



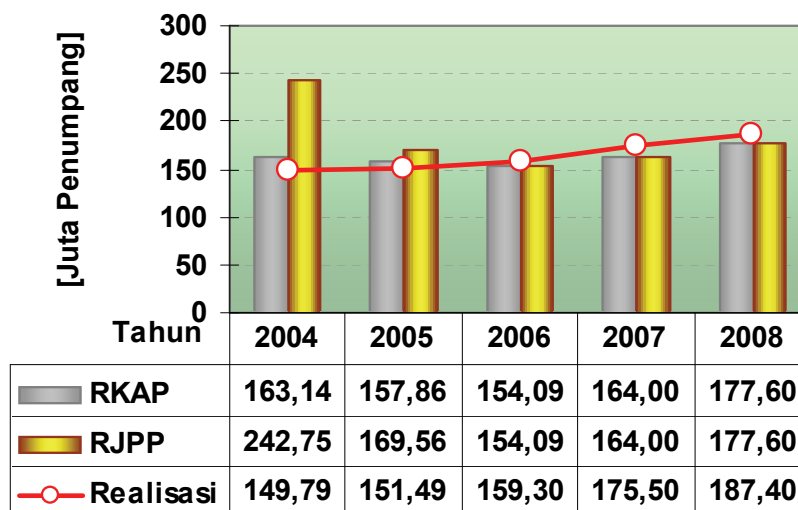
ANALISIS ANGKUTAN KERETA API DAN IMPLIKASINYA PADA BUMN PERKERETAAPIAN INDONESIA

Biro Riset LM FEUI

Operator angkutan kereta api di Indonesia saat ini dilakukan oleh BUMN Perkeretaapian, yaitu PT. Kereta Api (Persero). Pertumbuhan angkutan kereta api yang dilakukan oleh PT. KA, baik penumpang maupun barang menunjukkan peningkatan (Grafik 1 dan Grafik 2). Bahkan, untuk angkutan penumpang, data menunjukkan realisasi volume yang diangkut melebihi yang ditarget.

Grafik 1

Perkembangan Volume Angkutan Penumpang, Tahun 2004 s.d. 2008

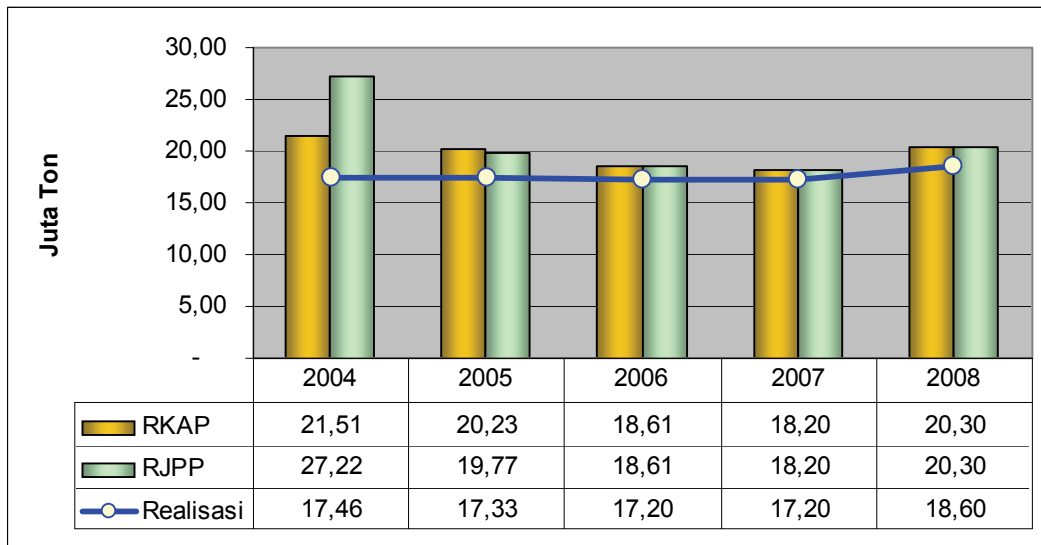


PT. Kereta Api (Persero)

Data angkutan menunjukkan, peluang usaha angkutan kereta api ini masih sangat besar. Di samping jumlahnya yang terus meningkat, realisasi angkutan penumpang yang melebihi target menunjukkan kebutuhan akan jasa kereta api melebihi yang ditargetkan. Sementara untuk angkutan barang, realisasinya belum mencapai target. Hal ini menunjukkan, operator angkutan kereta perlu memperkuat diri untuk membidik angkutan barang.

