



**BADAN KEAHLIAN
DPR RI**
*Bridging research to parliament
Evidence based policy making*

EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN PUBLIC SERVICE OBLIGATION DAN SUBSIDI SEKTOR TRANSPORTASI

**20
25**

**ANALISIS
RINGKAS
CEPAT**



**BADAN KEAHLIAN
DPR RI**

*Bridging research to parliament
Evidence based policy making*

Pengarah:

Dr. Inosentius Samsul, S.H., M.Hum.

Penanggungjawab:

Dr. Aulia Sofyan, S.Sos., M.Si.

Penulis:

Achmad Yugo Pidhegso, S.E.

M. Anggara T. Siregar, S.E.

**20
25**

**ANALISIS
RINGKAS
CEPAT**

A. PENDAHULUAN

Pemerintah mempunyai kewajiban untuk menyediakan pelayanan publik bagi masyarakat. Hal ini merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 34 Ayat 3 yang menyebutkan bahwa Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Oleh karena itu, Pemerintah menyediakan fasilitas pelayanan publik yang dikenal dengan subsidi *Public Service Obligation (PSO)*. Subsidi PSO adalah aktivitas pelayanan yang membebani anggaran pemerintah sehingga harus diorganisasikan dan dipertanggungjawabkan dengan profesional agar dapat memenuhi tuntutan transparansi, kewajaran dan akuntabilitas (Neviyanti, 2018).

Di dalam Nota Keuangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2025 (2024), Pemerintah mengalokasikan anggaran untuk Subsidi PSO kepada masyarakat melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapat penugasan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik yang lebih terjangkau bagi masyarakat, salah satunya di bidang transportasi. BUMN yang mendapat penugasan terkait PSO di bidang transportasi adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI) dan PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) (PT. Pelni). Pelaksanaan PSO pada pelayanan angkutan kereta api antara lain meliputi: pelayanan angkutan kereta api (KA) ekonomi jarak jauh, KA ekonomi jarak sedang, KA ekonomi jarak dekat, KA ekonomi Lebaran, Kereta Rel Diesel (KRD) ekonomi, Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek, KRL Yogyakarta, dan LRT Jabodebek. Pelaksanaan PSO pada pelayanan angkutan laut meliputi pelayanan angkutan kapal laut penumpang kelas ekonomi.

Selain Subsidi PSO, Pemerintah juga menyediakan layanan transportasi umum yang mendapat subsidi transportasi di luar dari anggaran Subsidi PSO. Subsidi tersebut diberikan untuk penyediaan layanan angkutan jalan perintis (penumpang dan barang), angkutan penyeberangan perintis dan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service (BTS)* untuk transportasi darat; layanan angkutan laut perintis, angkutan perairan di pelabuhan (kapal rede), angkutan tol laut, angkutan khusus ternak untuk transportasi laut; layanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) untuk transportasi udara dan layanan kereta api perintis untuk transportasi perkeretaapian. Penyediaan subsidi transportasi ini bertujuan untuk menyediakan tarif layanan yang terjangkau bagi masyarakat, memperkuat konektivitas dan mengurangi disparitas harga barang/logistik antar wilayah.

B. PERKEMBANGAN PENYELENGGARAAN PSO DAN SUBSIDI TRANSPORTASI

Dalam periode 2020-2023, realisasi anggaran pemberian subsidi di semua moda transportasi baik melalui subsidi PSO maupun subsidi transportasi lainnya cenderung mengalami peningkatan. Untuk transportasi darat, realisasi anggaran selama tahun 2020-2023 mencapai Rp3.986,94 miliar. Realisasi anggaran tersebut terdiri dari Rp497,16 miliar untuk angkutan jalan perintis penumpang dan barang, Rp2.003,26 miliar untuk angkutan penyeberangan perintis dan Rp1.486,52 miliar untuk angkutan perkotaan berbasis BTS. Di tahun 2024, anggaran subsidi untuk transportasi darat mencapai Rp1.368,15 miliar dan realisasi anggaran hingga Bulan

