



Kerjasama Riset UGM dan Kemenhub
Kolaborasi Merespon Dampak Pandemi Covid-19 dan
Strategi Recovery pada Kehidupan Normal Baru di
Sektor Transportasi

ADAPTASI PARADIGMA BARU PERKERETAAPIAN SELAMA DAN PASCA PANDEMI COVID-19

Webinar Series

“Strategi Pemulihan Bisnis Angkutan Jalan dan Perkeretaapian”

21 September 2020

Tim Tenaga Ahli Universitas Gadjah Mada:

Prof. Dr. Ir. Agus Taufik Mulyono, MT., IPU., ASEAN Eng (Ketua Tim)

Wakhid Slamet Ciptono, Ph.D., Dr. Arif Wismadi, Hengki Purwoto, MA., Dr. Kuncoro Harto Widodo,
Dr. Eng. Imam Muthohar, Dian Agung Wicaksono, S.H., LL.M., R. Derajad Sulisty Widhyharto, S.Sos.,
M.Si., Dr. Bambang Hidayana, MA.

Struktur Paparan



Pendahuluan

**Situasi yang
Harus Direspon**

**Pilihan
Kebijakan dan
Implikasinya**

Adaptasi

Pendahuluan



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

BANGUN SISTEM TRANSPORTASI BERBUDAYA HIGIENIS

Kita perlu membangun sistem transportasi berbudaya higienis (transportasi humanitarian) dan meminimalkan kontak fisik, lebih terdigitalisasi, dan lebih terdesain secara adaptif meski tarif transportasi publik cenderung lebih mahal atau perlu subsidi lebih besar dari pemerintah.

Budi Karya Sumadi
Menteri Perhubungan

@kemenhub151 | www.dephub.go.id

budikaryas

BANGUN SISTEM TRANSPORTASI BERBUDAYA HIGIENIS

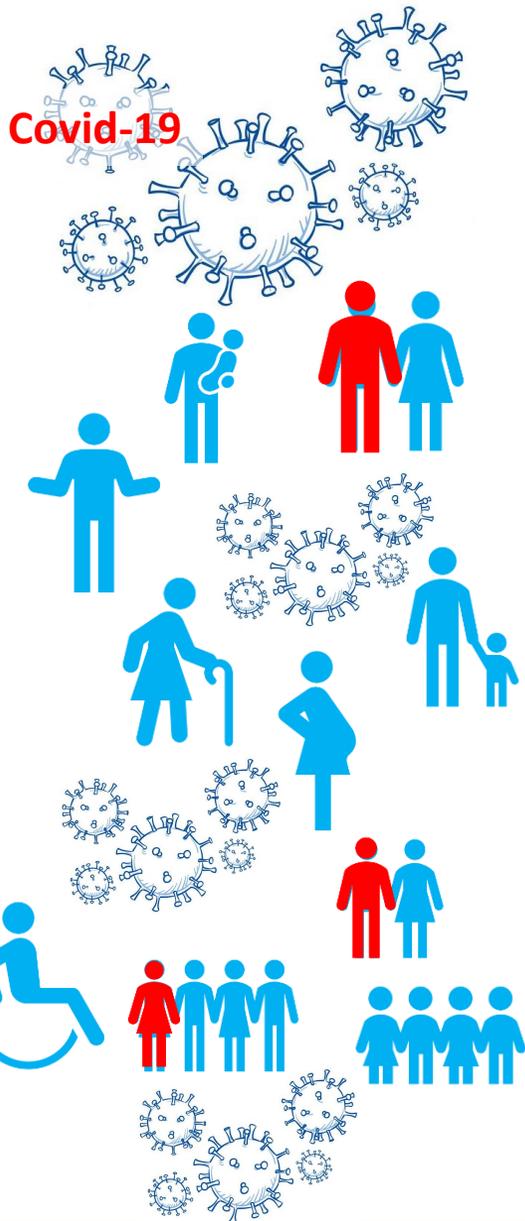
*Kita perlu membangun sistem transportasi berbudaya higienis (**transportasi humanitarian**) dan meminimalkan kontak fisik, lebih terdigitalisasi, dan lebih terdesain secara adaptif meski tarif transportasi publik cenderung lebih mahal atau perlu subsidi lebih besar dari pemerintah*

