

## **INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)**

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

### **LAPORAN DISKUSI PUBLIK**

#### **PENGEMBANGAN ANGKUTAN PERINTIS YANG HANDAL**

Tema : Pengembangan Angkutan Perintis yang Handal

Hari, Tanggal : Selasa, 26 November 2013

Tempat : Sriwijaya Hotel, Jakarta

Penyelenggara : INSTRAN (Institut Studi Transportasi)

Pemantik Diskusi:

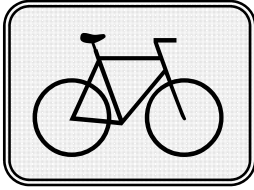
1. Ir. H. Agus Suherman Subrata (Dirut DAMRI)
2. Agunan Samosir (Kemenkeu)
3. Ir. Bambang Haryo Soekartono (Dirut Dharma Lautan Utama)
4. Saleh Husen (Anggota Komisi V DPR RI)

Moderator : Darmaningtyas

#### **PENGANTAR**

Indonesia sebagai Negara kepulauan amat memerlukan banyak moda angkutan perintis, baik yang berbasis darat, laut, maupun udara guna memfasilitasi warganya, terutama yang tinggal di daerah tertinggal, terluar, dan terdepan untuk dapat melakukan mobilitas geografis di dalam pulau maupun antar pulau. Angkutan perintis tersebut tidak hanya diperlukan oleh mereka yang tinggal di daerah tertinggal, terluar, dan terdepan saja, tapi di daerah-daerah pedesaan pada umumnya juga amat memerlukan angkutan perintis, terutama darat setelah angkutan pedesaan yang diselenggarakan oleh perorangan tidak dapat bertahan lagi.

Selama ini Pemerintah, melalui Kementerian Perhubungan telah menyelenggarakan angkutan perintis untuk udara, laut, dan darat yang direpresentasikan oleh Merpati (udara), Pelni (laut), dan DAMRI (darat). Memang ketiganya tidak melulu melayani khusus untuk angkutan perintis, mereka juga melayani transportasi komersial, tapi keberadaan angkutan perintis tersebut cukup membantu warga di daerah-daerah yang mengalami keterbatasan akses transportasi. Oleh karena itu, keberadaan ketiga moda transportasi tersebut sebagai moda angkutan perintis yang handal harus didorong terus, baik melalui dukungan politik yang kuat yang diwujudkan dengan pendanaan yang cukup, infrastruktur, maupun manajemen agar keberadaan angkutan perintis



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36

Pancoran - Jakarta Selatan 12750.

Telp/fax: 021-79197057/98028796

E-mail: [info@instran.org](mailto:info@instran.org) | [www.instran.org](http://www.instran.org)

---

tersebut dapat *survive* selamanya tanpa harus menambah subsidi, tapi juga tidak menghilangkan hak mobilitas warga yang menjadi target layanan. Pemerintah juga perlu mendorong dan memfasilitasi adanya peran swasta untuk mengembangkan angkutan perintis agar kuantitas maupun kualitasnya lebih banyak lagi. Semakin banyak jenis moda dan jumlah angkutan perintis yang tersedia, akan semakin baik karena masyarakat memiliki pilihan yang lebih banyak.

Keberadaan angkutan perintis tersebut pada saat ini justru semakin diperlukan ketika bangsa kita akan memasuki ke komunitas yang lebih luas, yaitu masyarakat ASEAN yang memerlukan mobilitas lebih tinggi lagi. Di sisi lain, adanya tuntutan pelayanan angkutan umum agar lebih baik tanpa harus memberikan beban tambahan kepada masyarakat. Kesemuanya itu dapat terwujud jika dan hanya jika ada intervensi dari pemerintah selaku penentu kebijakan. Kebijakan pemerintah itu dapat berupa dorongan agar pengelolaan angkutan perintis menjadi lebih profesional (semakin selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu) dan sehat secara manajemen, tapi juga tidak memberatkan masyarakat. Oleh karena itu, profit dari pelayanan angkutan umum tersebut bukan menjadi tujuan, tapi menjadi sarana saja untuk dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di pelosok-pelosok pedesaan.