Oktober 2024 realisasi mencapai Rp856,35 miliar. Dengan realisasi anggaran tersebut, Pemerintah telah menyediakan layanan angkutan perkotaan dengan skema BTS yang melayani 11 wilayah dengan 817 unit bus dan 54 unit mobil *feeder* dengan total penumpang yang mencapai lebih dari 70 ribu penumpang di tahun 2024. Wilayah tersebut adalah Palembang, Medan, Denpasar, Surakarta, Yogyakarta, Makassar, Banyumas, Banjarmasin, Bandung, Surabaya dan Balikpapan. Selain itu, angkutan jalan perintis telah melayani 322 lintasan trayek untuk penumpang dan 7 lintasan trayek untuk barang. Sedangkan angkutan penyeberangan perintis telah melayani masyarakat di 269 lintasan trayek dengan 104 armada kapal penyeberangan perintis.

Untuk transportasi laut, realisasi anggaran selama tahun 2020-2023 mencapai Rp15.902,98 miliar. Realisasi anggaran tersebut terdiri dari subsidi angkutan laut perintis Rp4.508,10 miliar, subsidi angkutan khusus ternak Rp219,42 miliar, subsidi tol laut Rp1.551,44 miliar, subsidi angkutan perairan di pelabuhan (kapal rede) Rp123,27 miliar dan subsidi PSO kepada PT. Pelni sebesar Rp9.500,75 miliar. Realisasi anggaran PSO Transportasi Laut sepanjang 2020-2023 telah menghasilkan berbagai keluaran. Subsidi angkutan laut perintis di tahun 2024 melayani 107 lintasan trayek. Subsidi angkutan khusus ternak secara akumulatif telah mengangkut 161.325 ton ternak sepanjang 2020-2023 dan menyediakan 6 lintasan kapal di 6 trayek. Subsidi tol laut telah mengangkut 102.877 *twenty-foot equivalent unit* (TEUs) dan 3.178 ton yang melayani di 29 lintasan trayek dengan 37 armada kapal. Subsidi angkutan perairan di pelabuhan (kapal rede) telah melayani 158.650 penumpang yang melayani di 16 lintasan trayek dengan 16 armada kapal. Subsidi PSO kepada PT. Pelni telah melayani 10.807.646 penumpang di 26 lintasan trayek dengan 26 armada kapal.

Untuk transportasi udara, realisasi anggaran selama tahun 2020-2023 mencapai Rp1.897,58 miliar, baik untuk penumpang maupun kargo. Subsidi angkutan udara perintis tersebut telah meningkatkan rute layanan penerbangan perintis dari 28 rute pada tahun 2020 menjadi 41 rute pada tahun 2023 untuk angkutan udara perintis kargo dan 188 rute pada tahun 2020 menjadi 227 rute pada tahun 2023. Jumlah penumpang yang telah dilayani penerbangan perintis pada 2020-2023 cenderung mengalami peningkatan dengan total akumulatif sebanyak 965.185 penumpang. Sedangkan total barang yang sudah diangkut dengan penerbangan perintis kargo mencapai 18.857 ton sepanjang periode 2020-2023.

Untuk transportasi perkeretaapian, realisasi anggaran selama tahun 2020-2023 mencapai Rp13.181,64 miliar. Realisasi anggaran tersebut terdiri dari subsidi layanan kereta api perintis sebesar Rp499,68 miliar dan subsidi PSO kepada PT. KAI sebesar Rp12.681,96 miliar. Jumlah penumpang yang dilayani melalui layanan kereta api perintis sepanjang 2020-2023 mengalami peningkatan setiap tahun, rata-rata meningkat 60,34 persen per tahun. Jumlah penumpang yang telah dilayani sepanjang 2020-2023 mencapai lebih dari 11 juta penumpang. Jumlah penumpang melalui PSO kereta api berfluktuasi pada periode yang sama, mengalami penurunan di 2021, meningkat di 2022 dan kembali menurun di 2023. Jumlah penumpang yang terlayani melalui subsidi kereta api perintis dan subsidi PSO kereta api pada periode 2020-2023 mencapai 749.794.724 penumpang.