Menteri Perhubungan

Medsos Kemenhub, 8 Juni 2020

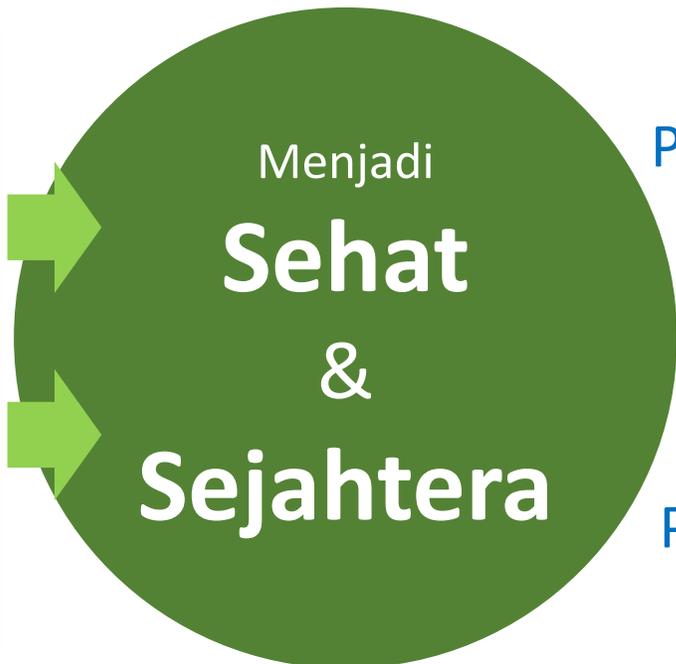


KERANGKA PIKIR



Covid-19

Konsensus Bersama

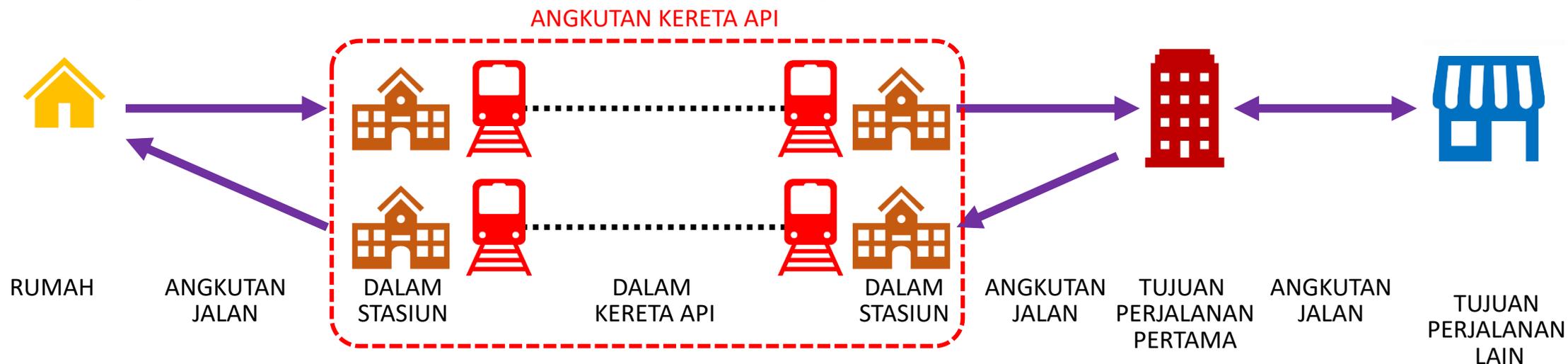


Paradigma Baru
dan Strategi
Pemu-
lihan
Sektor
Perkeretaapian



Opsi Kebijakan

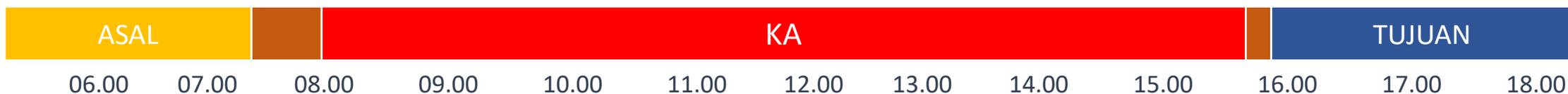
Angkutan Umum (KA) sumber penularan Covid-19?



TIPIKAL KERETA KOMUTER



TIPIKAL KERETA ANTAR KOTA (CONTOH: ARGO DWIPANGGA JKT-YK)



Kasus di tempat lain:

- Resiko penularan via subway relatif kecil (4.4%) jika mengikuti pedoman kesehatan (Cooley et al, Journal of Urban Health, 2011)
- Dari 150 kluster kasus di Paris tidak satupun yang berasal dari angkutan umum (France Public Health, 2020)
- Dari 355 kasus di Austria, tidak satupun yang tertularkan di angkutan umum (AGES, 2020)
- Dengan ridership 12,9 juta penumpang per hari, sejauh ini baru ditemukan 1.100 kasus saja di subway Hongkong (JHU, 2020)