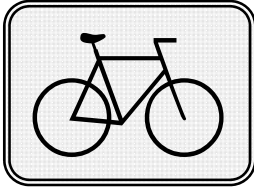
Bagaimana mewujudkan angkutan perintis yang di satu sisi professional dalam pelayanan, namun di sisi lain tidak menimbulkan beban baru bagi masyarakat dengan membayar ongkos yang lebih mahal, itulah yang akan menjadi tema diskusi terbatas kali ini. Terlalu lama fokus perhatian kita pada angkutan perkotaan saja, sedangkan angkutan pedesaan, apalagi daerah perbatasan/terpencil terabaikan. Padahal, salah satu cara untuk mengurangi beban perkotaan adalah dengan mendorong kemajuan di desa-desa, dan kemajuan desa hanya dapat terwujud bila ditopang dengan prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Transportasi yang memadai tersebut dapat dimainkan oleh angkutan perintis, baik yang berupa udara, laut, maupun darat.

### **Tujuan:**

- a. Melakukan refleksi terhadap keberadaan angkutan perintis
- b. Mendapatkan masukan dari multi *stake holder* dalam rangka peningkatkan pelayanan dan pengembangan angkutan perintis di Indonesia
- c. Menumbuhkan kesadaran public tentang pentingnya peranan angkutan perintis untuk mendorong terjadinya konektivitas antar wilayah yang lebih lancar.

### **PENGANTAR MODERATOR:**

Diskusi dengan tema Pengembangan Angkutan Perintis yang Handal ini dimaksudkan untuk menggali permasalahan dari multi *stake holder* dalam pengembangan angkutan perintis, agar angkutan keperintisan mendapatkan perhatian serius. Selama satu decade terakhir, perhatian kita tertuju kepada angkutan perkotaan, sementara nasib warga yang di daerah-daerah tertinggal, terdepan, dan terluar kurang mendapatkan perhatian karena minimnya pelayanan transportasi. Makna keperintisan sendiri juga bisa multi tafsir, karena Transjakarta yang ada di Jakarta pun



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

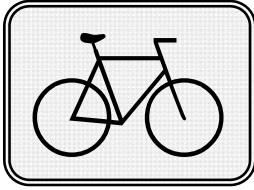
dapat disebut sebagai perintis (pemula) dari system angkutan umum yang mulai memperkenalkan system membeli layanan (*by the service*).

1. Diskusi ini sebetulnya mengundang para operator angkutan perintis dari swasta, tapi karena kesibukan mereka maka tidak bisa datang. Sengaja tidak mengundang Pelni atau Merpati sebagai narasumber, karena mereka memang sudah jelas sebagai angkutan perintis yang mendapatkan dukungan dana dari pemerintah. Kita sebetulnya ingin menggali informasi lebih banyak dari para operator swasta yang mau melaksanakan angkutan perintis. Dalam kesempatan ini, operator swasta yang juga melaksanakan angkutan perintis diwakili oleh Bambang Haryo Dirut Dhar Lautan Utama. Ini operator angkutan laut swasta tapi mempunyai pelayanan di angkutan perintis pula. Kita bisa menggali informasi dari sana. Dalam diskusi ini, diharapkan akan lebih banyak peserta yang hadir sebagai pembicara, sedangkan peran narasumber yang duduk di depan hanya sebagai pemantik diskusi saja. Untuk urutan bicara, maka akan dimulai dari operator yang dalam hal ini diwakili oleh Ir. H. Agus Suherman Subrata (Dirut DAMRI), lalu Ir. Bambang Haryo Soekartono (Dirut Dharma Lautan Utama), kemudian dari Kementerian Keuangan, yang dalam hal ini diwakili oleh Agunan Samosir (peneliti), dan kemudian Anggota Komisi V DPR yang membidangi infrastruktur dan transportasi, Saleh Husein dari Fraksi Hanura.

### PEMANTIK DISKUSI:

#### 1. Ir. H. Agus Suherman Subrata (Dirut DAMRI)

Dalam presentasinya Agus memaparkan tentang sejarah DAMRI, Visi Misi, bisnis dan angkutan perintis oleh DAMRI. Pada tahun 1943 : “Jawa Unyu Zigyosha” Angkutan khusus barang dengan kendaraan truk, gerobak & cikar “Zidosha Sokyoku” Angkutan penumpang dengan kendaraan bermotor. Selanjutnya, pada tahun 1945 “Jawa Unyu Zigyosha” berubah menjadi Djawatan Pengangkutan untuk Angkutan Barang “Zidosha Sokyoku” berubah menjadi Djawatan Angkutan Darat untuk angkutan penumpang. Kemudian pada tanggal 25 Nov 1946, kedua jawatan itu digabungkan berdasarkan maklumat Menteri Perhubungan RI No. 01/DAM/46 dibentuklah “Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia” disingkat DAMRI. Tanggal 25 November itulah yang kemudian dijadikan sebagai hari kelahiran DAMRI. Pada tahun 1961 lembaga tersebut berubah nama menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan PP No. 233 tahun 1961 dan tahun 1965 Menjadi Perusahaan Negara (PN)



