggung oleh pemerintah.
- Bagi PT KCI sendiri sebenarnya, apabila tarif ini naik, PSO pasti berkurang. Cuma bedanya bagi PT KCI, berdasarkan biaya produksi dan margin sudah menjadi ketentuan.
- Dengan kenaikan tarif, perbedaannya adalah PT KCI menerima *fresh money* yang lebih banyak sedikit.
- Kurang lebih Rp14.500 adalah biaya operasi. Yang dibebankan kepada konsumen hanya Rp3.000, sedangkan PT KCI menerima PSO kurang lebih Rp12.000 sehingga nanti kalau berkurang Rp2.000, maka PT KCI masih menerima PSO dari Pemerintah sebesar Rp10.000. Bedanya hanya Rp2.000.
- Di masa pandemi, begitu DJKA terlambat dalam masa pencairannya maka PT KCI sampai harus meminjam. Dengan adanya kenaikan ini, likuiditas PT KCI akan punya *fresh money* yang lebih.
- Tujuan kenaikan tarif ini adalah untuk mengurangi subsidi yang setiap tahun meningkat. Pemerintah sendiri, notabene Kemhub sekarang masih membangun infrastruktur-infrastruktur dan membutuhkan biaya supaya subsidi ini berkurang.
- Kalau bicara ATP-WTP berdasarkan sampel, sebenarnya juga belum tentu karena orang yang parkir di stasiun-stasiun tertentu banyak yang bermobil.
- Ke depannya PT KCI akan menggunakan *data base* semua untuk solusi masa depan, termasuk apabila nanti menggunakan *Account Based Ticketing* (ABT), sehingga diketahui mana penumpang yang dapat subsidi, mana yang tidak dapat subsidi secara otomatis. Basisnya adalah Nomor Induk Kependudukan (NIK) sehingga pendapatan dapat diketahui berapa. Dengan ABT, begitu data masuk langsung diketahui berapa PSO yang harus didapat. Akan tetapi ini adalah solusi masa depan yang sedang dibangun.
- *Ticketing* dengan KMT sudah dipegang oleh 5 juta pelanggan. Kalau diubah ke ABT dengan data kependudukan dan pendapatan penduduk dipastikan bisa. Artinya, KMT yang dipegang penumpang secara otomatis mensortir mana yang perlu mendapatkan PSO, mana yang tidak.
- Kalau memang itu disetujui, PT KCI juga siap karena saat ini sedang membangun sistem ABT. Dengan ini, program Pemerintah dalam memberikan PSO tepat sasaran bisa dilakukan.

- Pada prinsipnya PT KCI dari tahun ke tahun tentunya selalu meningkatkan pelayanan. Bagi PT KCI, apa kekurangan dalam survei kepuasan pelanggan akan ditindaklanjuti sehingga ke depannya pelayanan PT KCI semakin baik seperti ekspektasi pelanggan.