Berbagai keluaran dari anggaran PSO bidang transportasi tersebut telah memberikan pengaruh positif terhadap beberapa hal yang memang menjadi tujuan dari pemberlakuan kebijakan PSO bidang transportasi. Dampak positif yang ditimbulkan adanya kebijakan PSO dan subsidi di bidang transportasi masih sangat dibutuhkan di masa mendatang. Kebutuhan tersebut didasarkan pada rasio konektivitas nasional yang masih belum optimal, yakni masih 0,763 pada 2023. Apabila diperinci, konektivitas berdasarkan jenis moda transportasi juga masih belum optimal. Konektivitas transportasi perkotaan 0,458; konektivitas transportasi darat 0,946; konektivitas transportasi laut 0,940; konektivitas transportasi udara 0,780 dan konektivitas transportasi perkeretaapian 0,450 (Kementerian Perhubungan, 2024). Kebutuhan PSO bidang transportasi juga didasarkan pada ketimpangan pembangunan dan disparitas harga antar wilayah yang masih membutuhkan intervensi kebijakan di bidang transportasi.

C. TANTANGAN PENYELENGGARAAN PSO DAN SUBSIDI TRANSPORTASI

Meskipun adanya layanan PSO dan subsidi transportasi memberikan banyak manfaat, tetapi masih terdapat beberapa tantangan yang harus menjadi perhatian Pemerintah dalam melanjutkan kebijakan PSO dan subsidi bidang transportasi di masa mendatang. Setiap moda transportasi memiliki permasalahan masing-masing dalam penyelenggaraan layanan dengan subsidi.

a) Transportasi Darat

Pertama, masih belum memadainya dukungan pemerintah daerah terhadap layanan angkutan perkotaan skema BTS. Belum memadainya dukungan pemerintah daerah, salah satunya terlihat dari infrastruktur pendukung yang belum memadai. ITDP Indonesia (2023) mengungkap alokasi anggaran dari pemerintah daerah masih terbatas pada penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik seperti shelter, halte, rambu dan marka bus stop, trotoar dan perbaikan jalan, dan koordinasi antar pemerintah daerah belum maksimal untuk penyediaan infrastruktur pendukung. Temuan lain yaitu: (i) belum optimalnya pelaksanaan upaya push and pull dalam mendukung layanan angkutan perkotaan skema BTS, yang memengaruhi masih rendahnya jumlah pengguna atau penumpang; dan (ii) masih rendahnya keterlibatan pemerintah daerah terhadap operasional layanan yang berdampak terhadap kurangnya komitmen atau rasa kepemilikan pemerintah daerah dalam mengembangkan transportasi publik perkotaannya.

Kedua, armada tidak layak pakai akibat usia armada, rendahnya ability to pay dan kondisi infrastruktur menjadi penyebab tingginya biaya operasional yang harus ditanggung operator penyedia. Saat ini, armada yang melayani angkutan perintis sudah tidak memadai atau layak pakai karena telah banyak melewati usia teknis (Ditjen Perhubungan Darat, 2024; Hidayat, 2024; Sari & Kurniawan, 2023). Perum DAMRI mengungkap kondisi infrastruktur jalan daerah yang tidak memadai di tengah armada sudah mencapai umur teknis menyebabkan tingginya biaya operasional, yang pada akhirnya berdampak pada belum optimalnya layanan angkutan darat perintis (Sari & Kurniawan, 2023). Tingginya biaya operasional tersebut sering kali tidak dapat ditutupi dari pendapatan subsidi tarif. Kondisi ketidakseimbangan antara

pendapatan dengan biaya operasional semakin menyulitkan karena rendahnya *ability to pay* pengguna akibat rendahnya pendapatan atau daya beli masyarakat (Tara, 2023; Hidayat, 2024).