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

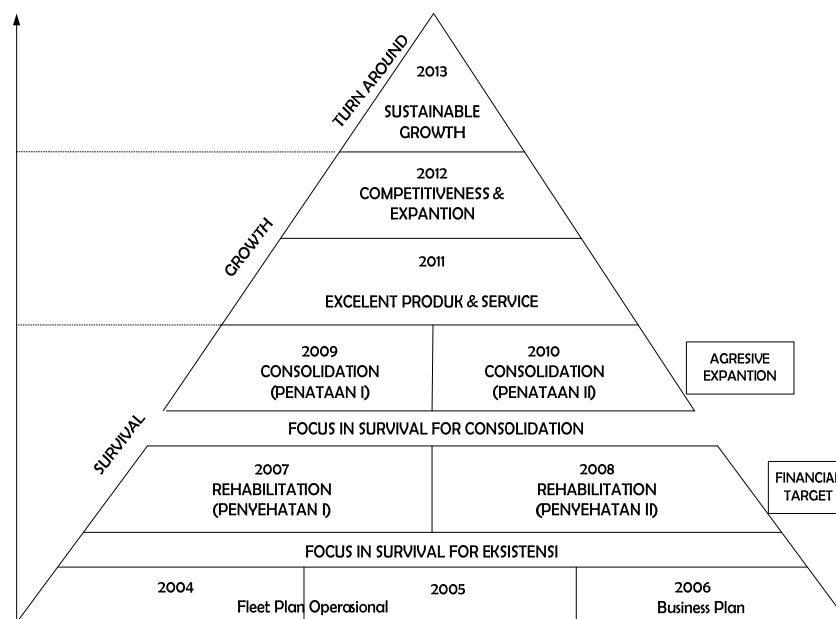
Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

DAMRI. Akhirnya pada tahun 1982 menjadi Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI berdasarkan PP No. 30 tahun 1982, dan kemudian disempurnakan dengan PP 31 Tahun 1984 dan dirubah lagi dengan PP No. 31 tahun 2002.

Visi DAMRI adalah : Menjadi Penyedia Jasa Angkutan Jalan yang Aman, Terjangkau, Berkinerja Unggul, Andalan Masyarakat Indonesia dan Regional Asean. Sedangkan MISI DAMRI adalah:

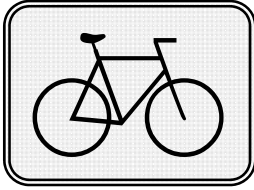
- Menyajikan layanan jasa angkutan jalan berkualitas dunia (*word-class land transpotation provider*) yang aman (*safe*), berkualitas prima (*high quality service*) dan terjangkau (*affordable*) yang dapat memuaskan pengguna jasa (*costumer satisfaction*) di Indonesia dan Regional Asean;
- Menjalankan prinsip pengelolaan perusahaan yang baik (*good corporate governance*) dalam rangka memenuhi harapan stakeholder;
- Mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi, sosial dan budaya Nasional serta Regional Asia sekaligus menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;

Gambar 1.1. Pyramid Business DAMRI Tahun 2004-2003



DAMRI berperan dalam penyelenggaraan angkutan perintis dengan tujuan:

- Untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman serta efisien.
- Mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan.



