

Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia

# PRAKARSA

Edisi 2 | April 2010



## Revitalisasi Perkeretaapian

- Membangun Landasan Untuk Kebangkitan Kembali
- Pendekatan Analisis Pasar
- Modernisasi Teknologi
- Sumber Daya Multimedia



Australia Indonesia Partnership  
Kemitraan Australia Indonesia



## Artikel Utama



### Membangun Landasan untuk Kebangkitan Perkeretaapian

Sistem transportasi di Indonesia saat ini didominasi oleh transportasi melalui jalan raya, sedangkan sebuah sistem transportasi untuk masa depan yang efisien harus lebih banyak mengandalkan kereta api...**p.4**



### Kunci untuk Melakukan Analisis Pasar

Tidak ada satu pendekatan pun yang dapat menghasilkan analisis sempurna yang dapat mencakup semua dimensi dari sistem transportasi kereta api Indonesia...**p.6**



### Teknologi Lebih Baik untuk Perkeretaapian yang Lebih Baik

Peningkatan teknologi perlu menjadi bagian terpadu dari upaya revitalisasi perkeretaapian Indonesia...**p.8**

**17** Baru di Situs Web IndII

**18** Pandangan Para Ahli

**19** Hasil & Prakarsa Edisi Mendatang



Jurnal triwulan ini diterbitkan oleh Prakarsa Infrastruktur Indonesia, sebuah proyek yang didanai Pemerintah Australia untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan meningkatkan relevansi, mutu, dan jumlah investasi di bidang infrastruktur. Pandangan yang dikemukakan belum tentu mencerminkan pandangan Kemitraan Australia Indonesia maupun Pemerintah Australia. Apabila ada tanggapan atau pertanyaan mohon disampaikan kepada Tim Komunikasi IndII melalui nomor telepon +62 (21) 230-6063, fax +62 (21) 3190-2994, atau e-mail [enquiries@indii.co.id](mailto:enquiries@indii.co.id). Alamat situs web kami adalah: [www.indii.co.id](http://www.indii.co.id)

## Pesan Editor

Semua orang mencintai kereta api. Kereta api barang dengan muatan batu bara yang meliuk-liuk di tengah bentangan alam adalah lambang sempurna kesibukan industri. Sebuah kereta api penumpang meninggalkan stasiun sambil menambah kecepatan mengisyaratkan tempat tujuan yang hendak dicapai. Bayangan romantis semacam itulah yang terlintas dalam benak saya saat menunjukan perhatian saya pada hal-hal terkait dengan tema revitalisasi perkeretaapian. Sangat menggoda untuk memandang pembangunan perkeretaapian sebagai tujuan tersendiri dan seutuhnya, patut untuk didukung tanpa kritik.

Untunglah para penulis ahli artikel utama telah menerapkan pendekatan yang lebih realistis. Mereka membahas berbagai aspek tentang revitalisasi perkeretaapian, namun semuanya mengakui bahwa pembangunan perkeretaapian perlu dipandang sebagai satu keutuhan rencana transportasi terpadu untuk Indonesia yang meliputi kereta api, jalan raya, laut, dan udara sesuai kekuatan masing-masing – satu hal yang perlu mendapat pertimbangan khusus para pembuat kebijakan seraya mereka menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang baru. Dr. Suyono Dikun, mantan Deputy Bidang Pembangunan Infrastruktur dan Regional pada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, menyoroti isu terkait dengan “Membangun Landasan untuk Kebangkitan Perkeretaapian” (halaman 4) dan menguraikan peran relatif kereta api dan jalan raya di Indonesia dewasa ini, alasan rasional untuk mengubah perimbangan ini, dan kerangka kerja kebijakan serta langkah-langkah awal yang diperlukan untuk melangkah menuju sistem perkeretaapian yang menjadi bagian fundamental dari sistem transportasi multimoda yang efisien. Konsultan IndII, Joris Van der Ven melanjutkan dalam nada yang sama (“Kunci Untuk Melakukan Analisis Pasar”, halaman 6) dan menguraikan garis besar tentang jenis analisis yang perlu digunakan dalam menyusun analisis pasar. Ia menegaskan bahwa titik perhatian utama harus ditempatkan pada selisih biaya komparatif berbagai moda transportasi dalam fungsi yang berbeda. Sebagaimana diuraikan Clell Harral, konsultan IndII juga, penerapan teknologi modern yang tepat merupakan komponen mutlak untuk menurunkan biaya tersebut. Dalam tulisannya “Teknologi Lebih Baik Untuk Perkeretaapian Yang Lebih Baik” (halaman 8) ia membeberkan opsi yang tersedia, sekarang maupun di masa yang akan datang, untuk membuat kereta api menjadi sarana angkutan penumpang dan barang yang lebih cepat dan lebih murah.

Bersama-sama, tiga artikel tersebut menjelaskan bahwa sistem perkeretaapian yang direvitalisasi bukanlah merupakan solusi mukjizat bagi ekonomi angkutan biaya tinggi Indonesia, dan secara berdiri sendiri tidak akan menyelesaikan masalah peningkatan kemacetan dan kerusakan jalan raya. Namun sebuah Rencana Induk untuk perkeretaapian yang secara seksama mempelajari kapan dan bagaimana kereta api menjadi moda yang paling praktis dan efisien untuk mengangkut penumpang dan barang – dan kemudian diikuti dengan strategi kebijakan dan investasi yang terbaik – hampir dapat dipastikan akan mengarah ke pengendalian yang lebih besar kepada angkutan kereta di masa yang akan datang. Bagi seseorang yang mencintai kereta api, hasilnya lumayan bagus juga. • CSW

## INFRASTRUKTUR DALAM Angka

### 1998

*Tahun transformasi ketika status Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) yang sepenuhnya dimiliki negara diubah menjadi PT Kereta Api Indonesia yang sesuai Peraturan Pemerintah no. 19/1998 mengizinkan investasi sektor swasta hingga 49%.*

### 15 hingga 18 ton beban gandar

*Ini beban gandar yang secara tipikal berlaku untuk gerbong kereta api di Jawa. Ini termasuk relatif ringan (22,5 ton lebih tipikal untuk kereta api bertolak sempit), dan cenderung membatasi keefektifan kereta api untuk layanan kereta penumpang modern dua tingkat maupun angkutan barang.*

### 27%, 22%

*Persentase dari jumlah pendapatan total yang diperoleh perusahaan kereta api nasional PT Kereta Api Indonesia masing-masing sebagai hasil angkutan lalu lintas batubara di Sumatra Selatan dan dari layanan penumpang eksekutif di jalur utama.*

### 60 juta, 200 juta

*Jumlah (ton) batu bara yang diproduksi di Kalimantan pada tahun 1999 dan 2008. Saat ini batu bara diangkut melalui jalan raya dan/atau tongkang di sungai karena tidak ada sistem perkeretaapian di pulau ini.*

### 434 kilometer

*Jarak rata-rata yang ditempuh per satu kali jalan oleh penumpang kelas eksekutif di Jawa, yang mengindikasikan bahwa perjalanan kereta api dapat bersaing dengan perjalanan melalui jalan raya dan pesawat udara.*



KA Tegal Arum melewati Cakung, Jakarta Timur

Atas perkenan Badia Harrison

## MEMBANGUN LANDASAN UNTUK KEBANGKITAN PERKERETAAPIAN

Sistem transportasi di Indonesia saat ini didominasi oleh transportasi melalui jalan raya, sedangkan sebuah sistem transportasi untuk masa depan yang efisien dan sehat dari segi lingkungan hidup harus lebih banyak mengandalkan kereta api. Untuk mewujudkannya, mulai sekarang para pembuat kebijakan perlu mengambil langkah-langkah yang tepat. • oleh Suyono Dikun

Di bawah Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono yang sekarang, Indonesia kini memasuki tahap kedua pembangunan lima tahun. Dari 2010–2014, ekonomi diproyeksikan akan bertumbuh secara konsisten rata-rata 7 persen setahun. Infrastruktur transportasi memainkan peran menentukan untuk memungkinkan pertumbuhan ini dengan mendukung investasi dan memfasilitasi ekspor. Kegagalan dalam membangun infrastruktur yang diperlukan akan mengakibatkan dampak yang merugikan bagi ekonomi Indonesia dan daya saing globalnya.

Dengan demikian Pemerintah Indonesia menghadapi tantangan yang luar biasa. Sektor transportasi Indonesia saat ini sangat tidak efisien.

Sebagai contoh, sekitar 12,9 persen dari seluruh 34.629 km jaringan jalan raya nasional pada tahun 2009 berada dalam kondisi tidak stabil. Proporsi jalan yang rusak di tingkat provinsi dan kabupaten jauh lebih tinggi, dan 50 hingga 60 persen jalan raya tersebut dinilai dalam kondisi buruk atau sangat buruk. Hasil studi memberi indikasi bahwa pelabuhan Indonesia sangat tidak efisien dan akses ke pelabuhan tidak mencukupi.

Setelah beberapa tahun terakhir ini diadakan perombakan besar-besaran pada undang-undang yang mengatur transportasi darat, laut, air, dan kereta api maka sektor transportasi di Indonesia baru memulai perjalanannya dari monopoli pemerintah menuju pasar terbuka. Monopoli pemerintah sedang dirombak dan pasar trans-

portasi mulai dibuka untuk melibatkan sektor swasta. Migrasi dari monopoli pemerintah menuju privatisasi menyediakan peluang bagi terciptanya generasi baru industri dan prasarana transportasi yang akan memberi layanan lebih baik kepada perekonomian dan masyarakat. Namun demikian, untuk mencapai transformasi ini diperlukan waktu yang cukup lama, dan semua aspek dalam kerangka kerja hukum, perencanaan, dan peraturan harus dikoordinasikan agar menjadi upaya bersama untuk mewujudkan visi ini.