Ketiga, peningkatan kebutuhan angkutan penyeberangan perintis tidak sebanding dengan ketersediaan anggaran dan ketersediaan sarana prasarana. Di satu sisi, kebutuhan adanya layanan angkutan penyeberangan perintis berdasarkan usulan pemerintah daerah terus meningkat (Ismadi, 2022; Ditjen Perhubungan Darat, 2024). Di sisi lain, layanan penyeberangan perintis dihadapkan pada keterbatasan sarana kapal yang saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 (tiga) lintas akibat moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN), serta keterbatasan anggaran subsidi penyeberangan perintis (Ditjen Perhubungan Darat, 2024).

b) Transportasi Laut

Pertama, subsidi tol laut belum optimal mengurangi disparitas harga.

Salah satu tujuan subsidi tol laut yaitu mengurangi disparitas harga barang kebutuhan pokok yang berada di wilayah 3T. Namun, subsidi tol laut belum cukup optimal untuk menurunkan disparitas harga (Fuady, 2023). Disparitas harga tersebut dapat disebabkan belum terintegrasinya moda transportasi darat dari dan ke daerah *hinterland* pelabuhan, dan infrastruktur konektivitas jalan di wilayah 3T yang belum memadai sehingga berdampak pada masih besarnya biaya logistik.

Kedua, muatan balik kapal tol laut masih rendah dan belum dapat mengimbangi muatan berangkat. Ketimpangan muatan berangkat dengan muatan balik berdampak pada membengkaknya biaya logistik dan inefisiensi operasionalisasi kapal. Kondisi ini berdampak pada belum optimalnya efektivitas subsidi tol laut. Terdapat beberapa penyebab masih rendahnya muatan balik, antara lain: (i) waktu kedatangan kapal tol laut yang tidak sama dengan masa panen, (ii) masih minimnya informasi yang diperoleh masyarakat terkait pengiriman komoditas ke daerah lain dengan menggunakan tol laut, dan (iii) masih minimnya keterlibatan dan komitmen pemerintah daerah dalam menyiapkan komoditas unggulan sebagai muatan balik (PA3KN, 2024; Grahadyarini, 2023).

Ketiga, usia kapal sudah terlampaui cukup tua untuk dioperasikan.

Berdasarkan data dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2024), dari 26 kapal PSO PT Pelni yang tersedia, 14 kapal berusia 30 tahun ke atas, 11 kapal berusia 20-29 tahun dan 1 kapal berusia 10-19 tahun. Hal yang sama juga terjadi pada kapal-kapal yang digunakan untuk kapal subsidi lainnya, banyak kapal yang telah melewati usia yang cukup tua untuk dioperasikan. Usia kapal tersebut berdampak pada kelaikan kapal untuk berlayar. Hasil pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) menemukan terdapat armada kapal negara tidak laik laut yang masuk dalam penempatan untuk pelayaran perintis (Badan Pemeriksa Keuangan, 2023). Kapal tidak laik tersebut sangat berisiko bagi pelayaran penumpang. Selain itu, kapal dengan usia tua memerlukan biaya perbaikan dan perawatan kapal yang semakin besar karena semakin rentan untuk rusak. Terlebih jika kapal harus dilakukan perawatan dan tidak ada

kapal cadangan pengganti sehingga layanan harus dihentikan terlebih dahulu (Badan Pemeriksa Keuangan, 2023). Kondisi kapal yang semakin tua juga akan memengaruhi jumlah hari dalam satu round voyage sehingga akan berpengaruh pada realisasi *round voyage* kapal dalam satu tahun anggaran. Rata-rata target satu *round voyage* pada 2022 selama 14 hari. Realisasinya mencapai 30 hingga 40 hari (Badan Pemeriksa Keuangan, 2023). Semakin lama hari dalam satu *round voyage* akan memengaruhi kualitas komoditas yang dikirimkan, khususnya komoditas pangan yang sifatnya mudah busuk seperti hasil perikanan, mengingat sebagian besar kondisi kapal tidak menyediakan kontainer pendingin dan sumber daya listrik yang memadai (Grahadyarini, 2024).