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

- Untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional khususnya di daerah terisolir, yang belum berkembang.
- Serta memberikan kemudahan pelayanan angkutan orang yang merupakan kebutuhan pokok masyarakat di kawasan perkotaan dan pedesaan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat

**Tabel 1.1. Jumlah SDM & SGO Angkutan Perintis Perum DAMRI Januari s.d September 2013**

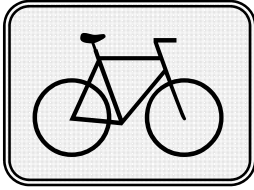
No	Posisi	Jumlah	
1	Pengemudi	357	Orang
2	Kondektur	19	Orang
3	PPA/ Timer	54	Orang
4	Teknik	117	Orang
5	Administrasi	315	Orang
	<b>Jumlah SDM</b>	<b>862</b>	<b>Orang</b>
6	<b>Jumlah SGO</b>	<b>350</b>	<b>Unit</b>
7	<b>Rasio SGO:SDM</b>	<b>1 : 2,5</b>	

Agus juga menjelaskan tentang permasalahan dalam penyelenggaraan angkutan perintis, yaitu:

- Masih minimnya infrastruktur dan kondisi medan pelayanan sangat berat mengakibatkan lifetime kendaraan menjadi sangat singkat.
- Daya beli masyarakat masih rendah, beberapa trayek pembayaran tarif dengan barter.
- Penyediaan anggaran keperintisan belum menampung semua kebutuhan angkutan keperintisan dikarenakan terbatasnya anggaran yang tersedia.
- Ketersediaan BBM yang masih minim mengakibatkan harga di atas harga pasar.
- Ketersediaan suku cadang kendaraan.
- Kontrak pekerjaan tidak multiyears, ada jeda waktu pada saat proses tender, sedangkan pelayanan harus tetap berjalan.

### 2. Ir. Bambang Haryo Soekartono (Dirut Dharma Lautan Utama)

Dalam presentasinya Bambang memaparkan tentang peran swasta dalam penyelenggaraan angkutan perintis sebagai upaya peningkatan konektivitas. Ia



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

menyebutkan bahwa kriteria perintis menurut PP 82 tahun 1999 tentang angkutan perairan di Indonesia, adalah:

- Daerah yang belum dilayani oleh perusahaan angkutan di perairan yang beroperasi secara tetap dan teratur
- Daerah tersebut secara komersial belum menguntungkan untuk pelayanan angkutan
- Daerah yang tingkat pendapatan per kapita rendah

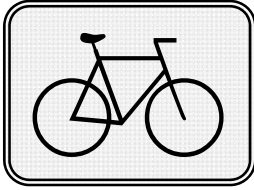
Jenis metode keperintisan menurut Ditjen Perhubungan Laut berdasarkan lintas keperintisan: Aset APBN dikelola BUMN, Aset APBN dikelola Swasta Daerah dan Aset Swasta dikelola Swasta.

Tabel 2.1. Mekanisme pembiayaan lintasan perintis di Ditjen Perhubungan laut

No	Aset APBN, Pengelola BUMN	Aset APBN, Pengelola Swasta Daerah (BUMD)
1	Ditunjuk langsung tanpa melalui proses lelang	Mekanisme melalui proses lelang terbuka
2	Dikenai biaya kepelabuhanan, tetapi sering diputihkan karena sesama BUMN	Dikenakan biaya kepelabuhanan
3	Dikenakan biaya PNBPN tetapi sering diputihkan	Dikenakan biaya PNBPN
4	Mendapatkan subsidi sesuai pola trayek	Mendapatkan subsidi sesuai pola trayek

Tabel 2.2. Mekanisme pembiayaan lintasan perintis di Ditjen Perhubungan laut

No	Aset Swasta, Pengelola Swasta
1	Dilaksanakan karena adanya permintaan masyarakat dan pemerintah daerah
2	Dikenai biaya kepelabuhanan mutlak
3	Dikenai biaya Pendapatan Negara Bukan Pajak
4	Tanpa mendapatkan Subsidi Perintis



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

Ia juga mengemukakan tentang permasalahan angkutan perintis sektor laut, yaitu:

- Beberapa armada perintis masih menggunakan kapal barang yang dijadikan sebagai kapal penumpang
- Kondisi kapal cenderung tidak terawat oleh operator yang mengoperasikan sehingga terkesan kumuh
- Seyogyanya dalam pengoperasian kapal angkutan laut perintis dipilih operator yang memiliki standar kompetensi yang baik sehingga mengerti mengenai manajemen transportasi laut
- Keperintisan seyogyanya memiliki dermaga perintis (*dermaga low cost carrier*) sehingga biaya kepelabuhannya tidak disamakan dengan ekonomi komersial

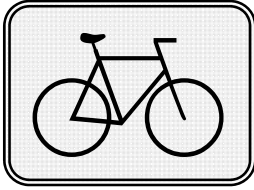
Sementara itu, Jenis keperintisan di Ditjen Perhubungan Darat berdasarkan lintas keperintisan adalah : Aset APBN dikelola oleh BUMN, Aset APBN dikelola oleh BUMD, Aset APBN dikelola Swasta dan Aset Swasta dikelola Swasta.

