

## Politisasi Tarif Kereta Api Kelas Ekonomi

**Darmaningtyas**

KETUA INSTRAN DAN WAKIL KETUA MASYARAKAT TRANSPORTASI INDONESIA

**P**emerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, baru saja mengeluarkan surat keputusan tentang persetujuan kenaikan tarif kereta api ekonomi sebesar 16-62 persen. Namun, ketika keputusan tersebut sedang diimplementasikan, tiba-tiba sudah dibatalkan (pada 8 Januari malam lalu). Konon, pembatalan itu atas permintaan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Boleh jadi alasan SBY meminta pembatalan kenaikan tarif itu adalah kondisi perekonomian masyarakat bawah, pengguna kereta api ekonomi, yang makin terpuruk dengan kenaikan harga cabai yang melambung tinggi. Kenaikan tarif kereta api ekonomi dikhawatirkan menambah beban ekonomi masyarakat bawah.

Secara nominal, besaran kenaikan tarif itu sebetulnya tidak begitu tinggi, karena untuk kereta api ekonomi jarak pendek (kereta rel listrik Jabodetabek, KRDL Surabaya-Lamongan, dan KRL jarak dekat lainnya) kenaikan itu berkisar Rp 500-2.000 saja. Kereta api ekonomi jarak sedang (Kutoarjo-Bandung) hanya Rp 4.500, sedangkan jarak jauh (Surabaya Gubeng-Jakarta Kota) hanya Rp 7.500. Angka Rp 2.000-7.500 tidak berarti bagi golongan menengah ke atas, tapi tampaknya itu dianggap sensitif bagi golongan bawah.

Bila kita mencermati perilaku maupun penampilan fisik para pengguna KRL ekonomi di wilayah Jabodetabek, misalnya, kita memang dapat memperkirakan bahwa mayoritas pendapatan mereka di bawah Rp 2 juta atau malah sebesar upah minimum regional Jakarta (sekitar Rp 1,2 juta). Hal itu terlihat dari fisik mereka yang tidak bersih, pakaian yang lusuh, dan perilaku mereka yang tidak menunjukkan *well educated*. Demikian pula para pengguna kereta api ekonomi jarak jauh. Pada umumnya mereka dari golongan menengah ke bawah, termasuk para mahasiswa miskin yang ingin pergi ke Jakarta atau lainnya. Tidak mengherankan bila mereka rela berdesak-desakan, yang penting dapat berangkat, karena kemampuan membayar mereka rendah.

Barangkali atas dasar pertimbangan realitas di lapangan itulah yang membuat Presiden SBY meminta agar kenaikan tarif kereta api ekonomi tersebut dibatalkan, karena akumulasi uang Rp 500-2.000 dalam sebulan bisa menjadi amat terasa bagi golongan

miskin. Demikian pula uang Rp 4.500-7.500 untuk bepergian jarak sedang dan jauh amat berarti bagi golongan miskin.

Namun memang ada persoalan sosial-budaya yang sekaligus menjadi ironi bagi penumpang kereta api ekonomi, yaitu secara obyektif penumpangnya amat peka terhadap kenaikan tarif, tapi di sisi lain perilaku mereka bisa menimbulkan kejangkelan bagi PT Kereta Api. Sebagai contoh, mereka sensitif dengan kenaikan tarif Rp 500-2.000, tapi di dalam KRL ekonomi itu mereka merokok, mengirim SMS, dan menelepon dengan menggunakan telepon seluler selama ber menit-menit, yang tentu saja membuang pulsa banyak. Uang rokok atau pulsa yang mereka buang di KRL itu mungkin lebih besar daripada besarnya kenaikan tarif. Ironi ini jelas dapat menimbulkan sakit hati pada manajemen PT KA. Dari sisi perilaku pengguna kereta api ekonomi yang demikian, maka kenaikan tarif Rp 500-2.000 dapat ditoleransi. Tentu dengan catatan pelayanannya betul-betul ditingkatkan, bukan sekadar janji.

Apabila Presiden SBY berempati terhadap beban ekonomi para pengguna kereta api ekonomi, kita perlu mendorong para menteri terkait untuk melakukan pendidikan publik khusus kepada para pengguna kereta api ekonomi agar mereka memiliki kesadaran yang tinggi untuk peduli pada dirinya sendiri. Bila merasa terbebani oleh kenaikan tarif kereta api, sebaiknya mereka tidak membuang uang buat membeli rokok atau pulsa sekadar untuk "he-he-he" di dalam kereta dan tidak produktif. Bila hal ini dilakukan, pembatalan kenaikan tarif dapat dinilai *fair*. Jadi aspek *fairness* itu perlu diberlakukan pada pembatalan kenaikan tarif kereta api ekonomi.