c) Transportasi Udara

Pertama, keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM), terutama pilot penerbangan perintis. Rute penerbangan perintis sering kali merupakan rute ke tempat terpencil dengan medan pegunungan yang memiliki tingkat kesulitan yang tinggi. Untuk rute tersebut, pilot penerbangan perintis harus memiliki sertifikasi mountain rating. Namun pada kenyataannya, ketersediaan pilot dengan mountain rating masih terbatas (Direktorat Angkutan Udara, 2024). Keterbatasan tersebut menyebabkan beberapa rute penerbangan perintis yang memiliki medan pegunungan belum dapat dilayani. Apabila dipaksakan dengan pilot tanpa sertifikasi mountain rating, akan menyebabkan risiko keselamatan yang tinggi.

Kedua, terbatasnya Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) yang memiliki armada pesawat untuk yang sesuai untuk angkutan perintis. Salah satu persyaratan lelang yaitu penyedia wajib memiliki 2 (dua) unit pesawat, di mana salah satunya menjadi pesawat cadangan. Namun, tidak semua BUAU memiliki lebih dari 1 (satu) unit ketika mengikuti proses lelang karena armada lain sudah digunakan pada rute perintis lainnya (Direktorat Angkutan Udara, 2024). Kondisi ini mengakibatkan terjadinya gagal lelang pada angkutan udara perintis di Kota Ambon yang dapat berpotensi pada tidak adanya layanan angkutan udara perintis di daerah tersebut (PA3KN, 2024).

Ketiga, adanya isu keamanan di beberapa daerah yang rawan konflik bersenjata. Pesawat perintis yang terbang rendah dan sering kali mendarat di bandara kecil lebih rentan terhadap serangan langsung, seperti tembakan senjata api ataupun tindakan sabotase (Direktorat Angkutan Udara, 2024). Pilot, kru, dan penumpang juga berisiko terkena serangan darat. Beberapa peristiwa penembakan terhadap pesawat perintis dan penyanderaan pilot perintis telah terjadi di Indonesia. Kondisi ini mengakibatkan beberapa daerah rawan konflik bersenjata tidak memiliki layanan angkutan udara perintis. Direktorat Angkutan Udara (2024) merilis beberapa rute perintis yang berhenti pelayanannya sejak Februari 2023 akibat gangguan keamanan, yaitu Timika – Alama, Timika – Paro, Timika Wangbe, Timika – Kilmit, Timika – Agadugume, Timika – Bina, Timika – Enggolok, dan Wamena – Enggolok.

d) Transportasi Perkeretaapian

Pertama, realisasi jumlah penumpang belum konsisten. Terdapat beberapa lintas pelayanan subsidi kereta api perintis saat ini, antara lain: (i) Kereta api perintis Cut Meutia Lintas Krueng Mane-Krueng Geukeuh; (ii) Kereta api perintis Datuk Belambangan lintas pelayanan Tebing Tinggi-Lalang; (iii) Kereta api perintis Lembah Anai lintas pelayanan Kayutanam-Bandara Internasional Minangkabau (BIM); (iv) Kereta api perintis LRT Sumatera Selatan lintas pelayanan Bandara-DJKA; (v) Kereta api perintis Bathara Kresna lintas pelayanan Sukoharjo-Wonogiri; dan (vi) Kereta Api Perintis Makassar Parepare lintas pelayanan Mangilu-Garongkong. Berdasarkan perkembangan keenam lintas pelayanan subsidi kereta api perintis di tahun 2023, realisasi jumlah penumpang belum konsisten dan terdapat lintas yang dalam triwulan IV 2023 tidak mendapatkan penumpang seperti yang terjadi pada kereta api perintis Datuk Belambangan. Kelima lintasan lainnya mengalami tren meningkat meskipun pada triwulan sebelumnya juga mengalami jumlah penumpang yang volumenya masih cenderung fluktuatif.