- Dengan tingkat ridership kereta yang sangat tinggi di Jepang, tidak ditemukan cluster yang berasal dari kereta (Sciencemag.com, 2020)

Situasi yang Harus Direspon oleh Kondisi Baru Pengelolaan Angkutan KA

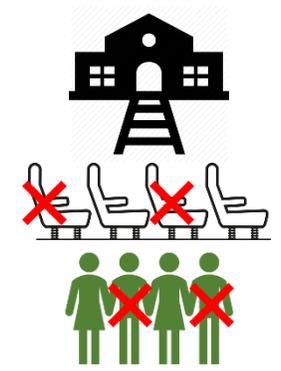


Studi ini terkait dengan studi cluster 1, 2, 3 dan 4.



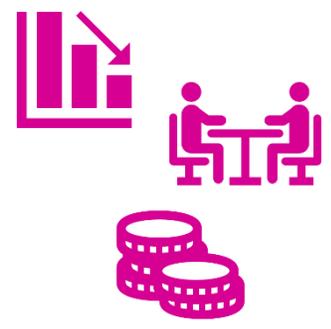
CLUSTER 1

Pengendalian transportasi (PM 18 dan 25 dan SE 4) sebagai pengendalian Covid-19



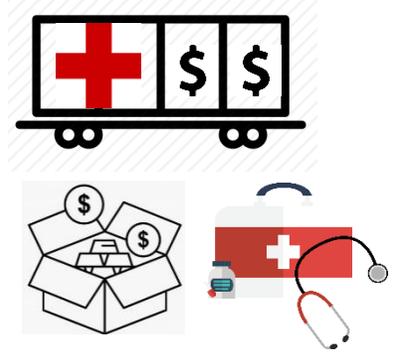
CLUSTER 2

Pengaturan sarana dan prasarana sebagai pengendalian Covid-19



CLUSTER 3

Pengendalian dan pengaturan mengan-cam keberlangsungan bisnis kereta api



CLUSTER 3

Peluang logistic kemanusiaan untuk kereta api



CLUSTER 4

Transformasi menjadi humanitarian transport untuk pemulih-an sector kereta api



Implikasi Pengendalian Mobilitas

(hasil dari kajian di Cluster 1)



TEMUAN STUDI

Pengendalian mobilitas menjadi kunci, semakin ketat dan semakin awal pembatasan lebih baik.