Grafik 2

Perkembangan Volume (Ton) Angkutan Barang, Tahun 2004 s.d. 2008



PT. Kereta Api (Persero)

Peluang besar angkutan kereta api ini juga didukung oleh beberapa keunggulan yang dimiliki kereta api di samping moda angkutan lainnya. Kereta Api dikenal sebagai moda angkutan yang memiliki multi keunggulan, antara lain: Hemat energi; Hemat lahan; Bersahabat dengan lingkungan; Tingkat keselamatan tinggi; Mampu mengangkut dalam jumlah yang besar & massal; serta Adaptif terhadap perkembangan teknologi. Dikaitkan dengan kecenderungan saat ini, kereta api menjadi moda transportasi yang sangat relevan untuk dikembangkan.

Tabel 1

Perbandingan Pemakaian BBM Antar Moda Angkutan

No	Moda Transportasi	Volume Angkut	Konsumsi Energi BBm / KM	Konsumsi Energi BBM / Orang
1	KERETA API	1500 orang	3 liter	0,002 liter
2	BUS	40 orang	0,5 liter	0,0125
3	PESAWAT TERBANG	500 orang	40 liter	0,08 liter
4	KAPAL LAUT	1500 orang	10 liter	0,006 liter

Sumber: PT. Kereta Api (Persero)

Pihak PT KA sendiri mengakui, manfaat dalam skala nasional dari pengembangan perkeretaapian di Indonesia dapat disebutkan sebagai berikut:* (1) Menekan Kerusakan Jalan Raya, sehingga mampu menghemat keuangan Negara yang dialokasikan untuk perawatan jalan serta membayar berbagai resiko yang timbul selama ini. (2) Menekan Kepadatan Lalulintas Jalan Raya, sehingga meminimalkan pemborosan konsumsi BBM akibat kemacetan lalulintas, serta mengurangi resiko kecelakaan lalulintas di jalan raya. (3) Minimasi biaya angkutan & distribusi Logistik Nasional, sehingga di satu sisi mampu menekan biaya produksi dan membuka peluang kompetisi ekspor, di sisi lain menekan harga satuan produksi konsumsi domestik di pasar. (4) Optimasi Kapasitas Angkut KA, yang selama ini sebagian besar masih "*idle capacity*" khususnya untuk KA Barang.

Analisis Regulasi

Terdapat perkembangan peraturan perundang-undangan yang secara langsung berpengaruh terhadap kegiatan operasional perusahaan.

1) Undang-Undang (UU) No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Berdasarkan masukan dari berbagai pihak, karena dinilai tidak sesuai dengan kemajuan teknologi dan perkembangan tuntutan konsumen, Pemerintah melakukan revisi UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menjadi UU No. 23 Tahun 2007. Beberapa perubahan penting yang dimuat dalam UU tersebut adalah dihilangkannya hak monopoli PT. KERETA API (Persero) dengan membuka peluang bagi pihak swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian di bidang sarana dan prasarana. Hal ini ditujukan untuk mendorong masuknya investasi swasta di bidang perkeretaapian baik sebagai operator (yang diharapkan juga meningkatkan kualitas sarana perkeretaapian yang digunakan) ataupun sebagai investor di bidang prasarana guna mendorong perluasan jaringan transportasi kereta api di Indonesia. Revisi lainnya menyangkut desentralisasi (seiring dengan otonomisasi daerah), sehingga pemerintah lokal dapat berperan serta sebagai investor sarana dan prasarana perkeretaapian di daerahnya sekaligus membuka peluang pemerintah lokal untuk bertindak sebagai operator bisnis perkeretaapian di daerahnya.