Kedua, belum semua daerah yang dibuka jalur kereta api perintis optimal memanfaatkan keterbukaan konektivitas dengan daerah lain. Saat ini, belum semua daerah mampu memanfaatkan peluang kehadiran layanan kereta api perintis, sehingga masih ditemukan daerah yang pembangunan daerahnya masih belum optimal. Keberhasilan subsidi kereta api perintis bukan hanya tanggung jawab Kementerian Perhubungan semata, namun juga terdapat tanggung jawab stakeholder lain yang berwenang dan terdampak. Contohnya, daerah yang mendapatkan subsidi kereta api perintis harus didukung dengan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan jalur kereta api perintis dengan moda transportasi yang lain. Perkembangan produksi dan perdagangan pada daerah yang mendapatkan subsidi kereta api perintis juga harus didukung oleh Pemerintah maupun swasta agar daerah tersebut menarik untuk dikunjungi dengan tujuan bisnis atau tujuan lainnya.

Kendala yang dihadapi untuk mengoptimalkan manfaat dari subsidi kereta api perintis antara lain: terdapat banyak stakeholder terdampak dan berwenang yang belum terkoordinasi dengan baik untuk mewujudkan perkembangan ekonomi masyarakat serta membantu mobilisasi masyarakat dalam penyediaan jasa layanan transportasi; ego sektoral dari masing-masing stakeholder juga menjadi penghambat perkembangan ekonomi di daerah yang mendapatkan subsidi kereta api perintis; dan tidak semua pemerintah daerah memiliki sense of business sehingga kerap kali mengabaikan atau belum optimal mengembangkan potensi yang ada di daerahnya untuk dikembangkan dan menjadi daya tarik investor untuk berinvestasi.

Ketiga, penyempurnaan pengelolaan PSO kepada PT. KAI. Tantangan pelaksanaan PSO kepada PT. KAI selama ini, antara lain: adanya monopoli yang dilakukan PT KAI yang berdampak pada tidak adanya evaluasi biaya dari trayek yang dilakukan PT KAI setiap tahunnya. Belum dibukanya peluang untuk sektor swasta menyediakan sektor perkeretaapian melalui tender sehingga biaya besaran PSO cenderung mengikuti besaran penggunaan pelayanan kereta api dan mengabaikan asas efisiensi biaya jika dapat dibuka ruang untuk tender yang dilakukan swasta. Pertimbangan alokasi PSO pada PT. KAI didasari antara

lain: jumlah pengguna kereta api dan membuka jalur baru bagi kereta api perintis. Peningkatan volume operasi akan berdampak pada biaya satuan bagi angkutan kereta api menjadi lebih murah. Trayek/jalur PSO perkeretaapian tidak dilakukan setiap tahun, sehingga dimungkinkan adanya trayek yang kurang efektif namun tetap diberikan PSO perkeretaapian.

Pelaksanaan PSO pada PT. KAI saat ini masih menemui beberapa kendala yang menyebabkan tujuan dari PSO diberikan belum optimal diwujudkan, antara lain: (i) Masih belum adanya aturan khusus secara teknis yang mengatur bagaimana PSO perkeretaapian dilaksanakan; (ii) PSO perkeretaapian yang ditugaskan kepada PT. KAI hanya berfokus pada tarif yang akan dicover oleh APBN; dan (iii) Adanya keterbatasan dalam penggunaan teknologi yang dapat mengurangi biaya operasional maupun kemudahan dalam penggunaan kereta api yang mendapatkan PSO.