Sektor mobilitas berdampak pada "penyebaran kasus Covid-19"

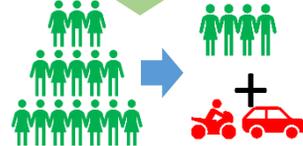
Stay at home berdampak pada penurunan penyebaran Covid-19

"Peningkatan kasus" lebih ditentukan oleh cara melakukan aktivitas di luar sektor mobilitas

IMPLIKASI



Pemberlakuan secara terus dan ketat terkait persyaratan perjalanan sesuai karakteristik penyebaran Covid-19



Pemberlakuan karantina dan pengendalian mobilitas berdasarkan pola sebaran



Pemberlakuan stay at home pada wilayah-wilayah dengan kerentanan tinggi



Pemberlakuan secara terus dan ketat terkait kontrol aktivitas wilayah rentan penyebaran Covid-19

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

	v	v	v	v
	v	v		
	v	v		
			v	v

Implikasi Pengaturan Sarana Prasarana

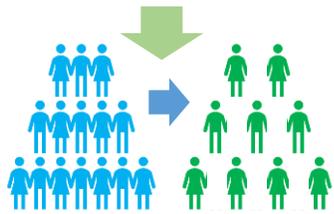
(hasil dari kajian di Cluster 2)



TEMUAN STUDI

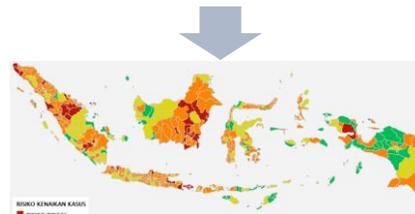
IMPLIKASI

Penurunan kerentanan



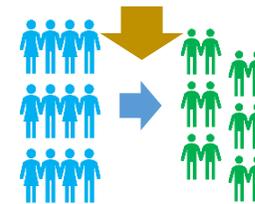
Pengelolaan penumpang dengan kerentanan (profil penumpang, profil ruang stasiun)

Penurunan bahaya



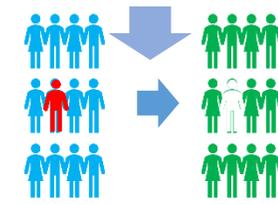
Penetapan zona bahaya di kota stasiun asal

Pengelolaan kapasitas



Pengurangan jumlah penumpang pada tiap perjalanan kereta
Pengaturan jadwal untuk menjaga jumlah optimal penumpang dalam stasiun

Protokol kesehatan



Peningkatan kapasitas protokol pencegahan penyebaran

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

		✓		✓
	✓		✓	✓
	✓	✓	✓	✓
	✓	✓		✓
			✓	✓
			✓	✓

Implikasi Dampak Pandemi

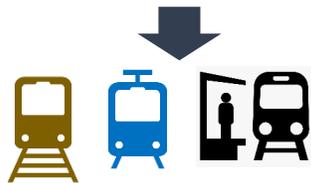
(hasil dari kajian di Cluster 3)



TEMUAN STUDI

IMPLIKASI

Peningkatan biaya sarana dan prasarana (operasi dan pemeliharaan)



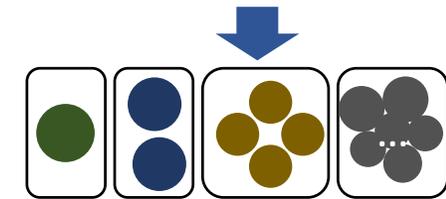
Untuk melayani jumlah penumpang yang sama dibutuhkan biaya yang lebih besar.

Penurunan pendapatan dari penumpang dan potensi peningkatan dari barang



Penurunan jumlah penumpang yang drastic (70%) berdampak besar pada penurunan pendapatan. Terjadi penurunan ketahanan bisnis, operator beroperasi rugi.