Sistem dan jaringan transportasi di Indonesia saat ini didominasi oleh transportasi melalui jalan raya. Dominasi ini sebagian diakibatkan kenyataan bahwa biaya transportasi melalui jalan raya sering kali sungguh lebih rendah dibandingkan dengan kereta api, bahkan saat semua faktor berada pada tingkat

yang setara. Akan tetapi, ini juga disebabkan oleh kebijakan subsidi dan pajak sehingga memberi keunggulan biaya kepada pemakai. Di wilayah yang lebih berkembang seperti di Jawa dan Sumatera, jaringan jalan raya mengangkut 90 persen lebih volume angkutan industri pertambangan, manufaktur, dan pertanian menuju pelabuhan. Jalan raya juga mengangkut bagian terbesar dari penumpang. Di dua wilayah ini, jalan arteri mendapat beban berat, dilalui oleh truk berikutan peti kemas dengan kelebihan bobot, sehingga senantiasa menyebabkan penurunan kondisi jalan raya. Di samping itu biaya para pemakai jalan meningkat secara eksponensial akibat mutu jalan yang buruk, waktu perjalanan lebih lama, lebih sering terjadinya kelambatan, dan biaya terselubung lainnya. Jalan raya yang macet dan rusak telah mengakibatkan ekonomi biaya tinggi,

mengurangi daya saing komoditi ekspor, dan menghambat pertumbuhan ekonomi.

Sistem kereta api yang direvitalisasi merupakan komponen kunci dalam semua upaya untuk menanggulangi keadaan yang ada sekarang. Jaringan jalan raya saja tidak dapat diandalkan untuk transportasi barang dan penumpang di masa yang akan datang. Indonesia perlu membangun prasarana, industri, dan layanan perkeretaapian sejauh kereta dapat bersaing secara wajar dengan jalan raya. Dari segi biaya, kereta api berpotensi untuk menjadi sangat bersaing, dan juga menarik dari sudut pandang efisiensi penggunaan energi, tingkat kebisingan, emisi CO<sub>2</sub>, dan pertimbangan lingkungan hidup lain. Sebab itu sangat wajar apabila perkeretaapian dijagokan

▶ *berlanjut ke halaman 10*

## Poin-Poin Utama:

✓ Peningkatan efisiensi prasarana transportasi Indonesia mutlak dalam pertumbuhan ekonomi masa depan. Perubahan baru-baru ini dalam kerangka kerja hukum dan peraturan memberi peluang untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien.

✓ Jalan raya saat ini mendominasi jaringan transportasi Indonesia dan mengangkut volume terbesar barang dan penumpang. Dominasi ini bukan saja disebabkan oleh keunggulan biaya riil, namun juga oleh kebijakan subsidi dan pajak yang lebih menguntungkan jalan raya di atas kereta api.

✓ Biaya angkutan jalan raya meningkat akibat kerusakan dan kemacetan sehingga terjadi ekonomi biaya tinggi yang menurunkan daya saing Indonesia.

✓ Sistem perkeretaapian yang direvitalisasi dapat menjadi fondasi sistem transportasi multimoda Indonesia yang sehat secara ekonomis. Kereta api memiliki potensi untuk efektif dari segi biaya dan juga menarik dari sudut pandang lingkungan hidup.

✓ Pemerintah Indonesia membentuk Tim Koordinasi Nasional untuk merumuskan kerangka kerja kebijakan dan tindakan untuk merevitalisasi perkeretaapian Indonesia. Tim tersebut merekomendasikan tindakan kebijakan yang meliputi revitalisasi sektor, pengaturan

kelembagaan, restrukturisasi korporat, dan peningkatan kapasitas/sumberdaya manusia, seiring dengan pelaksanaan proyek-proyek terpilih yang memberikan 'hasil-cepat'.

✓ Salah satu rekomendasi kunci adalah pembentukan badan usaha terpisah untuk mengoperasikan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian. Dari pihak Direktorat Jenderal Perkeretaapian, perusahaan pengelola perkeretaapian milik negara, atau Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara belum ada tindakan untuk memajukan gagasan ini.

✓ Solusi sementara yang dapat membantu pencapaian sasaran untuk melakukan pemisahan vertikal adalah menyusun perjanjian berbasis kinerja antara perusahaan pengelola sekarang, selaku operator, dengan pemerintah. Di bawah persyaratan perjanjian ini, operator diberi hak eksklusif untuk menjalankan usaha prasarana perkeretaapian, namun harus memberi hak kepada perusahaan sarana perkeretaapian baru, jika ada, untuk menggunakan prasarana perkeretaapian.

✓ Layanan kereta api perkotaan patut mendapatkan perhatian yang sama dari para pembuat kebijakan. Sekarang waktunya untuk membangun landasan untuk kebangkitan perkeretaapian.

## KUNCI UNTUK MELAKUKAN ANALISIS PASAR

Tidak ada satu pendekatan pun yang dapat menghasilkan analisis sempurna yang dapat mencakup semua dimensi dari sistem transportasi kereta api Indonesia. Tugas transportasi yang berbeda menuntut jenis analisis yang berbeda pula. • oleh Joris Van der Ven



Penumpang Cirebon Ekspres

Atas perkenan Sakurai Midori

Tujuan utama analisis pasar adalah untuk menyediakan landasan bagi keputusan investasi dan untuk menjamin keberhasilan sebuah upaya bisnis. Bilamana upaya tersebut adalah sistem transportasi kereta api nasional, analisis sangat diperlukan karena dua alasan. Investasi mahal berjangka panjang yang dipertaruhkan tidak hanya berdampak pada kelayakan usaha perkeretaapian saja, tetapi juga berdampak pada efisiensi dan biaya pada seluruh sistem transportasi nasional.

Ini berarti bahwa sejak awal **peran kereta api dalam lingkup luas sistem transportasi nasional** perlu dijelaskan. Secara khusus, analisis tersebut perlu mengidentifikasi tugas-tugas yang dapat dilaksanakan

oleh kereta api dengan harga yang lebih rendah dibandingkan moda transportasi lain agar nantinya, kalau sektor kereta api dikembangkan untuk melaksanakan tugas tersebut, pengembangannya akan menyumbang pada penurunan biaya seluruh sistem transportasi. Ini krusial bagi Indonesia yang masih tetap merupakan negara ekonomi biaya tinggi jika dibandingkan dengan beberapa negara lain yang setara. Seraya para pejabat Indonesia menyusun Rencana Induk Perkeretaapian yang ambisius, sekarang inilah waktunya untuk menetapkan pendekatan yang benar untuk melakukan analisis pasar kereta api, karena analisis ini akan menjadi pedoman strategis bagi komponen-komponen investasi dari rencana tersebut.

Kereta api sangat cocok untuk beberapa tugas transportasi tertentu seperti mengangkut barang bervolume besar sepanjang jarak jauh, membawa penumpang dalam jumlah besar untuk jarak sedang, dan mengantar penumpang yang tinggal di pinggir kota-kota besar ke tempat kerja mereka dalam kota. Dengan keberadaan dan meluasnya angkutan jalan raya, peran kereta api mengalami evolusi seiring dengan terjadinya perubahan fundamental dalam pola lokasi industri, kegiatan, dan tempat hunian. Jadi, sebelum melakukan program investasi besar, keunggulan kereta api untuk dapat menangani tugas tersebut perlu dievaluasi lebih mendetil.

Namun sayang sekali, tarif yang diberlakukan untuk layanan dari moda yang berbeda-beda tidak memberikan jawaban yang gamblang perihal

keunggulan relatif mereka masing-masing karena dua moda ini tidak bersaing dengan kondisi yang setara – tarif-tarif tersebut dipengaruhi kebijakan pajak, subsidi, dan penentuan harga yang lebih menguntungkan satu moda di atas moda lainnya. Meskipun demikian, indikasi yang dapat dipakai tentang keunggulan komparatif dua moda tersebut dapat diperoleh secara tidak langsung dari: (i) analisis kinerja masing-masing moda yang berbeda yang disesuaikan dengan dampak kebijakan harga, dan persediaan dan permintaan; dan (ii) analisis skenario dengan menggunakan biaya investasi dan operasional yang representatif.

### Kereta Api Versus Jalan Raya

Suatu analisis skenario mengindikasikan bahwa agar jalur kereta api baru dapat bersaing dengan jalan raya baru untuk jarak angkut 500 km dibutuhkan paling sedikit lima juta ton muatan umum per tahun dan pembebasan biaya bongkar dan muat di stasiun pemberangkatan maupun stasiun tujuan. Bilamana biaya tersebut diberlakukan maka jalan raya masih tetap merupakan alternatif dengan biaya yang lebih rendah