**Tabel 2.3. Mekanisme Pembiayaan Lintasan Perintis di Ditjen Perhubungan Darat**

No	Aset BUMN, dikelola BUMN	Aset BUMN, dikelola Pemda
1	Mekanisme penunjukan langsung	Mekanisme penunjukan langsung
2	Tidak dikenai biaya sandar di pelabuhan bahkan ikut mengelola kepelabuhanan	Tidak dikenai biaya sandar di pelabuhan bahkan ikut mengelola kepelabuhanan (UPT)
3	Fasilitas kepelabuhanan bebas seperti pandu, tunda dan uang rambu	Fasilitas kepelabuhanan bebas seperti pandu, tunda dan uang rambu

**Tabel 2.4. Mekanisme Pembiayaan Lintasan Perintis di Ditjen Perhubungan Darat**

No	Aset swasta, dikelola swasta
1	Mekanisme melalui lelang terbuka
2	Dikenai biaya sandar, biaya-biaya kepelabuhanan yang lainnya termasuk PNBP
3	Aset dibiayai sendiri
4	Mendapatkan subsidi yang sama dengan BUMN tanpa memperhitungkan nilai aset



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36

Pancoran - Jakarta Selatan 12750.

Telp/fax: 021-79197057/98028796

E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

Bambang juga menyatakan bahwa permasalahan angkutan perintis sektor penyeberangan adalah :

- Apabila operator swasta harus menggunakan kapal milik sendiri maka pelaksanaan subsidi harus jangka panjang (*multi years*)
- Lelang seharusnya dilakukan secara terbuka bagi BUMN dan Swasta mendapatkan perlakuan hak yang sama
- Pemberlakuan biaya kepelabuhanan (sandar) seharusnya sama antara BUMN dan swasta dengan tarif kepelabuhanan perintis
- Untuk investasi swasta wajib diperhitungkan dalam subsidi.
- Kapal APBN mestinya bisa dikelola oleh swasta dalam melaksanakan keperintisan sesuai dengan target pemerintah, seperti di sektor laut, tidak hanya dimonopoli oleh BUMN (ASDP).

Pada akhir presentasinya, Bambang menyampaikan beberapa hal sebagai kesimpulan, yaitu:

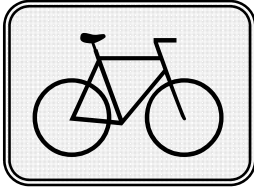
- Perlakuan penunjukan keperintisan diberlakukan sama antara BUMN dan Swasta
- Penunjukan operator keperintisan wajib operator yang handal yang telah mempunyai reputasi yang baik dan cukup panjang
- Perlu adanya perbedaan tempat sandar/kepelabuhanan antara keperintisan dan ekonomi komersial.
- Kapal-kapal keperintisan APBN betul-betul digunakan untuk lintasan keperintisan secara maksimal bukan dipindahkan komersial.
- Pemerintah perlu memberikan subsidi tambahan guna keperintisan dari sisi bunga bank rendah serta pembebasan fiskal
- Pemerintah harus mempunyai target pertumbuhan keperintisan guna mengalihkan kapal-kapal APBN perintis ke daerah perintis lainnya yang membutuhkan sehingga terjadi pemerataan dalam pelayanan.

### 3. Agunan Samosir (Peneliti Kementerian Keuangan)

Agunan berpendapat bahwa terdapat kesenjangan antar angkutan di Indonesia. Angkutan perairan selalu kalah dari angkutan darat, sedangkan angkutan udara tetap menjadi primadona. Ia juga mengungkapkan bahwa faktanya dalam pendefinisian angkutan perintis sudah tidak *clear*. Seperti di angkutan laut, terdapat tumpang tindih antara PSO dan perintis.

Tumpang tindih tersebut terjadi di beberapa trayek yang ada. Prosedur yang ada adalah jika ada instansi yang membutuhkan bantuan pemerintah, maka kementerian terkait akan





## **INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)**

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36

Pancoran - Jakarta Selatan 12750.