Model pengelolaan angkutan kereta api



Potensi kenaikan tarif pada batas tertentu saja
Prosedur ketat lebih disukai dan tidak mempengaruhi keputusan penumpang

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

	↓	↓	↓
			v
	v	v	v
	v	v	

Implikasi Bisnis Logistik Kemanusiaan

(hasil dari kajian di Cluster 3)

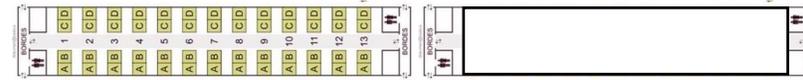
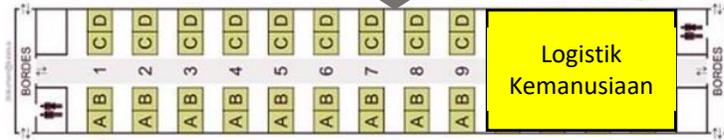


TEMUAN STUDI

Utilisasi sebagian gerbong eksisting untuk komoditi logistik kemanusiaan

Penambahan kapasitas khusus komoditi logistik kemanusiaan

IMPLIKASI



Menurunnya pendapatan dari gerbong yang digunakan untuk layanan kemanusiaan

Perlu investasi untuk tambahan kapasitas logistic kemanusiaan

Biaya operasi dan pemeliharaan dari gerbong yang diutilisasi tetap besarnya

Perlu biaya operasi dan pemeliharaan dari gerbong baru yang digunakan untuk layanan logistic kemanusiaan

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

	v	v
	v	v
	v	v
	v	v

Implikasi Pemulihan Bisnis KA

(hasil dari kajian di Cluster 4)



TEMUAN STUDI

IMPLIKASI

Pengelolaan pasar



Penguatan Customer eksisting
Identifikasi market baru yang tidak head-to-head dengan bisnis lain

Public service menjadi humanitarian service



Layanan operasi KA tidak hanya berorientasi profit
Perubahan terkait konteks pembiayaan operasi dan pemeliharaan agar mampu mendukung konsep humanitarian

KA menjadi backbone layanan kemanusiaan



Menurunnya utilisasi untuk area yang komersial dikarenakan digunakan untuk layanan kemanusiaan, biaya harus ditanggung operator

Prasarana KA sebagai infrastruktur strategis



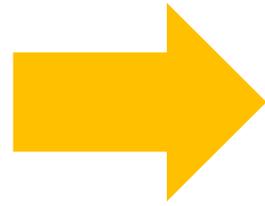
Karena sifatnya yang strategis, pemerintah harus menanggung biaya tambahan untuk memastikan layanan infrastruktur strategis

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

		v	v
v	v	v	v
v			

Pilihan kebijakan pengelolaan



OPSI 1

Pemulihan Bisnis KA
Tidak sensitif dari sudut nilai kemanusiaan

OPSI 2

Misi Kemanusiaan
Tidak sensitif dari sudut pemulihan bisnis KA

OPSI 3

Utamakan Nilai Kemanusiaan untuk Ekonomi lebih baik
Inovasi untuk menghadirkan keduanya



S STRATEGIS (makro)

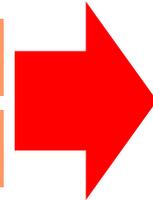
- Being Healthier and Better Economy
- Balanced Approach of Growth and Development
- Humanistic Transport Company



Angkutan kereta api sebagai bagian dari Humanitarian Transportation

T TAKTIS (meso)

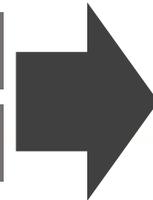
- Humanistic BUMN
- Non-negotiable humanitarian measure



Alokasi sumber daya untuk mewujudkan kereta api sebagai bagian dari Humanitarian Transportation

O OPERASIONAL (mikro)

- Business to business humanitarian commitment
- Quality of Humanitarian Services



Organisasi dan manajemen di tingkat operasi dan di tingkat individu

Adaptasi terhadap pengendalian mobilitas



Pengendalian pergerakan

Pengendalian harus dilakukan secara fleksibel dan responsive oleh pemerintah terhadap angkutan KA.