▶ *berlanjut ke halaman 12*

## Poin-Poin Utama:

- ✓ Sebuah analisis sahih tentang pasar angkutan di Indonesia sangat penting, tidak hanya menyangkut kelayakan kereta api itu sendiri, tetapi juga untuk memastikan agar seluruh sistem angkutan nasional dibangun sedemikian rupa sehingga setiap moda menjalankan tugas masing-masing yang paling cocok untuk moda tersebut.
- ✓ Para pejabat Indonesia sedang dalam proses penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian yang ambisius sehingga sekarang adalah saat yang tepat untuk menetapkan pendekatan yang tepat pada analisis pasar.
- ✓ Kereta api sangat cocok untuk mengangkut muatan bervolume besar (secara tipikal di atas lima juta ton/tahun) berupa muatan umum atau muatan curah berjarak jauh dan mengangkut penumpang dan pelajar (*commuter*) dalam jumlah besar.
- ✓ Analisis pendahuluan memberi indikasi bahwa sejumlah besar layanan kereta tidak sejalan dengan kekuatan komparatifnya. Terdapat sejumlah barang tertentu yang diangkut dengan kereta api walaupun jelas bahwa kereta api bukan moda yang termurah. Sementara itu, di Kalimantan sebagian batu bara yang diangkut melalui jalan raya sesungguhnya dapat diangkut secara lebih ekonomis dengan kereta api.
- ✓ Pendekatan dalam analisis pasar semestinya didasarkan pada prinsip-prinsip kunci tertentu yang perlu disesuaikan dengan layanan angkutan barang dan penumpang yang berbeda.
- ✓ Analisis tersebut perlu diarahkan pada biaya komparatif setiap moda untuk tugas yang berbeda-beda karena permintaan tidak dapat dianalisis tanpa pertimbangan harga, dan mustahil untuk mempertimbangkan harga tanpa mengetahui biaya.
- ✓ Analisis perlu mengakui bahwa kereta api dan jalan raya semakin saling melengkapi dan bahwa kereta api sendiri hanya dapat meraih potensi maksimalnya melalui investasi dan pengaturan yang dapat memfasilitasi angkutan intermoda. Ini terutama relevan untuk layanan penumpang kereta api suburban dan layanan angkutan barang yang memerlukan penjemputan dan penyerahan melalui jalan raya.
- ✓ Analisis ini juga perlu memperhitungkan mutu layanan yang disediakan jenis moda lainnya. Ini terutama relevan apabila pembeli jasa transportasi, seperti penumpang jarak jauh dan pembeli layanan angkutan untuk muatan umum, dapat memilih antara kereta api dan moda transportasi lainnya.
- ✓ Analisis ini juga perlu memperhitungkan faktor dampak perubahan dalam perpajakan pemerintah, subsidi, kebijakan penentuan harga, dan peraturan yang kini cenderung menguntungkan jalan raya di atas kereta api.
- ✓ Dengan demikian, untuk menghindari investasi dalam layanan yang tidak memiliki prospek untuk pemulihan biaya operasional, diperlukan pendekatan khusus, bukan hanya pendekatan berbasis pertumbuhan permintaan seluruhnya digabung dengan asumsi pangsa pasar.

## TEKNOLOGI LEBIH BAIK UNTUK PERKERETAAPIAN YANG LEBIH BAIK



Lokomotif diparkir di depot Bandung

Atas perkenan Harral Winner Thompson Sharp Klein.

Peningkatan teknologi perlu menjadi bagian terpadu dari upaya revitalisasi perkeretaapian Indonesia. Manfaat ekonomi dan sosial yang substansial dapat diperoleh dari perubahan secara bertahap yang akan menghasilkan perjalanan lebih cepat bagi penumpang dan layanan lebih baik bagi pengirim barang. • oleh Clell Harral

“Dalam banyak hal, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) menjalankan usaha perkeretaapian dengan sangat baik, mengingat hambatan yang dihadapi.” Demikianlah ungkapan John Winner, anggota tim konsultan yang dibentuk oleh Prakarsa Infrastruktur Indonesia (IndII) untuk mendukung Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Ditjenka) seraya tim tersebut menyelesaikan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (NRMP) sesuai mandat UU no. 23/2007. Winner yang mengepalai praktik perkeretaapian sejagat di Harral Winner Thompson Sharp Klein (perusahaan konsultan manajemen berbasis di AS, dan berspesialisasi di bidang transportasi), membuat pernyataan tersebut se usai melakukan lawatan

inspeksi selama empat hari bersama tim IndII<sup>1</sup> menyusuri jalur utama di Jawa bulan November lalu, didampingi oleh para masinas lokomotif dan pejabat PT KAI yang mengelola perkeretaapian nasional.

Winner mengamati, “Adanya teknologi kuno yang masih digunakan dalam banyak elemen dari sistem kereta api [KA] Indonesia, sangat mengherankan bahwa perusahaan ini masih bisa berjalan sedemikian baiknya dewasa ini. Pada umumnya, staf KA mempunyai disiplin yang baik dan mampu menyediakan layanan angkutan yang penting meskipun harus beroperasi dengan peralatan dan infrastruktur yang dari banyak aspek sudah usang. Banyak upaya dilakukan untuk merawat semua aset yang masih

dapat dirawat, termasuk di antaranya sebagian yang sudah jauh melampaui usia keekonomian normalnya.”

Dengan komentarnya Winner menekankan masalah kunci bagi para perencana yang berharap dapat merevitalisasi perkeretaapian Indonesia: perlu adanya modernisasi teknologi. Melalui pengamatan selama lawatan inspeksi ini, ada sejumlah masalah terkait dengan teknologi yang sudah tertinggal atau tidak layak lagi yang perlu diatasi dalam NRMP.

### **Kegagalan Institusional**

Satu masalah adalah terkait dengan tidak adanya inventaris suku cadang yang layak yang diperlukan untuk mempercepat proses rawat pulih



(overhaul) dan perbaikan lokomotif. Di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Balai Yasa Yogyakarta, tim tersebut menginspeksi bengkel lokomotif utama PT KAI dan berbicara dengan kepala fasilitas John Robertho. Sebagaimana dijelaskannya, pekerjaan rawat pulih lokomotif kini dilakukan rata-rata dalam 30 hari. Ini men-

cakup membongkar, memeriksa, meremajakan (refurbish) atau mengganti, kemudian memasang kembali komponen lokomotif utama. Proses serupa dilakukan juga jika lokomotif di lapangan memerlukan perbaikan: modul dilepas, dikirim ke bengkel di Yogyakarta, diperbaiki atau diganti, dan dikirim kembali. Lokomotif –

sebagai peralatan tunggal termahal yang digunakan KA – sepanjang proses tersebut menganggur sehingga berujung pada penurunan kapasitas angkut per tahun dengan akibat diperlukannya investasi dalam armada besar yang pada akhirnya meningkat-

▶ *berlanjut ke halaman 15*

## Poin-Poin Utama:

✓ Modernisasi teknologi memiliki peran krusial dalam revitalisasi perkeretaapian Indonesia sebagaimana disoroti oleh tim konsultan IndII yang membantu Ditjenka dalam penyusunan NRMP yang baru.

✓ Peningkatan layanan penumpang secara bertahap pada jalur utama Jakarta-Surabaya sepanjang waktu akan menghasilkan manfaat terbesar untuk setiap rupiah yang dikeluarkan. Peningkatan dapat dimulai dari perawatan rel yang lebih baik, pemasangan sistem rambu dan pengendalian lalu lintas yang modern, dan pemasangan pengamanan pada perlintasan KA sehingga menunjang perjalanan yang lebih cepat.

✓ Peningkatan selanjutnya meliputi peningkatan daya topang beban dari prasarana dan peningkatan ruang bebas vertikal dan ke samping. Peningkatan semacam ini akan memungkinkan pengoperasian lokomotif bertenaga lebih besar sehingga dapat menarik rangkaian kereta yang lebih panjang dengan kecepatan lebih tinggi. Ini memungkinkan pengoperasian gerbong kereta bertingkat modern sehingga dengan demikian dapat menurunkan biaya dan mempercepat layanan.

✓ Peningkatan yang sangat penting dalam layanan penumpang ini akan menciptakan potensi keekonomian lingkup yang dapat menurunkan biaya layanan angkutan barang dan memicu kebangkitan kembali layanan angkutan barang dengan KA di Jawa, misalnya dengan mengizinkan pengoperasian gerbong khusus beralas rendah agar dapat menumpuk dua (*double-stacking*) peti kemas.

✓ Bagi banyak pengirim barang, faktor mutu layanan – termasuk tingkat pengendalian atas kiriman barang, keandalan, dan dukungan logistik – sedikitnya sama

pentingnya dengan harga. Jika KA dapat menyediakan mutu dalam semua dimensi ini maka pada akhirnya dapat memengaruhi keputusan tentang lokasi pendirian industri manufaktur berskala besar.

✓ KA bukan merupakan obat mujarab yang dapat menanggulangi semua permasalahan Indonesia terkait dengan kemacetan dan kerusakan jalan. Meskipun memiliki peran penting, KA di Jawa kemungkinan besar akan terbatas pada celah-celah pasar tertentu.

✓ Di Sumatera dan Kalimantan, perkeretaapian akan mendapatkan peran luas yang lebih besar dalam angkutan batu bara ke pelabuhan. Perkeretaapian di Sumatera perlu diperluas dan ditingkatkan menjadi standar angkutan berat internasional, sedangkan jalur KA baru yang akan dibangun di Kalimantan akan memungkinkan terjadinya eksploitasi tambang dengan kualitas batu bara lebih tinggi yang letaknya lebih jauh di pedalaman.

✓ Kebijakan industri perlu mendukung pembangunan industri pembuatan komponen kereta api Indonesia yang dapat memenuhi standar internasional dan senantiasa mengikuti inovasi teknologi.

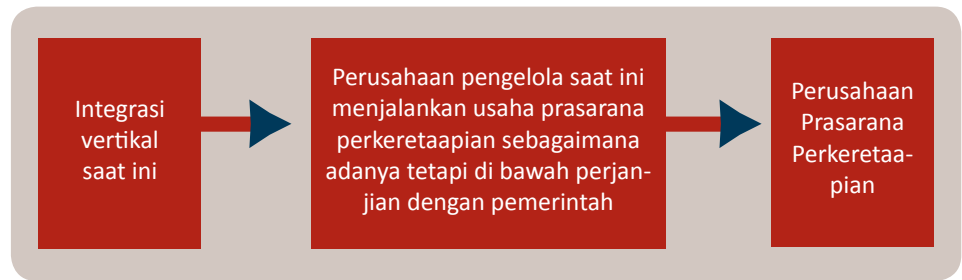
✓ Jika pertumbuhan PDB dapat dipertahankan pada angka 7 persen setahun, jumlah penduduk semakin bertambah, dan kepadatan penduduk cenderung berlanjut, dimungkinkan adanya peluang untuk Kereta Api Berkecepatan Sangat Tinggi (*Very High Speed Rail*) di masa depan. Para perencana seyogianya melakukan langkah yang diperlukan untuk mengidentifikasi lahan yang akan diperlukan untuk pembangunan jalur kereta api dan mencadangkan lahan tanah sebagai persiapannya.

sebagai tulang punggung sistem transportasi multimoda yang sehat secara ekonomis di Indonesia.