-

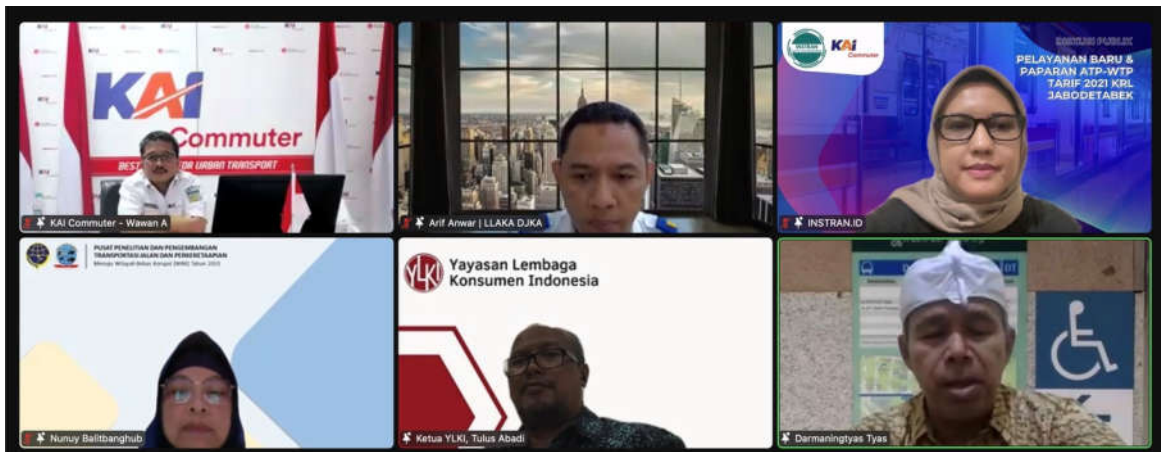
Ki Darmaningtyas, Ketua INSTRAN

- Hal penting yang disampaikan Pak Wawan adalah persoalan yang sempat diskusikan. Kalau PT KCI punya konsep untuk menerapkan ABT itu untuk menjangkau tarif tepat sasaran, maka ini sudah klop dengan program DJKA.
- Pelayanan tetap harus ditingkatkan, tapi untuk meningkatkan pelayanan itu mau tidak mau juga membutuhkan anggaran yang tinggi.
- Yang sudah pasti diketahui bersama adalah proses tidak ada di rencana kerja anggaran tahun 2020, sementara biayanya sangat tinggi. Di sisi lain, kalau membebankan kepada Pemerintah, diketahui juga keterbatasan-keterbatasan fiskal yang dimiliki oleh Pemerintah sedangkan ada kemampuan masyarakat untuk membayar.
- Kalau masyarakat tidak mampu akan dipecahkan dengan subsidi tepat sasaran. DJKA dan PT KCI semestinya sudah punya basis data dengan fungsi NIK dan bukan hanya untuk memonitor pergerakan.
- Kalau melihat agak jauh ke depan, sebetulnya penyesuaian tarif tidak ada masalah. Contohnya, pengguna ojol dan taksi *online* yang tarifnya naik sewaktu-waktu tidak protes, maka untuk kenaikan tarif KRL Rp2.000 juga tidak perlu protes.
- Baik DJKA maupun PT KCI sebetulnya bisa menggunakan dasar survei ini untuk menjadi pedoman pengambilan kebijakan. Kalau tarif KRL tidak naik, gap antara tarif KRL dan MRT jauh sekali, sehingga punya kesan tarif MRT sangat mahal. Itu juga akan berpengaruh terhadap animo menggunakan MRT. Sementara ini semua harus dijaga karena sudah dibangun, sehingga tentu ada kewajiban untuk mempertahankannya.
- Diskusi ini untuk mendorong proses pengambilan keputusan yang tidak bertele-tele karena rencana kenaikan sudah diwacanakan sejak tahun lalu tapi sampai sekarang belum terjadi, padahal survei-survei tadi sudah dilakukan oleh DJKA dan respondennya tidak diintervensi. Jadi, jawaban-jawaban yang diperoleh tetap sangat independen, demikian pula yang dilakukan oleh Balitbang dan YLKI.

F. PENUTUP

Demikian laporan ini dibuat sebagai pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Diskusi Publik “Pelayanan Baru dan Paparan ATP-WTP Tarif 2021 KRL Jabodetabek.” Atas perhatiannya kami ucapakan terima kasih.

Lampiran I. Dokumentasi



Lampiran II. Pemberitaan

<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2022/01/13/tarif-kereta-komuter-diusulkan-naik-pertimbangkan-kemampuan-masyarakat>

<https://money.kompas.com/read/2022/01/12/191455526/siap-siap-tarif-krl-bakal-naik-jadi-berapa>

<https://www.kompas.com/properti/read/2022/01/13/070000921/kemenhub-siapkan-tarif-subsidi-krl-jabodetabek-bagi-warga-tak-mampu>

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5894990/anker-siap-siap-tarif-krl-commuter-line-mau-naik-jadi-rp-5000>

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5895468/tenang-tarif-krl-naik-jadi-rp-5000-masih-dikaji>

<https://kumparan.com/kumparanbisnis/siap-siap-ada-usul-tarif-krl-jabodetabek-naik-1xIHHhJJKHn/full>

<https://kumparan.com/kumparanbisnis/ylki-setuju-tarif-krl-jabodetabek-naik-rp-2-000-1xIKl6uiZ8V/full>

<https://www.idxchannel.com/economics/tarif-krl-bakal-naik-ylki-sebagian-warga-akan-pindah-moda-transportasi>

<https://www.idxchannel.com/economics/tarif-krl-naik-kemenhub-sebut-tidak-pernah-ada-penyesuaian-sejak-2015>

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20220113/98/1488533/tarif-krl-bakal-naik-jadi-rp5000-per-april-2022-ini-pertimbangannya>

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20220113/98/1488613/tarif-krl-bakal-naik-anker-pilih-moda-angkutan-lain>

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20220113/98/1488612/tak-naik-sejak-2015-ini-gambaran-tarif-krl-jabodetabek>

<https://www.beritatrans.com/artikel/219846/Tarif-KRL-Bakal-Naik-Jadi-Rp5000-Mulai-April-2022/>

<https://www.tangerangraya.id/tangerang-raya/pr-1952354743/tarif-krl-commuter-line-naik-mulai-april-2022?page=2>

<https://mediaindopos.com/2022/01/13/fakta-fakta-tarif-krl-jabodetabek-naik/>

<https://bisnisnews.id/detail/berita/tarif-krl-jabodetabek-akan-disesuaikan-mulai-1-april-2022>