* http://www.kereta-api.com/?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=13&menu=tentang

Jadi ke depan pembiayaan untuk investasi sarana dan prasarana perkeretaapian dapat dilakukan juga dengan skema Public Private Partnership (PPP), pembiayaan swasta, maupun pembiayaan pemerintah daerah. Selain itu faktor, kewenangan, standarisasi pelayanan, sertifikasi, lisensi atau perizinan usaha serta perlindungan hak-hak konsumen dalam menikmati layanan kereta api juga dibahas dalam UU tersebut.

Untuk menyikapi UU ini, PT KA harus proaktif melakukan peninjauan dan merealisasikan berbagai kerjasama pengembangan sarana dan prasarana serta perluasan bisnis transportasi integrasi antarmoda baik dengan pihak swasta maupun pemda agar dapat mempertahankan eksistensinya sebagai pihak paling dominan dalam bisnis perkeretaapian Indonesia. Upaya ini diharapkan membuat PT KA akan selalu terlibat dan dilibatkan dalam setiap perkembangan bisnis perkereta apian dengan mengedepankan pengalaman dan keahlian teknis pengelolaan yang sudah terbentuk puluhan tahun.

2) Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta api

Peraturan pemerintah ini mengatur secara lebih terperinci mengenai prasarana dan sarana kereta api. Dalam PP ini, dijelaskan definisi dan cakupan sarana dan prasarana. Selain itu diatur juga tentang pengaturan pemanfaatan prasarana dan sarana. PP ini cukup akomodatif terhadap potensi pengembangan perkeretaapian khususnya yang terkait dengan pemanfaatan prasarana dan sarana. PP ini memungkinkan/ mengizinkan pemanfaatan stasiun dan properti milik PT. KERETA API (Persero) untuk dimanfaatkan di luar usaha angkutan, misalnya untuk pertokoan, rumah makan, perkantoran dan atau keperluan akomodasi lainnya sepanjang tidak mengganggu aktivitas dan fungsi stasiun itu sendiri.

Selain itu pasal-pasal tertentu mengatur prinsip-prinsip yang idealnya diterapkan dalam operasional kereta api, walaupun beberapa di antaranya belum dapat diterapkan dalam perkeretaapian di Indonesia saat ini:

- Tentang perlintasan sebidang, PP ini menjelaskan jika untuk pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, saluran air dan atau prasarana lain, diperlukan persambungan, pemotongan, atau persinggungan dengan jalur kereta api,

maka hal itu dapat dilakukan dengan seizin Menteri dengan memperhatikan beberapa prinsip sebagaimana diatur pada pasal 17 ayat 2. Kenyataannya banyak sekali perlintasan sebidang yang kurang mempertimbangkan faktor keselamatan.

- Komunikasi antar awak kereta api harus direkam (menurut PP pasal 31 ayat 2), belum dapat diterapkan pada seluruh operasional KA karena berkaitan dengan teknologi yang ada.
- Pengaturan pada pasal 47 ayat 2, bahwa dalam hal penyediaan sarana KA, perlu diutamakan produksi dalam negeri, belum dapat dilakukan.
- Penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat dan orang sakit pada prasarana dan sarana KA sebagaimana diatur pada pasal 58 ayat 1, belum dimungkinkan dalam waktu dekat menunggu beberapa kebijakan yang mendukungnya.

Namun beberapa pengaturan terlihat masih bernuansa birokratis antara lain terlihat pada:

- Pasal 17 (2) Perlunya izin Menteri dalam hal diperlukan persambungan, pemotongan, atau persinggungan jalur kereta api, maka hal itu dapat dilakukan dengan seizin Menteri dan dengan memperhatikan beberapa prinsip.
- Pasal 54 Menteri melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api.

Selain itu, dalam pasal 77, dijelaskan bahwa: perlintasan sebidang yang pada saat berlakunya PP ini telah ada tetapi belum memiliki izin, harus mendapatkan izin dan dilengkapi dengan perlengkapan perlintasan. Ketentuan ini di satu sisi mengusahakan agar tidak ada perlintasan sebidang yang liar, namun di sisi lain membuka celah untuk legalisasi perlintasan liar.

3) UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah

Dalam menghadapi perkembangan keadaan, baik di dalam maupun di luar negeri, serta tantangan persaingan global, Pemerintah Pusat memandang perlu menyelenggarakan Otonomi Daerah dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada daerah secara proposional, yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya

nasional, serta perimbangan keuangan Pusat dan Daerah, sesuai dengan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, dan keadilan, serta potensi dan keanekaragaman Daerah, yang dilaksanakan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Hal tersebut dituangkan dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2004. Pelaksanaan Undang-Undang ini memberikan keleluasaan bagi Pemerintah Daerah dalam mengatur dan mengelola sarana dan prasarana, serta sumber daya yang berada di bawah tanggung jawabnya.

Untuk itu terdapat peluang bagi PT. KERETA API (Persero) untuk bekerja sama dengan Pemerintah Daerah untuk menyediakan solusi transportasi yang sustainable khususnya dalam pengembangan perkeretaapian sehingga akan meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat, mendorong perekonomian daerah serta memperbesar akses transportasi antar wilayah.

4) UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

Dalam rangka mendukung penyelenggaraan Otonomi Daerah melalui penyediaan sumber-sumber pembiayaan berdasarkan desentralisasi, dekonsentrasi, dan tugas pembantuan, perlu diatur perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah berupa sistem keuangan yang diatur berdasarkan pembagian kewenangan, tugas dan tanggung jawab yang jelas antar tingkat pemerintahan, yang dituangkan dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 2004. Pelaksanaan Undang-Undang ini memberikan keleluasaan bagi Pemda untuk melakukan pembiayaan dalam menyelenggarakan pemerintahan, pelayanan masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Hal ini berdampak positif bagi perusahaan untuk melakukan kerjasama dengan Pemerintah Daerah dalam upaya efisiensi / menekan pemborosan biaya ekonomis yang sekaligus membuka peluang pengembangan bisnis yang juga menguntungkan Perusahaan

Analisis Benchmarking

Berdasarkan pada data kinerja konsolidasi untuk PT Kereta Api yang kemudian dibandingkan dengan kinerja salah satu perusahaan pengelola jasa transportasi

perkeretaapian besar dunia, Central Japan Railway, diperoleh gambaran seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel 2
Benchmark Kinerja PT. KA dan Central Japan Railway

Uraian	KAI			Central Japan Railway				
	Growth 2007	Komposisi 2006 2007		Growth 2006 2007		Komposisi 2005 2006 2007		
Operating Revenues	-3.66%	100.00%	100.00%	1.61%	4.57%	100.00%	100.00%	100.00%
Total Operating Expense	3.98%	104.73%	113.03%	2.34%	3.33%	75.32%	73.01%	72.14%
Operating Income	165.19%	-4.73%	-13.03%	-0.31%	7.94%	24.68%	26.99%	27.86%
Non Operating Revenue	112.56%	4.92%	10.85%		-12.76%	0.00%	0.67%	0.56%
Non Operating Expense		0.00%	0.00%		-5.06%	0.00%	11.79%	10.70%
Ordinary Income	-1232.02%	0.19%	-2.18%	16.73%	24.68%	15.87%	15.87%	17.71%
Extraordinary Gain	-100.00%	0.01%	0.00%		79.96%	0.00%	1.29%	2.21%
Extraordinary Loss		0.00%	0.00%		72.38%	0.00%	1.53%	2.52%
Income before income taxes and minority interests	-1167.30%	0.20%	-2.18%	12.82%	16.49%	11.31%	15.63%	17.41%

Data Tabel 2 menunjukkan, Central Japan Railways berhasil menjalankan usahanya secara efisien dengan margin laba operasi rata-rata di kisaran 30%. Sementara Gambar 1 menunjukkan, pengembangan bisnis pendukung jasa transportasi kereta api yang dilakukan oleh Central Japan Railways. Gambar 1 menunjukkan, bisnis pendukung yang dilakukan oleh Central Japan Railways dapat memberikan kontribusi hingga 26% total pendapatan dan 6% keuntungan operasi. Hal ini juga dapat menjadi benchmark bagi PT. KA sebagai BUMN satu-satunya operator kereta api di Indonesia saat ini.

Gambar 1
Komposisi Bisnis Central Japan Railway