Telp/fax: 021-79197057/98028796

E-mail: [info@instran.org](mailto:info@instran.org) | [www.instran.org](http://www.instran.org)

---

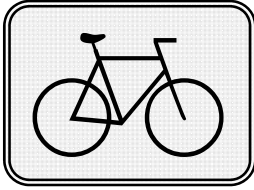
membuatkan semacam proposal dan mengevaluasi apakah instansi tersebut memang layak dibantu atau tidak kemudian mendiskusikannya dengan DPR. Dukungan tersebut bisa berbentuk belanja K/L (Kementerian/Lembaga) dan subsidi/PSO. Demikian juga dengan angkutan perintis, bisa PSO atau subsidi. Namun di lapangan, antara subsidi dan PSO susah untuk dibedakan, yang membedakan hanya sumber dananya dan praktek pelelangannya agak sedikit berbeda.

Ia menjelaskan perbedaan angkutan perintis dan subsidi yang seharusnya. Pertama, angkutan perintis sistemnya lelang, seolah-olah kapalnya disediakan negara, kemudian ditenderkan untuk pengelolanya untuk jangka waktu tertentu. Namun pada prakteknya seperti tender biasa. Sedangkan, subsidi itu tidak bertender, jadi ada alokasikan dananya, tahun 2013 disediakan dananya satu triliun rupiah, kemudian cara berhitung subsidi adalah harga jual tiket dikurangi dengan harga pokok penjualan. Harga jual tiket yang menentukan pemerintah, dan harga pokok penjualan dilihat dari kemampuan masyarakat, dengan telah menghitung margin keuntungan sebesar delapan persen. Selisihnya itu akan menjadi subsidi yang ditanggung pemerintah.

Sistem subsidi memang yang lebih menarik karena hubungannya jelas dan tidak pakai tender. Oleh karena itu, Agunan menyampaikan harapannya agar perintis ini menjadi PSO perintis sehingga jelas penyediaan kapalnya.

Dukungan pemerintah itu sangat tinggi untuk perintis. Pada tahun 2013 rute penerbangan perintis ada 132 rute, selain itu ada juga alokasi untuk BBM angkutan penerbangan perintis sebesar Rp. 18 miliar. Di perhubungan laut terdapat 62 trayek, dengan alokasi dana Rp. 340 miliar yang disediakan oleh pemerintah. Ada juga pembangunan kapal angkutan perintis tujuh unit senilai setengah triliun rupiah. Untuk Perhubungan Darat 50 unit dengan dana 27 miliar dan Ditjen perkeretapian Rp. 4 miliar. Jadi, perhatian pemerintah sebenarnya sudah sangat besar tinggal bagaimana alokasi ini digunakan.

Kontrak multiyears semangatnya bagus, tapi menjadi tidak bagus kalau tahapannya tidak baik. Supaya tidak terjadi seperti itu, angkutan perintis sebaiknya tidak dimasukkan dalam belanja K/L, namun dimasukkan dalam subsidi. Menghadapi kenyataan di lapangan, bahwa belum ada kontrak namun banyak perator di lapangan yang mau tetap menjalankan keperintisan juga membuatnya bingung. Mengapa mereka mau? Tentu karena adanya asumsi saja, bahwa ini dana APBN, sehingga tidak mungkin tidak dibayar, apalagi kenyataan di lapangan angkutan perintis itu memang harus dioperasikan untuk melayani warga. Jadi proyek berjalan baru kontrak, jadi pembayarannya bagaimana?



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

Agunan juga menyarankan untuk memastikan angkutan yang benar-benar angkutan perintis dan bukan. Pihaknya menyatakan mendorong kompetisi antar BUMN dan swasta dalam menyediakan jasa angkutan. Selain itu ia juga menyarankan untuk melakukan *mapping* pola persebarang angkutan perintis.

#### 4. Saleh Husen (Anggota Komisi V DPR RI Fraksi Hanura)

Saleh menyatakan bahwa angkutan perintis adalah salah satu cara untuk bisa mempercepat pembangunan di daerah-daerah tertinggal. Karena sulit untuk swasta untuk merambah daerah-daerah tanpa bantuan pemerintah, baik dalam bentuk subsidi (PSO). PSO keputusannya di Kementrian keuangan dan Banggar, namun sampai saat ini angkutan perintis ini memang belum mendapatkan perhatian penuh. Untuk angkutan perintis di timur baik di darat maupun di laut masih terbatas. Faktanya angkutan-angkutan perintis di kawasan timur belum terbantu termasuk yang di darat, seperti DAMRI yang kondisinya menyedihkan. Selain itu kondisi jalan juga mempercepat kerusakan bus.