Undang-Undang (UU) no. 23/2007 tentang Perkeretaapian berikut Peraturan Pemerintah no. 56/2009 dan no. 72/2009 telah membuka jalan untuk melakukan pembangunan perkeretaapian secara besar-besaran dan cepat. Dengan berakhirnya monopoli pemerintah maka perkeretaapian Indonesia dapat dikembangkan bersama oleh Pemerintah Indonesia, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), pemerintah daerah, dan sektor swasta. Idealnya ini akan menempatkan kereta api dalam arus utama ekonomi, meningkatkan pangsa pasar moda kereta api dalam volume angkutan barang, memodernkan industri dan layanan kereta api, dan meningkatkan jangkauan perannya sebagai tulang punggung sistem logistik dan distribusi dalam perekonomian Indonesia di masa yang akan datang.

Visi ini mudah dibayangkan, namun sulit diwujudkan. Menghadapi undang-undang baru ini, pemerintah Indonesia membentuk Tim Koordinasi Nasional untuk merumuskan kerangka kerja kebijakan dan kegiatan yang diperlukan untuk merevitalisasi perkeretaapian Indonesia yang diketuai oleh Menteri Koordinator Perekonomian dengan anggota para menteri yang terkait. Dirjen Perkeretaapian (Ditjen KA) menjadi ketua dewan pelaksana

Figure 1



dibantu oleh pejabat pemerintah Eselon 1 yang terkait dan sebuah tim teknis untuk membantu dalam menganalisis hal-hal yang menyangkut pengembangan perkeretaapian. Mandat awal tim koordinasi ini telah berakhir pada akhir Desember 2009, namun dapat diperpanjang. Dalam laporan akhir kepada para menteri, tim teknis ini menguraikan empat tindakan kebijakan utama dan langkah-langkah yang harus dilakukan pemerintah untuk menggerakkan sektor kereta api. Tindakan kebijakan ini meliputi revitalisasi sektor, pengaturan kelembagaan, restrukturisasi korporat, dan peningkatan kapasitas/sumberdaya manusia. Selain itu, tim merekomendasikan agar Pemerintah Indonesia mempercepat pengembangan proyek kereta api strategis melalui pelaksanaan proyek-proyek terpilih yang dapat memberikan 'hasil-cepat'.

Salah satu hal spesifik yang diutarakan Tim Teknis untuk mendapatkan perhatian dari pejabat kementerian adalah status perusahaan prasarana perkeretaapian dan perusahaan sarana perkeretaapian. UU Perkeretaapian memberikan mandat kuat

kepada pemerintah untuk membentuk badan usaha terpisah untuk pengoperasian prasarana perkeretaapian dan untuk pengoperasian sarana perkeretaapian. Sasarannya adalah untuk menciptakan situasi dimana terdapat berbagai operator yang masing-masing menjadi penyedia layanan kereta api yang berbeda dengan menggunakan prasarana kereta api yang sama yang dioperasikan dan dikelola oleh perusahaan prasarana perkeretaapian. Namun demikian, kelambanan birokrasi dan keraguan dalam pengambilan keputusan harus dapat diatasi apabila integrasi vertikal yang ada sekarang antara prasarana dan sarana perkeretaapian hendak dipisahkan.

Satu pilihan yang pernah diutarakan adalah pembentukan Badan Layanan Umum (BLU), suatu unit usaha khusus yang mengoperasikan prasarana perkeretaapian di bawah naungan Ditjen KA. Akan tetapi, Ditjen KA belum banyak mempromosikan gagasan ini, bahkan tidak menjadi penggerakannya. Di saat yang sama, perusahaan pengelola kereta api milik negara yang sudah puluhan tahun memegang monopoli, tidak mempunyai insentif nyata

untuk mendukung pembentukan perusahaan prasarana perkeretaapian terpisah dari pengoperasian sarana perkeretaapian. Perusahaan yang menjadi pengelola perkeretaapian sekarang ini dan mengoperasikan usaha berintegrasi vertikal ini mungkin lebih menghendaki penguasaan usaha ini sendiri daripada menyambut pemain baru. Hal ini mungkin dapat dipahami karena mereka sudah lama melakukan investasi dalam perolehan pengetahuan dan keterampilan, pengalaman, manajemen, dan teknologi lintas semua aspek usaha perkeretaapian, termasuk penyediaan prasarananya.

Kementerian Negara BUMN tampak mengambil jarak dari kontroversi ini meskipun mereka semestinya mendukung gagasan untuk mengkorporasikan dan mengkomersialkan perkeretaapian. Jadi ada tiga lembaga yang terlibat, dan memiliki tujuan dan sudut pandang masing-masing. Hingga sekarang tidak ada di antara mereka yang bersedia untuk berperan sebagai fasilitator atau mediator regulasi yang diperlukan untuk keluar dari status quo ini.

Sebagaimana ditampilkan dalam Gambar 1, Tim Teknis sudah mengusulkan solusi sementara yang dimaksudkan untuk mengatasi kebuntuan seraya adanya peluang yang disediakan rencana pembangunan lima tahun 2010–2014. Dalam lima tahun mendatang, akan dibentuk perjanjian berbasis kinerja antara operator yang sedang berkuasa dan pemerintah. Di bawah persyaratan perjanjian ini, operator dilimpahi hak eksklusif untuk menjalankan usaha prasarana perkeretaapian, namun harus memberi hak kepada perusahaan sarana perkeretaapian baru, apabila ada, untuk menggunakan prasarana perkeretaapian. Perjanjian ini merupakan semacam versi pola pembiayaan PSO-IMO-TAC<sup>1</sup> yang ditingkatkan. Di bawah perjanjian tersebut, kinerja operator dimonitor dan diaudit secara ketat sebagai ukuran apakah perusahaan pengelola yang sekarang ini akan berhak untuk menyediakan ketentuan prasarana perkeretaapian yang diperlukan untuk melayani permintaan dunia usaha dan industri yang semakin meningkat. Apabila solusi sementara ini sudah diterapkan,

maka badan usaha swasta perlu diberi kebebasan untuk turut serta dalam usaha sarana perkeretaapian dan menggunakan jalur kereta api yang telah disediakan oleh perusahaan prasarana perkeretaapian yang dikontrak. Dalam hal jalur kereta api dengan peruntukan angkutan muatan khusus seperti batubara, hasil tambang dan pertanian, maka perusahaan swasta juga perlu diberi izin dan lisensi untuk menjalankan usaha perkeretaapian yang mencakup baik prasarana maupun sarana perkeretaapian. Pemerintah Indonesia kini sedang di bawah tekanan keras untuk mewujudkan ini sebagaimana diperkenankan undang-undang, dan permintaan moda transportasi kereta api untuk komoditi semacam ini sangat tinggi.

Artikel ini berfokus pada hal-hal yang terutama berkaitan dengan kereta api dalam perannya sebagai moda transportasi barang. Namun demikian, rasanya belum lengkap untuk menutup tanpa sedikitnya menyebut bahwa layanan kereta api perkotaan juga patut mendapat perhatian para pembuat kebijakan. Kota-kota di Indonesia, khususnya di Jawa telah mengalami urbanisasi luar biasa. Mobilitas urban akan menderita tanpa adanya pembangunan sistem transit cepat. Menghidupkan kembali kereta api perkotaan termasuk salah satu program investasi primer yang tercantum dalam rancangan Rencana Induk Perkeretaapian baru. Diperlukan agenda substansial yang rinci yang mencakup kebijakan, investasi dan pendanaan, dan skema-skema implementasi untuk membalikkan kemerosotan sistem transit perkotaan dan menghidupkan kembali kota-kota.

Sebagai penutup, perkeretaapian Indonesia akan mengalami transformasi besar-besaran dalam beberapa dasawarsa yang akan datang seraya negara ini meninggalkan ketergantungan yang terlalu berat pada transportasi jalan raya. Tahun-tahun mendatang ini perlu menjadi era kebangkitan perkereta-

► *berlanjut ke halaman 12*

► **KEBANGKITAN PERKERETAAPIAN** dari halaman 11

taopian dimana sudah tidak ada alternatif yang memadai. Landasan untuk kebangkitan ini harus dibangun sekarang. ■

*Catatan:*

1. Akronim ini merujuk pada Public Service Obligation-Infrastructure Maintenance-Track Access Charges atau *Kewajiban Layanan Publik-Pemeliharaan Prasarana-Biaya Akses pada Jalur Kereta Api. Skema PSO-IMO-TAC ini merupakan keputusan bersama Menteri Perhubungan, Kepala Bappenas, dan Menteri Keuangan. Skema ini dirancang untuk meningkatkan dan menyederhanakan pengaturan keuangan antara PT KAI dan Pemerintah, namun tidak pernah diimplementasikan dengan semestinya.*

**Tentang penulis:**

**Dr. Suyono Dikun** mengepalai pembangunan infrastruktur dan regional untuk Kemenko Perekonomian, jabatan yang beliau duduki sejak tahun 2004. Beliau berpengalaman luas sebagai pembuat kebijakan Pemerintah Indonesia setelah menerima jabatan pertamanya di Bappenas tahun 1993. Pencapaian beliau mencakup sumbangan substansial pada Rencana Pembangunan Lima Tahun Keenam (Repelita VI) di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi, sumber daya manusia, transportasi, telekomunikasi, dan strategi pembangunan daerah. Dalam penugasan selanjutnya di Bappenas, Dr. Suyono Dikun mengawasi arah kebijakan dan alokasi anggaran untuk pembangunan daerah, termasuk dana hibah khusus untuk jalan raya di tingkat provinsi dan kabupaten. Portofolio beliau berikutnya meliputi pembangunan daerah di sektor angkutan yang mencakup jalan raya, pelabuhan laut dan udara, perairan darat, dan fasilitas angkutan darat. Pada tahun 1998, tugas Dr. Suyono Dikun diperluas hingga mencakup industri dan layanan, dan ia bertanggung jawab kepada Menko Perekonomian, Keuangan, dan Industri. Pada tahun 2002, Dr. Suyono Dikun diangkat menjadi Deputy Menteri Negara Bappenas Bidang Prasarana dan Sarana yang membawahi angkutan, listrik, energi, air, telekomunikasi, perumahan, dan sanitasi. Mulai tahun 2004, Dr. Suyono Dikun membantu dalam pembentukan Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI), dan memiliki peran penting dalam penyusunan kerangka kerja kebijakan dan regulasi baru di bidang infrastruktur. Beliau juga menjadi Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia selama dua kali masa jabatan antara 1995–2003. Seorang insinyur sipil, beliau lulus tahun 1975 dari Universitas Indonesia, dan kemudian mendapat sertifikasi sebagai “Highway/Traffic Engineer” dari Institut Teknologi Bandung. Beliau turut serta dalam banyak seminar nasional dan internasional sebagai pembicara dan ketua delegasi, dan juga menjadi anggota berbagai organisasi profesional nasional dan internasional di bidang ilmu angkutan dan manajemen proyek.