Dampak Efisiensi Anggaran Pada Subsidi Transportasi

Di tahun 2025, Presiden mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN dan APBD Tahun Anggaran 2025 yang membuat Pemerintah melakukan efisiensi anggaran sebesar Rp306 triliun. Efisiensi tersebut terdiri dari anggaran kementerian/lembaga dan dana transfer ke daerah. Dalam Efisiensi ini berdampak pada alokasi pagu anggaran pada Kementerian Perhubungan yang turun sebesar 56,34 persen dari yang awalnya Rp31,45 triliun menjadi Rp17,72 triliun (Adventy, 2025).

Kebijakan efisiensi ini secara tidak langsung berdampak pada pelayanan transportasi yang menggunakan subsidi. Pelayanan subsidi transportasi tidak dapat melayani masyarakat selama satu tahun penuh. Angkutan udara perintis hanya dapat bertahan selama empat bulan. Selain itu, beberapa angkutan penyeberangan menghentikan layanan penyeberangan perintis, seperti di Kalimantan Utara (Susilo dan Rahayu, 2025). Berkurangnya layanan transportasi subsidi dikhawatirkan akan berdampak pada mobilisasi masyarakat, khususnya yang berada di daerah 3T dan disparitas harga barang yang semakin besar.

Meski begitu, Kementerian Perhubungan berkomitmen memastikan pelayanan transportasi yang menggunakan subsidi dari pemerintah tetapi menjadi prioritas utama untuk memastikan kelancaran aksesibilitas di daerah, kesejahteraan sosial dan keberlanjutan mobilitas publik yang terjangkau dan inklusif bagi seluruh masyarakat. (Catriana dan Setiawan, 2025).

D. REKOMENDASI KEBIJAKAN

PSO bidang transportasi masih sangat diperlukan masyarakat. Adanya pemberian subsidi pada transportasi akan memberikan manfaat yang besar dirasakan oleh masyarakat, khususnya yang berada di wilayah 3T. Oleh karena itu, berdasarkan catatan yang telah dibahas pada bab sebelumnya, Komisi V DPR RI perlu untuk memberikan masukan kepada pemerintah untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat terkait pelaksanaan PSO Bidang Transportasi ke depannya. Terkait dengan danya efisiensi anggaran di tahun 2025, hal ini diharapkan tidak mengurangi kualitas atau bahkan sampai menghilangkan pelayanan kepada masyarakat di wilayah 3T yang sebagian besar sangat bergantung

pada transportasi bersubsidi. Selanjutnya, pada masing-masing moda transportasi.

Pertama, terhadap Subsidi Transportasi Darat, Komisi V DPR RI perlu:

- a) mendorong Kementerian Perhubungan agar memastikan komitmen pemerintah daerah untuk mengoptimalkan ketersediaan infrastruktur pendukung dan pelaksanaan upaya push and pull, baik terhadap daerah yang sudah terdapat angkutan perkotaan skema BTS maupun daerah yang menjadi target baru.
- b) memastikan adanya koordinasi dan kolaborasi antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Pekerjaan Umum, Pemerintah Daerah dan Kementerian BUMN guna memastikan pelayanan keperintisan angkutan jalan/darat yang dijalankan harus diselaraskan dengan percepatan perbaikan kualitas infrastruktur jalan dan jembatan, peremajaan armada angkutan, serta evaluasi besaran subsidi yang dibayarkan kepada operator agar lebih sesuai dengan beban biaya operasional.
- c) mempertimbangkan peningkatan anggaran untuk layanan penyeberangan perintis, baik anggaran subsidi penyeberangan perintis maupun pembangunan kapal penyeberangan perintis. Namun peningkatan anggaran tersebut juga harus diselaraskan dengan upaya Kementerian Perhubungan meningkatkan keterlibatan operator kapal swasta dalam pelayanan penyeberangan perintis.