Terkait angkutan penyeberangan, yang seharusnya bukan penyeberangan di sungai tetapi harusnya sudah di lautan lepas seperti di NTT, seperti yang dilakukan oleh ASDP, mestinya bukan lagi oleh ASDP, tapi angkutan perintis. Sebaliknya, perintis malah beroperasi di daerah komersial. Jadi kondisinya di lapangan sering terbalik-balik.

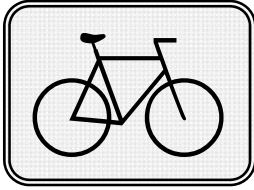
Saleh setuju bila swasta diberikan peran dan haknya yang sama dengan BUMN untuk melaksanakan angkutan keperintisan ini. Harusnya kita memberikan dukungan, sehingga memberi peluang yang sama bagi swasta untuk bisa mendapatkan subsidi. Termasuk juga di sektor darat terutama di kawasan Timur. Sebab tanpa adanya bantuan keperintisan tersebut, wilayah timur akan selalu tertinggal dengan di barat.

Saleh menyatakan bahwa angkutan perintis adalah salah satu cara mempercepat kemajuan di daerah-daerah tertinggal, terutama kawasan Indonesia Timur. Namun, memang sulit bagi swasta untuk merambah daerah-daerah tanpa bantuan pemerintah, baik dalam bentuk subsidi (PSO), pengadaan armada, maupun infrastrukturnya.

#### ISU-ISU YANG BERKEMBANG DALAM DISKUSI:

##### 1. Keringanan pajak untuk angkutan umum

John dari Perwakilan Angkutan Darat menyampaikan bahwa Minggu yang lalu pihaknya ditegur oleh Dishub DKI bahwa sampai batas Desember 2013, apabila



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

Metromini tidak diremajakan maka izinnya akan ditutup. Ia mengakui bahwa anggotanya memang sudah diberi waktu satu tahun dan sebenarnya keinginan untuk melakukan peremajaan sangat menggebu-gebu, tetapi yang perlu diketahui adalah di lapangan orang-orang Metromini yang sudah beroperasi tiga dekade merupakan UMKM dan entrepreneur kecil yang tidak memahami tata kelola manajemen yang baik. Mereka ini berhasil sebelum motor-motor dan Transjakarta ada. Namun sekarang penghasilan mereka menurun drastis.

Selain itu, Pemerintah DKI dengan program baru mengatakan akan menghibahkan 1000 bus baru, sehingga mereka berharap bahwa pemilik Metromini dapat, sehingga akhirnya enggan meremajakan. Di sisi lain, soal pembayaran, Transjakarta dikasih rupiah perkilometer, namun Metromini disuruh bertarung dengan tarif Rp. 3000,- sehingga menciptakan ketidakpastian. Pihaknya mengharapkan adanya keringanan pajak untuk angkutan umum.

Ketinganan pajak yang dimaksudkan juga berlaku untuk bus-bus impor. Menurutnya, keringanan pajak tersebut tidak akan mematikan industry karoseri kita, karena pada saat ini industry karoseri kita mengantri, sehingga kalau ingin cepat mendapatkan bus harus beli dari Cina.

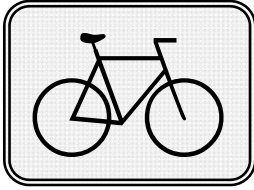
### 2. Dukungan untuk Pelayaran Rakyat

Perwakilan dari Asosiasi Maritim, menyatakan bahwa pelayaran rakyat tidak pernah diperdagangkan pemerintah. Sampai sekarang ini di sepanjang pantai di Indonesia tidak ada dermaganya. Padahal, dari segi kekuatan ekonomi, pelayaran rakyat seharusnya menjadi kekuatan pokok ekonomi, baru menyusul yang lain.

Menanggapi hal ini, Bambang menyatakan bahwa sebenarnya pelayaran rakyat merupakan pengusaha yang benar-benar handal yang sudah turun termurun dan perlu diperdagangkan, mereka survive atas usaha sendiri.