► **ANALISIS PASAR** dari halaman 7

untuk volume angkutan di atas lima juta ton setahun. Untuk jarak angkut 250 km dengan beban bongkar muat sebagaimana menjadi kebiasaan untuk angkutan barang di Jawa, kereta api hampir tidak dapat bersaing dengan jalan raya meskipun volume angkutan mencapai 10 juta ton. Apabila terdapat koneksi jalan raya antara titik pemberangkatan dan tujuan, keunggulan jalan raya semakin meningkat.

Kesimpulan ini didukung oleh kajian kinerja kereta api di masa lampau. Muatan barang umum (tidak termasuk lalu lintas batu bara di Sumatera Selatan) telah menderita penurunan sebesar 2 persen setahun dalam jumlah ton/km sejak 1996, meskipun dalam kenyataan penghasilan per ton/km sekarang jauh di bawah biaya operasional. Jika tarif dinaikkan untuk menutupi biaya, penurunan jumlah lalu lintas angkutan akan menjadi lebih dramatis. Temuan ini mengindikasikan bahwa saat ini kereta api tetap digunakan untuk mengangkut barang, meskipun bukan merupakan moda transportasi yang termurah. Pada saat yang sama, potensi volume angkutan batu bara dengan kereta api di Kalimantan (lihat di bawah) sudah melebihi 10 juta ton/tahun. Ini merupakan indikasi bahwa ada sebagian batu bara di Kalimantan diangkut lewat jalan raya meskipun biaya dengan kereta api lebih rendah.

Kinerja kereta api terkait dengan lalu lintas penumpang juga mengindikasikan bahwa gabungan layanan yang disediakan kereta api tidak sejalan dengan keunggulan komparatifnya. Pertumbuhan tahunan dalam lalu lintas penumpang sepanjang 25 tahun, yaitu sekitar 4 persen, masih di bawah moda transportasi lain, yang merupakan indikasi adanya kehilangan pangsa pasar secara terus menerus. Di samping itu, angka rata-rata ini tidak menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara layanan, dimana hanya kelas eksekutif menunjukkan kinerja baik dipandang dari segi lalu lintas dan kemampuan mendapatkan keuntungan.

Temuan ini berimplikasi jauh pada pendekatan dalam persiapan Rencana Induk sebagaimana digambar-



kan melalui empat tugas angkutan utama yang dilakukan perusahaan kereta api nasional PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Tugas-tugas tersebut adalah layanan penumpang jalur utama di Jawa (layanan jarak jauh), layanan angkutan barang di Jawa, layanan penumpang di Jabotabek, dan lalu lintas batu bara di Sumatera Selatan, yang secara bersama menghasilkan 90 persen dari seluruh pendapatan kereta api di tahun 2008.

#### **Angkutan Penumpang dan Barang di Jawa**

Analisis pasar mengenai layanan penumpang jalur utama di Jawa dan layanan angkutan barang di Jawa yang menghasilkan 53 persen dari pendapatan kereta api tahun 2008 adalah yang paling menantang karena melibatkan beberapa dimensi kunci. Pertama, penentuan biaya lalu lintas secara seksama (analisis biaya antara dua titik asal dan tujuan tertentu) diperlukan untuk menjelaskan peran kereta api yang tepat dalam segmen pasar ini. Semestinya ini dapat memberi pemahaman mengenai kelayakan komersial dari layanan dan penetapan dasar untuk “strategi keluar” untuk layanan yang tidak dapat menutup biaya operasi. Jelas bahwa sudah sejak awal mutlak untuk menghindari melakukan investasi pada layanan yang merugikan.

Kedua, analisis pasar tersebut perlu membuat asumsi mengenai kebijakan di sektor transportasi yang akan diberlakukan di masa yang akan datang. Ini dapat mencakup kebijakan pemerintah yang dirancang

untuk menyetarakan kondisi antar-moda atau untuk menyesuaikan berdasarkan dalam kenyataan angkutan kereta api lebih ramah lingkungan dibandingkan angkutan jalan raya. Secara umum, kebijakan perpajakan, subsidi, penentuan harga, dan investasi dewasa ini cenderung mengunggulkan angkutan jalan raya di atas kereta api. Oleh sebab itu, tergantung pada perubahan kebijakan, masa depan kereta api dapat ditingkatkan secara berarti.

Ketiga, analisis pasar juga harus memperhitungkan bahwa harga bukan faktor satu-satunya yang menarik perhatian pembeli layanan angkutan. Pertimbangan penting lainnya, secara kolektif disebut ‘mutu layanan’, meliputi antara lain: jangka waktu perjalanan, frekuensi layanan, ketepatan, insiden kehilangan/kerusakan (untuk barang), dan kenyamanan (untuk penumpang).

Dengan memperhatikan faktor-faktor tersebut, dan pangsa pasar kereta api yang relatif kecil di pasar penumpang dan muatan barang pada jalur utama di Jawa, maka direkomendasikan analisis pasar dengan ‘pendekatan mikro’. Sebaliknya dengan ‘pendekatan makro’ yang mengandalkan pada proyeksi permintaan angkutan keseluruhan dan asumsi mengenai pangsa pasar kereta dan moda angkutan lainnya, pendekatan mikro menitikberatkan pada layanan dan pelanggan secara individual. Penekanan diberikan pada: faktor-faktor yang menggerakkan permintaan; harga dan

mutu relatif dari layanan moda yang bersaing; ukuran elastisitas; dan pemahaman mengenai pergeseran permintaan di masa lalu. Mengingat bahwa PT KAI sudah mengembangkan pengetahuan mendalam mengenai berbagai pasar tempat beroperasi, dan juga sudah memiliki data tentang perhitungan biaya lalu lintas maka seyogianya perusahaan ini dapat memainkan peranan kunci dalam bagian ini dari persiapan rencana induk. Untuk layanan penumpang kelas ekonomi di Jawa, diperlukan persyaratan tambahan untuk mendapatkan analisis pasar yang dapat dipercaya. Mengingat bahwa layanan ini bersubsidi, analisisnya harus menggunakan tingkat subsidi dan aturan pelaksanaan sebagaimana disetujui antara pemerintah dan perusahaan pengelola kereta api sebagai dasar.

Pendekatan sebagaimana digambarkan di atas jangan dipandang sebagai upaya satu kali sehingga menghasilkan parameter yang akan berlaku selama masa Rencana Induk 20 tahun, melainkan perlu dianggap sebagai suatu proses yang secara konstan meningkatkan campuran produk (*product mix*) sektor perkotaan. Campuran ini harus semakin disesuaikan dengan keunggulan kereta api yang melekat dan tuntutan pasar angkutan sambil disesuaikan dengan kebijakan pemerintah.

#### **Layanan Penumpang di Jabotabek**

Untuk layanan penumpang di Jabotabek pendekatan analisis pasar ber-



▶ ANALISIS PASAR dari halaman 13

beda sekali, karena ini merupakan layanan penglaju (*commuter*) sub-urban yang seharusnya menjadi bagian dari sistem transportasi multimoda metropolitan yang terpadu dan saling-melengkapi. Oleh karena itu, pendekatan terbaik terdiri dari identifikasi peran yang tepat dari kereta api sub-urban dalam sistem transportasi metropolitan secara keseluruhan didasarkan atas keunggulan dan biaya yang relatif dari berbagai moda yang berbeda. Untunglah bahwa pekerjaan perencanaan dasar pada tingkat pra-kelayakan telah dilaksanakan sebagai bagian dari Studi Tentang Rencana Induk Angkutan Terpadu untuk Jabodetabek (*Study on Integrated Transportation Masterplan for Jabodetabek*) tahun 2004 yang mengandung rekomendasi tentang investasi berikut persyaratan dan langkah-langkah institusional.

Untuk jangka panjang, penggunaan lahan dan perencanaan angkutan harus terintegrasi agar dapat memanfaatkan sepenuhnya layanan kereta api penglaju sub-urban di dalam sistem transportasi metropolitan Jabodetabek. Ini melibatkan, antara lain, strategi pembangunan urban/sub-urban yang berorientasi pada transit dan berbasis pada konsep kemampuan untuk diakses dan mempromosikan angkutan umum. Strategi semacam ini menjadi landasan Studi Rencana Induk Angkutan Terpadu Jabodetabek yang di bawah komponen kereta api menyusun rekomendasi untuk peningkatan mutu layanan kereta api, peningkatan stasiun kereta api dan sambungan antar moda, dan mempromosikan pembangunan wilayah pemukiman (*real estate*) yang padat penduduk di sekitar lokasi stasiun kereta api.