### Pertimbangan ekonomi

Pembatalan persetujuan kenaikan tarif ini sudah yang kedua kalinya. Pada 2010, Kementerian Perhubungan sudah memberi lampu hijau atas usulan PT KA untuk kenaikan tarif kereta api ekonomi, tapi persetujuan tertulis itu tidak keluar sampai

tutup tahun 2010. Kenaikan tarif kereta api ekonomi memang selalu menimbulkan tarik-menarik kepentingan: antara bisnis dan politik. Dasar usulan kenaikan tarif oleh PT KA adalah pertimbangan ekonomi belaka bahwa harga barang apa pun, termasuk biaya operasional kereta api, telah naik pesat sejak 2002. Di sisi lain tarif kereta api ekonomi tidak naik sejak 2002. Secara ekonomis, PT KA sulit dituntut untuk meningkatkan pelayanan bila tarifnya tidak naik. Secara politis, bagi pemerintah, kenaikan tarif kereta api ekonomi dinilai kurang menguntungkan karena berdampak buruk langsung menyentuh pada popularitas pimpinan. Respons negatif itu tidak akan tertuju kepada PT KA sebagai operator, tapi akan tertuju kepada pemerintah. Tampaknya kesadaran akan konstelasi politik seperti itulah yang membuat Presiden SBY perlu membatalkan persetujuan kenaikan tarif tersebut. Dasar pembatalan itu adalah pemerintah telah memberikan *public service obligation* (PSO)

kepada PT KA sebagai subsidi pengoperasian kereta api ekonomi. Tampaknya Presiden SBY ingin memperbaiki citranya di depan publik sebagai presiden yang peduli kepada penderitaan warganya. Bahwa implikasi pembatalan itu akan memerosotkan kredibilitas kementerian sektoral, hal tersebut tidak terlalu dipikirkan oleh Presiden SBY. Bagi dia, yang terpenting adalah citranya naik lagi. Keputusan serupa dilakukan pada 2009 saat menjelang pemilihan umum, dengan menurunkan tarif KRL Jabodetabek untuk kelas ekonomi rata-rata Rp 500. Penurunan tarif tersebut dampaknya terhadap penumpang tidak signifikan, tapi beban ekonominya bagi PT KA amat terasa. Di sisi lain, hal itu memuluskan kampanye SBY untuk periode kedua kalinya. Dalam berbagai kampanye tertulis "baru sekali terjadi penurunan harga, termasuk harga tiket KRL".

kepada PT KA sebagai subsidi pengoperasian kereta api ekonomi. Tampaknya Presiden SBY ingin memperbaiki citranya di depan publik sebagai presiden yang peduli kepada penderitaan warganya. Bahwa implikasi pembatalan itu akan memerosotkan kredibilitas kementerian sektoral, hal tersebut tidak terlalu dipikirkan oleh Presiden SBY. Bagi dia, yang terpenting adalah citranya naik lagi. Keputusan serupa dilakukan pada 2009 saat menjelang pemilihan umum, dengan menurunkan tarif KRL Jabodetabek untuk kelas ekonomi rata-rata Rp 500. Penurunan tarif tersebut dampaknya terhadap penumpang tidak signifikan, tapi beban ekonominya bagi PT KA amat terasa. Di sisi lain, hal itu memuluskan kampanye SBY untuk periode kedua kalinya. Dalam berbagai kampanye tertulis "baru sekali terjadi penurunan harga, termasuk harga tiket KRL".

### Peningkatan pelayanan

Tarik-menarik kepentingan antara ekonomi (PT KA) dan politik (pemerintah) akan terus terjadi karena keduanya mem-

punyai titik pandang yang berbeda. Namun perbedaan itu sebetulnya dapat disatukan melalui tekad untuk meningkatkan pelayanan bagi konsumen. Apa pun pertimbangan dalam mengambil keputusan, yang pasti peningkatan pelayanan bagi konsumen harus tetap menjadi prioritas utama. Usul kenaikan tarif oleh PT KA kepada pemerintah adalah dalam rangka meningkatkan pelayanan yang lebih baik. Demikian pula, apa pun keputusan yang diambil oleh pemerintah, perbaikan pelayanan kepada penumpang tidak boleh diabaikan. Konsekuensinya, penolakan Presiden SBY terhadap persetujuan kenaikan tarif perlu diimbangi dengan penambahan jumlah PSO agar PT KA dapat mengoperasikan kereta api ekonomi secara layak. Bila pemerintah mengambil alih tanggung jawab peningkatan pelayanan dengan menambah PSO, pembatalan kenaikan tarif itu tidak menjadi masalah. Yang penting PSO dibayarkan tepat waktu.

Di sisi lain, PT Kereta Api sendiri perlu jujur kepada publik. Betul bahwa tarif kereta api ekonomi sejak 2002 tidak pernah naik, tapi tarif KA bisnis dan eksekutif selalu naik sewaktu-waktu dan besarnya lebih dari dua kali lipat dari tarif awal. Boleh jadi akumulasi kenaikan tarif KA bisnis dan eksekutif itu jauh lebih besar daripada akumulasi kenaikan tarif kereta api ekonomi, mengingat kenaikan tarif itu tidak disertai dengan peningkatan pelayanan apa pun. Sebaliknya, yang terjadi justru penurunan pelayanan. Sebagai contoh, bagi para penumpang KA eksekutif yang semula mendapat fasilitas minum teh dua kali dan sekali makan, sejak Agustus 2009 fasilitas tersebut sudah dihapus. Namun kenaikan tarif KA bisnis dan eksekutif itu tidak pernah diumumkan ke publik. PT KA juga tidak pernah mengekspos pendapatan dari penyewaan ruang di stasiun-stasiun untuk parkir kendaraan maupun kios yang tentu amat besar mengingat sewanya amat mahal. PT Kereta Api hanya mengekspos tidak naiknya tarif kereta api ekonomi sejak 2002, ini jelas tidak *fair*.

Jadi kedua belah pihak, PT KA dan pemerintah, perlu jujur kepada publik dalam usaha meningkatkan pelayanan kereta api. Jangan sampai masyarakat yang sudah membayar pajak menjadi korban atas ketidakjujuran mereka-mereka yang mengambil keputusan untuk publik. ●



MACHFOED GEMBONG (TEMPO)