Kedua, terhadap Subsidi Angkutan Udara Perintis, Komisi V DPR RI perlu:

- a) mendorong terjalinnya kerja sama antara Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan dengan sekolah penerbangan pemerintah dan swasta untuk mencetak pilot yang memiliki sertifikasi *mountain rating*.
- b) mendorong Kementerian Perhubungan untuk berkoordinasi dengan Kementerian BUMN dalam usaha untuk melibatkan BUMN sebagai penyedia angkutan udara perintis.
- c) mendorong adanya koordinasi dan kolaborasi antara Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah, dan aparat keamanan di daerah untuk menjamin keamanan pelayanan angkutan udara perintis bagi masyarakat di daerah rawan konflik bersenjata.

Ketiga, terhadap PSO Transportasi Laut, Komisi V DPR RI perlu:

- a) mendorong pemerintah memastikan adanya pengintegrasian antar moda transportasi, baik di laut maupun darat agar konektivitas logistik dapat tercipta sampai ke seluruh wilayah dan meningkatkan infrastruktur konektivitas jalan di wilayah 3T untuk menekan biaya logistik.
- b) mendorong pemerintah untuk bekerja sama dengan pemerintah daerah guna mengembangkan potensi daerah melalui penciptaan pusat-pusat produksi agar muatan balik kapal dapat dipenuhi dengan komoditas unggulan daerah.
- c) mendorong Kementerian Perhubungan untuk melakukan koordinasi dengan Kementerian BUMN terkait peremajaan kapal penumpang PT. Peln sebagai penerima subsidi PSO. Peremajaan tersebut dibutuhkan untuk meningkatkan kualitas layanan subsidi PSO kepada usia operasional agar dipertimbangkan untuk tidak dioperasikan lagi agar mengurangi risiko kecelakaan pada kapal.

Keempat, terhadap PSO Transportasi Perkeretaapian, Komisi V DPR RI, perlu:

- a) mendorong pemerintah membangun koordinasi terstruktur dengan stakeholder berwenang dan berdampak (pemerintah daerah, badan usaha penyelenggara, industri, akademisi, dan lainnya) untuk menyinergikan perencanaan,

- pelaksanaan pembangunan serta pemanfaatan hasil pembangunan agar berdaya guna dan tepat sasaran.
- b) memastikan pemerintah mampu mendorong peningkatan peran kereta api dalam penyelenggaraan angkutan barang/logistik di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi dengan dukungan prasarana perkeretaapian yang terkoneksi dengan pelabuhan dan kawasan strategis.
 - c) memastikan pemerintah melakukan pengendalian dan pengawasan secara berkala dan berjenjang dengan menerapkan manajemen risiko guna memastikan manfaat dari subsidi kereta api perintis dapat optimal terhadap daerah yang mendapatkan dan daerah sekitarnya.
 - d) memastikan pemerintah membuat aturan khusus secara teknis yang mengatur bagaimana PSO perkeretaapian dilaksanakan. Pengaturan ini dibutuhkan untuk membuat standardisasi dalam pelaksanaan PSO perkeretaapian dan membuat ukuran keberhasilan agar memudahkan dalam mengukur tingkat keberhasilan pelaksanaan PSO.
 - e) memastikan pemerintah agar PSO kepada PT. KAI tidak hanya berfokus pada tarif yang akan dicover oleh APBN, namun juga dapat menjadi pemicu pengembangan infrastruktur pendukung sehingga memudahkan mobilitas barang dan orang lebih baik lagi.
 - f) mendorong pemerintah untuk mengoptimalkan penggunaan teknologi yang dapat mengurangi biaya operasional maupun kemudahan dalam penggunaan kereta api yang mendapatkan PSO. Penggunaan teknologi ini juga dapat memudahkan transparansi maupun akuntabilitas dalam proses pelaksanaan PSO perkeretaapian.



**20
25** | **ANALISIS
RINGKAS
CEPAT**

Daftar Pustaka