Pengendalian di sector KA harus memastikan tersedianya akses alternatif untuk layanan dasar seperti barang dan kedaruratan, baik oleh angkutan KA lain maupun oleh moda lain.

Pengendalian pada titik integrasi antar moda harus dilakukan untuk memastikan standar pengendalian yang sama.



Peningkatan aktivitas daring

Peningkatan aktivitas daring melalui dukungan regulasi pemerintah untuk memastikan optimalisasi hasil kerja dan dukungan infrastruktur ICT.

Pemerintah memastikan tersedianya pembiayaan untuk mendukung tersedianya akses internet yang baik bagi semua.

Dukungan pembiayaan bagi operasi KA yang diperkirakan akan rugi dikarenakan peningkatan aktivitas daring



Dukungan logistik luring

Peningkatan aktivitas daring akan membutuhkan lebih banyak dukungan logistic luring.

Dukungan sector KA pada angkutan barang untuk meningkatkan mobilitas logistic merupakan peluang bisnis.



Kontrol pada meeting place

Kontrol yang ketat perlu dilakukan pada tempat-tempat bertemu orang untuk memastikan tingkat penyebaran yang rendah.

Pengelola KA harus memastikan seluruh sarana/prasarana KA sebagai tempat bertemu orang harus mampu dikontrol secara baik dan sesuai dengan protocol kesehatan



Adaptasi sarana/prasarana



Kapasitas turun

Pengelola KA harus mempersiapkan dan mengoperasikan sarana/prasarana dengan kapasitas yang lebih kecil dari sebelumnya dikarenakan kebutuhan akan *physical distancing*.



Jadwal lebih padat

Pengelola KA harus menyediakan layanan KA dengan frekuensi yang lebih tinggi, untuk melayani demand penumpang KA yang sama.

Peningkatan kapasitas sarana/prasarana harus oleh pengelola KA terutama di wilayah-wilayah perkotaan yang tingkat layanannya lebih tinggi



Protokol pencegahan

Protokol pencegahan penularan di KA menjadi kewajiban utama dan ini menjadi tanggung jawab penyedia layanan KA.

Protokol ini berupa pengecekan, penyediaan peralatan protocol, termasuk diantaranya adalah system tracking yang memungkinkan pemantauan terhadap asal-tujuan penumpang.



Investasi sarana/prasarana

Investasi sarana/prasarana harus disediakan oleh pemerintah/pengelola KA untuk memastikan ketersediaan layanan dengan standar yang baik.

Investasi juga dibutuhkan pengelola KA untuk mengkonversi sebagian sarana/prasarana untuk layanan angkutan barang.

Investasi juga akan penting disediakan oleh pengelola KA bagi pengembangan bisnis angkutan KA masa depan.



Adaptasi bisnis KA



Produktivitas turun

Pengelola KA harus siap mengoperasikan KA dengan produktivitas lebih rendah dari sebelumnya, jika tanpa dukungan Pemerintah untuk menaikkan pendapatan atau mengurangi biaya.

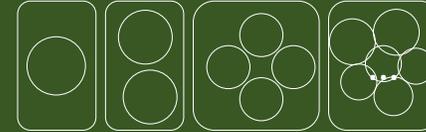
Dalam jangka pendek, pengelola KA harus mengatasi permasalahan ini dengan cara memaksimalkan pendapatan dan meminimalisasi biaya tanpa menimbulkan dampak social berupa pengurangan karyawan



Bisnis-bisnis baru

Perlu identifikasi dan pengembangan bisnis-bisnis baru untuk pengelola KA untuk mampu mengkompensasi penurunan produktivitas.