#### Kereta Api Sumatera Selatan

Untuk sistem kereta api Sumatera Selatan, pendekatan analisis pasar mengikuti jenis barang muatannya. Pada hakekatnya hanya ada kereta api pertambangan batu bara dan pengirimnya hanya ada satu. Ini akan membawa lebih dari 10 juta ton/tahun, dan untuk volume seperti ini, sudah jelas kereta api lebih



Atas perkenan Sakurai Midori

Makanan ringan disajikan di jalur Argo-Bromo-Angrek di Jawa. Bagi penumpang perhatian terhadap 'layanan bermutu; semacam ini sama pentingnya dengan harga.

unggul dibandingkan dengan jalan raya. Perjanjian awal antara perusahaan pertambangan dengan pembelinya (yang merinci jumlah batu bara yang akan dipasok oleh perusahaan pertambangan sepanjang satu kurun waktu tertentu) menjadi inti dari analisis pasar. Oleh sebab itu, tujuan analisis seyogianya adalah untuk menyepakati perjanjian angkutan jangka panjang dengan perusahaan pertambangan yang mencerminkan perjanjian awal tersebut.

#### Jalur Kereta Api Baru

Lebih lanjut dari empat tugas angkutan utama di atas, masalah analisis pasar ini juga relevan untuk perencanaan jalur kereta api pertambangan baru seperti angkutan batu bara dari Kalimantan. Mengingat volume hasil tambang yang diproduksi di Kalimantan Timur dan Selatan – dalam kisaran 200 juta ton/tahun dan prospek produksi yang semakin meningkat maka tidak perlu disangsikan lagi bahwa kereta api akan memainkan peran juga. Pendekatan pada analisis pasar berasal terhadap keadaan yang berbeda lagi dan harus berdasarkan tiga prinsip. **Pertama**, transportasi merupakan bagian terpadu dalam pola pertambangan apa pun (izin pertambangan mencakup izin angkutan) dan perlu dimasukkan dalam analisis kelayakan investasi pertambangan. **Kedua**, angkutan kereta pada umumnya merupakan hanya satu dari rangkaian logistik dari julang tambang (*mine head*) ke titik muat di pantai atau lepas pantai. Rangkaian logistik ini dapat mencakup kombinasi berbagai moda transportasi seperti jalan raya, sungai, kereta api, dan



tongkang maupun fasilitas pemungghaan (*transshipment*) terkait. **Ketiga**, perusahaan pertambangan atau pemangku kepentingan dalam pertambangan perlu bertanggung jawab sepenuhnya atas pengidentifikasian rangkaian logistik dengan biaya terendah dan atas pengembangan, pendanaan, dan pengoperasian selanjutnya.

Untuk pembangunan dan pembiayaan jalur kereta api batu bara baru oleh sektor swasta atau dibawah kemitraan pemerintah dan swasta, apabila diperlukan kerja sama antara perusahaan-perusahaan tambang, analisis pasar pada intinya merupakan masalah penentuan apakah proposal layak dari segi keekonomian, keuangan dan lingkungan hidup, dan patut mendapatkan dukungan dari berbagai instansi pemerintah yang bertanggungjawab untuk mengeluarkan persetujuan dan perizinan.

Sebagai kesimpulan, cara dan metodologi yang perlu diterapkan untuk melakukan analisis pasar yang layak, berbeda-beda tergantung pada karakter tugas angkutan. Apabila pasar untuk kereta api dianalisis dengan pendekatan tersendiri, hasilnya akan menjadi pedoman strategis yang terbaik seiring dengan upaya Indonesia untuk merevitalisasi perkeretaapiannya. ■

#### Tentang penulis

**Joris Van der Ven** adalah seorang konsultan transportasi dan kemitraan pemerintah dan swasta yang aktif di bidang penelitian, sektor swasta, dan pengembangan perbankan. Ia pernah menangani berbagai jenis bidang yang meliputi: memproyeksikan permintaan, mengelola beragam tahapan siklus proyek, menganalisis berbagai hal terkait program pembelanjaan, dan membuat rekomendasi tentang kebijakan angkutan. Di tahun 1960an ia sudah mengantisipasi bahwa keberhasilan usaha perkeretaapian dalam pasar angkutan yang bersaing hanya dapat dicapai apabila menganut orientasi yang lebih komersial, dimana salah satu langkah di antaranya adalah melakukan diferensiasi antara produk dan harga. Inilah yang mendorong dia menulis disertasi mengenai konsep biaya yang sesuai untuk menentukan harga minimum layanan kereta api, sebuah pokok pembahasan yang hingga saat ini masih relevan. Secara keseluruhan, ia telah bekerja di sektor angkutan Indonesia selama 20 tahun lebih, awalnya di Bank Dunia dan kemudian sebagai konsultan.

#### ► TEKNOLOGI LEBIH BAIK dari halaman 9

kan biaya operasional secara keseluruhan. Cara kerja dalam bengkel modern akan mengandalkan inventaris suku cadang lokal atau regional untuk menggantikan modul yang rusak, sehingga dapat menyingkat waktu rawat pulih menjadi 7–10 hari. Suku cadang lama kemudian dapat diperbaiki dan diremajakan tanpa menghambat waktu beroperasinya kembali lokomotif tersebut.

Tahun 1997 Proyek Efisiensi Perkeretaapian dari Bank Dunia menyediakan inventaris awal suku cadang khusus karena alasan ini. Pada awalnya cara ini berjalan dengan baik, namun inventaris suku cadang awal dengan cepat sudah habis terpakai dan belum digantikan. Ini mungkin sebagian disebabkan oleh krisis ekonomi parah yang terjadi tahun 1997 sehingga mengakibatkan turunnya permintaan akan lokomotif dan berkurangnya urgensi untuk menjaga inventaris. Namun saat lalu lintas KA mulai bangkit kembali dan semua lokomotif diperlukan, maka lambannya perputaran di Yogyakarta semakin menjadi penghambat dan dari segi biaya menjadi beban, sehingga perlu segera ditanggulangi. Persoalan ini sudah diakui ►

Atas perkenan Herral Winner Thompson Sharp Klein



Pengemudi PT KAI di belakang kendali lokomotif modern dalam perjalanan dari Jakarta ke Bandung

► TEKNOLOGI LEBIH BAIK dari halaman 15

sebagai masalah teknis. Solusinya sudah diidentifikasi dan disepakati; hal ini merupakan kegagalan institusional bahwa solusinya sudah diketahui tetapi tidak didanai atau tidak dilaksanakan.

### Kecepatan Lebih Tinggi Dalam Waktu Singkat

Jalur pantai utara yang menghubungkan Surabaya, Semarang dan Cirebon ke Jakarta lebih berpeluang untuk ditingkatkan. Inspeksi tersebut mengungkap bahwa pada umumnya kelurusan (*alignment*) jalur ini cukup baik. Namun, dengan investasi yang relatif tidak terlalu besar, jalur ini dapat menunjang kecepatan hingga 120–125 kilometer per jam, naik dari 90–95 km per jam sekarang ini. Ini dapat dicapai dengan (i) peningkatan mutu perawatan rel; (ii) pemasangan sistem rambu dan pengendalian lalu lintas yang modern; dan (iii) pemasangan pengaman lalu lintas di banyak perpotongan rel KA dengan jalan yang tidak diawaki dan tanpa rambu. Langkah-langkah ini saja sudah dapat meningkatkan kapasitas pada jalur yang ada (yang sebagian besar antara Cirebon dan Surabaya masih berupa jalur rel tunggal), dengan kemungkinan bahwa ini sudah cukup untuk menunda pembangunan jalur rel ganda untuk beberapa tahun. Kenaikan kecepatan dan pengurangan waktu perjalanan juga dapat meningkatkan kemampuan KA untuk bersaing dengan moda angkutan lain, khususnya angkutan jalan raya untuk jarak menengah antara dua kota di dalam koridor ini.

Untuk perjalanan dengan jarak lebih jauh, seperti antara Surabaya dan Jakarta, percepatan perjalanan yang dihasilkan langkah tersebut mungkin tidak cukup untuk mengalihkan penumpang pesawat terbang ke KA. Namun, penyediaan layanan gerbong KA tidur untuk perjalanan malam antara dua kota Indonesia terbesar ini dapat menjadi pendekatan strategis. Di China KA malam dengan gerbong tidur antara pusat kota Beijing dan Shanghai sangat sukses.

### Peningkatan Jangka Menengah

Dua tahap peningkatan selanjutnya dapat dipertimbangkan untuk koridor Jakarta-Surabaya yang sama. Tahap berikutnya baik dari segi tingkat layanan maupun biaya mencakup (i) melakukan beberapa perbaikan setempat untuk menghilangkan kelak-kelok terparah dari kelurusan jalur rel; (ii) mengoperasikan lokomotif bergandar empat yang lebih bertenaga untuk menggerakkan kereta api lebih cepat, (iii) meningkatkan kekuatan rel agar dapat menopang lokomotif dengan 23–25 ton beban gandar tersebut, dan (iv) menaikkan ruang bebas struktural agar dapat mengakomodasi gerbong<sup>2</sup> penumpang bertingkat yang modern. Dengan peningkatan seperti ini dapat ditawarkan layanan dengan kecepatan maksimum 150 km per jam, dan tidak perlu beralih ke sistem tolak<sup>3</sup> (*gauge*) yang lebih lebar untuk mendapatkan manfaat ini. Tingkat layanan seperti ini akan menghadapkan para operator angkutan bus dengan persaingan yang tangguh dan bahkan dapat menga-

lihan sebagian perjalanan dengan mobil pribadi.

Selanjutnya, investasi demikian ini, meskipun terutama tergerak oleh permintaan untuk meningkatkan layanan penumpang KA, juga akan meningkatkan potensi penyediaan layanan baru untuk angkutan barang.