### 3. Dukungan untuk efisiensi logistik.

Deni dari Asperindo menyatakan bahwa pihaknya dituntut untuk melakukan efisiensi logistik, mengingat Indonesia di sektor logistic amat buruk. Menurut survey, tingkat efisiensi logistik Indonesia di urutan ke-59 pada tahun 2012, namun sering tidak didukung dengan infrastruktur yang memadai maupun regulasi. Oleh karena itu supaya bisa lebih efisien, pihaknya perlu bantuan dari pihak pemerintah, berupa dukungan infrastruktur yang baik dan regulasi yang baik. Sayang keberadaan BUMN yang



## INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36  
Pancoran - Jakarta Selatan 12750.  
Telp/fax: 021-79197057/98028796  
E-mail: info@instran.org | www.instran.org

---

seharusnya menjadi partner bagi Asperindo justru menambah biaya yang tinggi lantaran selain bertindak sebagai operator, juga sebagai regulator sekaligus.

Menanggapi hal tersebut Saleh Husen menyatakan bahwa pihaknya sudah membuat undang-undang di pelayaran & penerbangan untuk pemisahan operator dan regulator, namun di lapangan pada prakteknya belum terlaksana karena belum tersosialisanya undang-undang dengan baik maupun tidak ada pihak yang mengontrolnya.

#### 4. Efisiensi Biaya Operasional

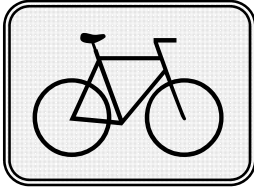
Budi Susandi yang pernah bekerja di Jakarta Loyd, menyatakan bahwa biaya operasional kapal paling besar adalah perawatan kapal dan bahan bakar. Beban angkutan perintis itu bisa dikurangi bila biaya pelabuhan yang besar itu dapat disiasati dengan kerjasama pembangunan pelabuhan dengan KPS. Mungkin dari Kementerian Keuangan bisa memberikan intensif. Demikian dengan biaya bahan bakar bisa meminta alokasi Pertamina untuk menggunakan BBM bersubsidi. Selain itu Budi juga menyatakan setuju dengan pengurangan pajak biaya masuk untuk impor armada. Namun usulan itu ditanggapi oleh Agunan. Menurut Agunan, itu agak sulit karena Pertamina sudah menetapkan sistem kuota, sehingga kapal-kapal tidak bisa mengisi full bahan bakar.

#### 5. Kebijakan yang salah.

Piter dari IGAPI menyatakan bahwa ia masih ambigu dalam membedakan angkutan perintis dan komersial. Selain itu menurutnya pemerintah seharusnya tidak asal menempatkan angkutan perintis. Kemampuan potensi masyarakat lokal dalam mengolah sumber daya harus diprioritaskan, agar masyarakat bisa mandiri dan mengembangkan angkutan perintis yang lebih luas lagi.

Menanggapi hal ini Agunan dari Kemenkeu menyatakan bahwa apa sebenarnya perintis itu. Yaitu angkutan di pulau-pulau terluar terpencil untuk menghubungkan daerah-daerah yang belum maju. Agunan meyakini bahwa Kementerian Keuangan akan menyediakan kapal-kapal melalui APBN, sehingga perintis makin manusiawi. Secara berkelanjutan Kementerian Keuangan akan membangun kapal-kapal yang sesuai dengan karakteristik geografis masing-masing. Perintis itu merupakan amanat undang-undang.

Perbedaannya, jika PSO itu harga pokok dikurangi tarif. Sedangkan untuk angkutan perintis pemerintah menanggung semua.



## **INSTITUT STUDI TRANSPORTASI (INSTRAN)**

Jl. Rawajati Barat V, RT 005/04 No. 36

Pancoran - Jakarta Selatan 12750.

Telp/fax: 021-79197057/98028796

E-mail: [info@instran.org](mailto:info@instran.org) | [www.instran.org](http://www.instran.org)

---

Sedangkan mengenai kebijakan yang salah, Agunan menyatakan bahwa kebijakan subsidi yang salah, jadi sebetulnya rohnya ada di jaringannya. Perintis itu rohnya di jaringan, dan pengusulannya oleh daerah, karena masyarakat lokal yang mengetahui kondisi lapangan. Kemudian pemerintah daerah mengusulkan ke pemerintah pusat. Selanjutnya akan di teliti satu-satu untuk kompetensi daerah masing-masing.