Peningkatan komitmen business-to-business antara pengelola KA dan entitas bisnis lain (misalnya yang membutuhkan angkutan barang) untuk memastikan bisnis jangka panjang.



Model pengelolaan

Pemerintah perlu mengkaji model pengelolaan baru untuk memberikan opsi-opsi yang lebih baik dalam rangka memastikan layanan terbaik dengan situasi baru (Monopoli - Duopoli - Oligopoli – Liberalisasi)



Peningkatan angkutan barang

Diperkirakan angkutan barang baik komersial maupun untuk layanan logistic kemanusiaan akan menjadi bisnis yang menjanjikan bagi KA.

Sarana/prasarana harus mampu mengantisipasi perubahan ini dan secara fleksibel mampu merespon.

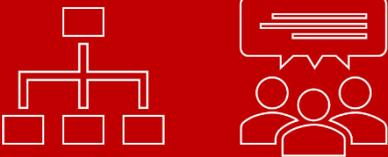


Adaptasi regulasi



KA menjadi humanitarian service

Pemerintah mendukung angkutan KA untuk layanan kemanusiaan (*humanitarian service*), yaitu layanan yang memastikan perlindungan manusia dari sisi kesehatan, layanan bagi yang terdampak Covid-19 secara ekonomi, maupun layanan bagi aspek kemanusiaan lain.



Sumber daya pengelolaan angkutan KA

Pemerintah harus memastikan layanan KA mampu terselenggara sesuai standar pelayanan dengan cara tetap mempertahankan tingkat kesehatan bisnis KA terdampak Covid-19.

Penurunan kualitas operasi dikarenakan penurunan dari aspek pengelolaan (misalnya terkait pendapatan yang turun dan biaya operasi yang naik) harus menjadi tanggung jawab pemerintah.

Relaksasi atau pengaturan ulang terkait misalnya TAC, IMO bisa dilakukan untuk mendukung upaya diatas.



Mitigasi dampak sosial

Dampak social akibat pengaturan ulang bisnis KA terdampak Covid-19 (misalnya PHK) harus dipertegas siapa yang bertanggung jawab



Backbone layanan kemanusiaan

Pemerintah dan Pengelola KA mempersiapkan KA sebagai backbone layanan kemanusiaan misalnya untuk angkutan alat-alat Kesehatan, logistic pangan maupun angkutan lain



Identifikasi perubahan



ASPEK	Strategis (makro)	Taktis (meso)	Operasional (mikro)
Penyelenggaraan layanan publik	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan kriteria humanitarian service • Penetapan KA sebagai infrastruktur strategis • Penyiapan integrasi dengan layanan kemanusiaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi PSO • Relaksasi TAC untuk transportasi humanitarian • Penyediaan IMO secara rutin 	
Pembatasan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi pembatasan wilayah 	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan dan enforcement dari pembatasan perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan layanan pengganti
Pengendalian transport	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi ijin beroperasi angkutan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaturan operasi angkutan 	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas fasilitas pengendalian
Perubahan kapasitas dan desain sarana prasarana	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan standar baru desain prasarana dan sarana 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan biaya perubahan prasarana dan sarana dan penerapan protocol Kesehatan 	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana prasarana
Persyaratan pembatasan	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi persyaratan untuk melakukan perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan dan enforcement dari pembatasan perjalanan 	
Subsidi untuk persyaratan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan kebijakan subsidi untuk melengkapi persyaratan perjalanan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaturan implementasi persyaratan perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan mekanisme penerapan subsidi
Kenaikan tarif vs biaya operasi	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi tarif angkutan KA 	<ul style="list-style-type: none"> • Antisipasi kenaikan biaya operasi • Antisipasi penurunan pendapatan operasi 	
Pengelolaan logistik kemanusiaan	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaturan logistic kemanusiaan sebagai bagian dari humanitarian service 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan angkutan logistic KA 	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan komitmen bisnis ke bisnis



Terima kasih