### Keekonomian Lingkup

Konsep “keekonomian lingkup” (*economies of scope*) yang berlaku apabila rata-rata jumlah biaya produksi akan menurun bilamana jumlah jenis barang yang diproduksi meningkat, sangat berlaku dalam hal investasi di sistem KA Indonesia sebagaimana diusulkan. Bilamana peningkatan jalur dan lokomotif digabungkan dalam investasi gerbong KA modern dengan daya angkut lebih tinggi, dan menggunakan gerbong beralas rendah (*low-well wagons*<sup>4</sup>) yang memungkinkan penumpukan dua (*double-stacking*) peti kemas, maka muatan yang biasanya diangkut dalam volume besar dari satu titik ke titik lain memiliki potensi untuk dapat diangkut secara lebih ekonomis dengan KA.

Layanan KA yang ditingkatkan dapat melayani para produsen utama di berbagai pasar penting (misalnya pengangkutan kendaraan bermotor dari pabrik perakitan di Jawa Barat ke pasar di Surabaya), atau menghubungkan antara pusat-pusat pengiriman barang seperti dari pelabuhan laut ke ‘pelabuhan kering’ di pedalaman untuk urusan bea-cukai,



UNTUK MENARIK  
ANGKUTAN BARANG DARI  
JALAN RAYA KE KA PIHAK  
PENYEDIA LAYANAN  
PERLU MENAWARKAN  
KARAKTERISTIK LAYANAN  
YANG BERSAING DALAM  
SEGALA DIMENSI YANG  
MEMILIKI NILAI BAGI PARA  
PENGIRIM BARANG.

atau pengangkutan peti kemas antara Tanjung Perak, Semarang, Cirebon, dan pusat pengiriman besar sepanjang pantai utara.

#### **Bukan Semata-Mata Masalah Harga**

Namun, survei pada para pengirim barang di Indonesia dan di negara lain mengungkap bahwa pengirim barang secara khusus lebih peduli pada tingkat pengendalian terhadap barang mereka yang sedang diangkut, ketaatan pada jadwal penyerahan, dan fungsi dukungan logistik, dibandingkan dengan biaya langsung yang dikeluarkan dalam rangka fungsi angkutan spesifik. Untuk menarik angkutan barang dari jalan raya ke KA pihak penyedia layanan perlu menawarkan karakteristik layanan yang bersaing dalam segala dimensi yang memiliki nilai bagi para pengirim barang dan menunjukkan keandalannya. Apabila dapat dipertahankan secara berkelanjutan, sebagai akibat peningkatan layanan KA secara signifikan, ini akan

memengaruhi keputusan di mana pabrik-pabrik besar akan dibangun, karena suatu usaha akan memilih lokasi yang dapat memberi manfaat biaya yang lebih rendah dalam pengangkutan produk mereka.

Dengan adanya akses mudah bagi industri berat pada angkutan air dan pola penyebaran spasial sejumlah besar usaha manufaktur dan pertanian di Jawa, perlu disadari bahwa setidaknya pada awal, dan mungkin untuk jangka waktu lebih lama, layanan angkutan barang dengan KA di Jawa akan terbatas pada suatu ceruk pasar (*market niche*) yang berpotensi untuk menjadi celah yang semakin menguntungkan bagi operator KA, terlepas apakah itu PT KAI atau operator lainnya. Dengan kata lain, manajemen sistem perkeretaapian yang tepat akan berujung pada kebangkitan kembali layanan angkutan barang dengan KA di Jawa secara signifikan, tetapi tidak akan menyebabkan penurunan yang berarti terhadap kemacetan di jaringan jalan raya cepat di Jawa yang semakin meningkat, dan juga tidak akan menghapus kebutuhan akan investasi di bidang pembangunan jalan raya arteri.

#### **Batu Bara Adalah Cerita Lain**

Prospek perkeretaapian di Sumatera dan Kalimantan jauh berbeda dari segi karakter dan besaran. Pasar internasional untuk batubara yang sedang marak mengundang perusahaan pertambangan terkemuka untuk mengajukan investasi besar guna memperluas kegiatan pertambangan yang sudah ada, khususnya

di Kalimantan, dengan membuka tambang baru yang luas di lokasi lebih jauh di pedalaman. Perusahaan pertambangan memandang KA sebagai moda pilihan pertama untuk mengakses pembangunan baru ini. Di sini tidak ada keraguan lagi bahwa teknologi kereta api modern berkapasitas angkutan tinggi merupakan pilihan yang tepat, dengan menggunakan rancangan beban gandar paling sedikit 25 ton dan memungkinkan kapasitas angkut lebih tinggi dilengkapi rancangan gerbong dengan fasilitas bongkar muat cepat dan digerakkan lokomotif diesel-elektris dengan PK tinggi dalam rangkaian yang dapat menarik kereta api panjang bermuatan 7.000 ton atau lebih.

Namun, karena tampaknya ada konflik antara berbagai undang-undang Indonesia, konsesi KA Bertujuan Khusus tertentu yang diidentifikasi dalam NRMP, secara hukum harus dilakukan melalui tender terbuka. Hal ini dapat mengenyahkan minat sektor swasta. Sebab itu, tim konsultan IndII tidak memasukkan rekomendasi tentang konsesi kereta api bertujuan khusus tertentu dalam berbagai Makalah Kerja yang disusun untuk mendukung penyelesaian NRMP. Namun tim ini akan membahas hal-hal terkait dengan teknologi yang seyogianya oleh Ditjenka dijadikan standar teknologi bagi jalur KA baru.



► TEKNOLOGI LEBIH BAIK dari halaman 17

### Peran Kebijakan Di Bidang Industri

Kebijakan di bidang industri memiliki peran dalam mendukung pembangunan dan domestikasi industri manufaktur barang kebutuhan perkeretaapian di Indonesia. Ini menjanjikan terjadinya revitalisasi dan pertumbuhan industri dan sangat didambakan agar para produsen Indonesia bersedia untuk memanfaatkan peluang di bidang ini. Perlu diperhatikan untuk memastikan agar diberlakukan teknologi dan standar konsisten dengan standar internasional yang ditetapkan oleh Union Internationale des Chemins de fer atau Association of American Railroads – dan segera diterapkan seiring dengan teknologi dan standar yang berkembang sesuai berjalannya waktu. Beberapa teknologi yang diproduksi di Indonesia (mis. rambu mekanis semafor) sudah dianggap usang puluhan tahun yang lalu dan perlu diganti secepat mungkin. Beberapa standar yang dikemukakan dalam konferensi produsen di Bogor baru-baru ini tidak berhasil mencapai kesepakatan tentang praktik internasional terbaik dalam standar perkeretaapian. Para pembuat kebijakan publik seyogianya mengembangkan industri manufaktur perkeretaapian yang bersaing secara internasional, dan bukan melindungi industri yang memproduksi teknologi usang.

Secara singkat, peningkatan teknologi sendiri tidak akan mewujudkan sistem KA yang bertumbuh subur dan bersaing di Indonesia. Namun

apabila digabung dengan kebijakan dan perencanaan yang tepat hal ini akan menjadi bagian penting dari visi perkeretaapian Indonesia yang direvitalisasi.

### Visi Jangka Panjang

Secara jangka panjang, apabila pertumbuhan pendapatan dapat dipertahankan pada angka 7 persen per tahun, Produk Domestik Bruto (PDB) akan berlipat dua kali dalam 10 tahun dan berlipat empat kali sampai tahun 2030. Tingkat pendapatan sedemikian rupa berikut kepadatan penduduk, kemungkinan besar akan mendukung pembangunan kereta api berkecepatan sangat tinggi di atas 250 km per jam sepanjang koridor Jakarta-Surabaya. Pembangunan ini akan memerlukan prasarana baru sama sekali di atas kelurusan terpisah. Perencanaan yang hati-hati menyarankan agar mulai sekarang dilakukan langkah untuk mempersiapkan: lahan yang akan digunakan sebagai jalur KA (*rights-of-way*<sup>5</sup>) perlu diidentifikasi, dan program untuk mencadangkan lahan yang diperlukan untuk pembangunannya perlu segera dilaksanakan.

Peningkatan teknologi semata tidak akan mewujudkan sistem KA yang bertumbuh subur dan bersaing di Indonesia. Namun digabung dengan kebijakan dan perencanaan yang tepat hal ini akan menjadi bagian penting dari visi perkeretaapian Indonesia yang direvitalisasi. ■

### CATATAN

1. Peserta lainnya dalam lawatan inspeksi ini meliputi penulis dibantu oleh staf Kementerian Perhubungan yakni Vonny Mahendri dan Andi dari Ditjenka.
2. Dengan adanya pertumbuhan lalu lintas yang mantap di masa depan, sebagaimana diperkirakan pada semua trayek di wilayah Jabodetabek, dan kemungkinan besar juga rute Jakarta-Surabaya, perbaikan untuk peningkatan ruang bebas vertikal dan ke samping, serta peningkatan prasarana untuk kapasitas daya topan beban untuk mengakomodasi gerbong penumpang bertingkat, perlu dimulai dari sekarang.
3. *Railway gauge* atau tolak rel adalah jarak sisi dalam antara dua rel yang bersamaan menjadi jalur tunggal kereta api.
4. *Low-welled wagon* adalah gerbong kereta api barang terbuka yang dirancang dengan alas yang lebih rendah antara roda depan dan roda belakang.
5. *Rights-of-way (ROW)* adalah lahan tanah yang diberikan/dialokasikan untuk tujuan transportasi seperti jalur kereta api atau jalan raya.

Tentang penulis:

**Clell Harral** adalah Ketua HWTSC dan pemimpin tim IndII yang mendukung Kementerian Perhubungan dalam penyelesaian NRMP. Dalam karirnya selama 22 tahun di Bank Dunia, ia secara berturut-turut menduduki jabatan sebagai kepala penelitian transportasi, penasihat kebijakan transportasi, ekonom utama bidang transportasi wilayah Asia, dan manajer utama program transportasi di China. Selama 17 tahun ia memimpin tim internasional yang mengembangkan model HDM (Highway Design and Management) untuk perencanaan dan pengelolaan jalan raya cepat. Pada tahun 1991 ia dipilih untuk memimpin praktik transportasi Bank Eropa untuk Rekonstruksi dan Pembangunan (European Bank for Reconstruction and Development) yang baru didirikan. Mantan Sarjana Tamu di Harvard University ini juga menjadi coauthor buku *Moving to Market: Restructuring Transport in the Former Soviet Union* (Harvard University Press, 1996) dan menulis sejumlah publikasi lainnya. Mr. Harral menyandang gelar Ph.D di bidang Ekonomi dari University of Rochester tempat ia bekerja sama dengan pemenang Hadiah Nobel Robert Fogel dalam studi klasik *Railroads and American Economic Growth* (Jalur Kereta Api dan Pertumbuhan Ekonomi Amerika).

## Baru di Situs Web IndII

Pembaca dapat memperluas pengetahuannya tentang revitalisasi perkeretaapian dengan memanfaatkan material multimedia yang terdapat di situs web IndII.



Untuk mempelajari lebih lanjut tentang revitalisasi perkeretaapian dan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, pembaca dapat memperoleh informasi dari fitur baru dalam situs web Prakarsa Infrastruktur Indonesia (IndII) di [www.indii.co.id](http://www.indii.co.id). Dengan mengklik pada "Multimedia Resources", Anda akan diantar ke halaman yang dapat memberi akses pada informasi yang disajikan pada "Lokakarya Nasional tentang Perluasan Potensi Perkeretaapian dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Indonesia." Acara yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan difasilitasi oleh IndII ini, berlangsung pada tanggal 15 Desember 2009 di Hotel J.W. Marriot, Jakarta. Acara ini menyajikan lingkungan kebijakan serta kondisi prasarana dan operasi perkeretaapian dewasa ini, berikut analisis pasar, dari sudut pandang nasional dan internasional.

Sumber daya multimedia yang mendalam dari lokakarya tersebut yang kini tersedia di situs web IndII mencakup:

- Video sambutan utama Bambang Susantono, Wakil Menteri Perhubungan.
- Video wawancara dengan Ketua Tim Teknis Revitalisasi Perkeretaapian Herwidayatmo dan Anggota Tim Teknis Suyono Dikun
- Rekaman suara paparan Ignasius Jonan, Direktur Utama PT Kereta Api
- Foto tentang jalannya lokakarya
- Presentasi PowerPoint (dapat ditampilkan sebagai video dan juga dapat diunduh) mengenai lingkungan regulasi, pengalaman dunia tentang restrukturisasi perkeretaapian, dan masa depan strategis bagi perkeretaapian Indonesia

Di samping itu, situs IndII juga menyediakan berbagai laporan teknis yang dapat diunduh, termasuk "Potensi Pasar Perkeretaapian di Indonesia."

Situs ini seringkali ditambah dengan material baru, jadi para pembaca dipersilakan mengunjungi situs ini secara berkala untuk mendapatkan pengetahuan baru.

# Pandangan Para Ahli

## *Pertanyaannya:*

*“Menurut pendapat Anda apa yang menjadi tantangan terberat yang dihadapi Indonesia dalam menyusun dan mengimplementasikan Rencana Induk Perkeretaapian Baru? Apa yang harus dilakukan Indonesia untuk mengatasi tantangan tersebut?”*



### **Ir. Nugroho Indrio**

Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan

“Tantangan terbesar adalah untuk memperoleh komitmen dari semua pemangku kepentingan mulai dari awal hingga saat terakhir. Dan penting sekali bahwa semua pihak memahami, turut serta, menerima, dan memiliki komitmen terhadap Rencana Induk dan visi tentang perkeretaapian Indonesia hingga tahun 2030. Mereka harus turut serta dalam semua tahapan proses ini, mulai dari tahap perencanaan, tahap implementasi, dan tahap evaluasi kemajuannya.

Untuk memastikan agar hal ini terjadi, kami mengundang semua pemangku kepentingan untuk terlibat: pemerintah pusat dan daerah, pengelola perkeretaapian, industri, institusi, peneliti, pemakai, dan semua orang yang terkena dampaknya. Setiap kontribusi adalah penting dan esensial bagi kami saat kami membangun perkeretaapian, melaporkan kemajuan kami, dan meraih hasil.”



### **Dr. Suyono Dikun**

Anggota Tim Teknis Revitalisasi Perkeretaapian

“Tantangan tersulit yang dihadapi Indonesia dalam menghadapi implementasi Rencana Induk Perkeretaapian adalah bagaimana mengubah persepsi dan sikap orang-orang yang bekerja di industri kereta api, layanan, dan birokrasi.

Indonesia perlu menyelenggarakan program pendidikan dan pelatihan secara luas untuk mengembangkan sumber daya manusianya dan mempersiapkan orang-orang di sektor kereta untuk menjalankan industri kereta api yang lebih komprehensif, modern, dan efisien dalam 20 tahun dari sekarang.”



### **Ir. Harun al-Rasyid Lubis, MSc., Ph.D**

Pakar Transport, Institut Teknologi Bandung

“Nabi Nuh membangun kapalnya sebelum banjir besar tiba. Secara analog, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional [NRMP] seharusnya sudah disusun dan dilaksanakan sejak beberapa tahun lalu, karena kini ‘banjir’ sudah tiba – berupa inefisiensi dalam perjalanan, faktor eksternal seperti pencemaran, penghambaran energi, bahaya yang mengancam keselamatan jalan raya, sebut saja! Untuk merevitalisasi prasarana perkeretaapian yang berlandaskan warisan kolonial, NRMP perlu menanggulangi lebih dari sekadar kebutuhan untuk membangun kembali atau menghubungkan kembali mata rantai yang hilang dari jaringan kereta, mendirikan stasiun dan depot, memastikan adanya persediaan sarana kereta api, dan meningkatkan teknologi. NRMP juga perlu mencakup ‘soft’ agenda tentang bagaimana membentuk citra modern tentang kota-kota kita, disiplin para pekerja, ketepatan waktu, dan transportasi regional dan dalam kota berbasis kereta api yang berkelanjutan. Jadi, bagian yang paling alot dalam implementasi NRMP adalah mengubah sikap mental para pemain kunci dalam industri kereta api yang ketinggalan zaman.”

# Hasil:

## Memperkenalkan Keselamatan Jalan Raya di Sekolah



Konsultan teknis Prakarsa Infrastruktur Indonesia (IndII) biasanya bekerja sama dengan mitra pendamping dari pemerintah – para pembuat kebijakan, perencana, dan lembaga regulator. Namun akhir-akhir ini, para ahli mendapat kesempatan untuk membuat dampak pada tingkat yang sifatnya lebih pribadi. Sementara Tim Rekayasa Keselamatan Jalan Raya yang baru saja dibentuk Direktorat Jenderal Bina Marga dengan bantuan IndII sedang menyelenggarakan audit keselamatan pada sebuah proyek di sepanjang Jalan Raya Bulukumba-Tondong di Sulawesi Selatan, mereka menjumpai sebuah sekolah dasar terletak di samping jalan raya cepat yang dipenuhi dengan anak-anak ceria. Peduli dengan keselamatan pejalan kaki, tim tersebut mengajak kepala sekolah dan guru senior untuk mengadakan pertemuan mendadak. Komunitas sekolah ini menyambut kedatangan para pakar ini dan menjelaskan bahwa baru tahun lalu salah seorang siswa menjadi korban tewas di luar pagar sekolah saat mengejar bola ke luar halaman sekolah kemudian ditabrak mobil – pengurangan risiko terjadinya musibah semacam inilah yang ingin diupayakan melalui perekayasa keselamatan jalan raya yang baik. Tim audit melaporkan sejumlah keprihatinan tentang keselamatan untuk Jalan Raya Bulukumba-Tondong, termasuk pintu pagar sekolah dasar yang membuka langsung menghadap ke jalan raya cepat dan merekomendasikan beberapa perbaikan praktis dengan harapan agar jalan raya dapat menjadi lebih aman akibat pekerjaan mereka.

## PRAKARSA EDISI MENDATANG

### Pembiayaan Infrastruktur

Ekspansi infrastruktur besar-besaran yang akan dilakukan Indonesia pada tahun-tahun mendatang ini memerlukan pendanaan yang sangat besar. Mendapatkan pola terbaik untuk penyediaan dana tersebut pada dasarnya merupakan tantangan besar dan ada sejumlah pendekatan yang dapat diterapkan. Sektor swasta semakin dipandang sebagai pihak yang dapat menutup celah antara kebutuhan infrastruktur nasional secara keseluruhan di satu pihak, dan kemampuan pemerintah untuk membiayai pembangunan infrastruktur di pihak lainnya. Akibat berbagai hambatan institusional dan regulasi, Kemitraan Pemerintah dan Swasta belum berhasil diwujudkan. Dana Hibah yang baru-baru ini dilembagakan oleh Pemerintah menyediakan dana berbasis hasil kepada pemerintah daerah untuk mendorong tercapainya sasaran yang sudah ditetapkan dalam penyediaan air minum dan sanitasi. Badan Layanan Umum Daerah menyediakan suatu bentuk organisasi yang belum banyak dilembagakan dan bertujuan untuk menyediakan dan membiayai layanan yang mungkin tidak dapat terpulihkan sepenuhnya dengan cara yang fleksibel dan dapat dipertanggungjawabkan. Kewajiban Pelayanan Umum dapat merumuskan cara bagaimana para pelaku sektor milik pemerintah dan sektor swasta dapat diberi kompensasi atas penyediaan layanan infrastruktur non-komersial. Prakarsa terbitan bulan Juli 2010 nanti akan membahas beberapa cara yang digunakan Prakarsa Infrastruktur Indonesia untuk mendukung pejabat Indonesia dalam memanfaatkan potensi strategi semacam ini.