

PENETAPAN TARIF BERSUBSIDI PENUMPANG MODA RAYA TERPADU JAKARTA PHASE I

Luthfi Parinduri

Dosen Fakultas Teknik, Universitas Islam Sumatera Utara

Jl. SM. Raja Teladan, Medan (20217)

luthfip@yahoo.co.id

Abstrak

Mass Rapid Transit (MRT) merupakan sistem transportasi massal dan transit cepat berbasis rel listrik yang efektif dan nyaman. MRT telah banyak diterapkan di kota-kota besar didunia. Pengertian Mass Rapid Transit secara harfiah adalah angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan cepat. Pada akhir Maret 2019 secara resmi Jakarta telah memiliki (MRT) atau Moda Raya Terpadu. Keberadaan MRT tersebut diharapkan menjadi bagian dari solusi masalah kemacetan transportasi di Jakarta. Dengan selesainya pembangunan MRT Jakarta phase I dari Lebak Bulus ke Bundaran Hotel Indonesia dan sebaliknya dengan jarak 15,7 km akan mampu melayani penumpang turun dan naik melalui 13 stasiun yang disediakan. Keberadaan MRT diharapkan akan memberi daya tarik bagi masyarakat untuk beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke sarana transportasi massal tersebut. Pilihan masyarakat untuk beralih disamping masalah efisiensi dan kenyamanan adalah ongkos (tarif) angkutan yang murah dan terjangkau. Untuk itu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menetapkan tarif bersubsidi kepada penumpang rata-rata sebesar Rp. 800,- per km. Subsidi yang ditanggung oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah sebesar Rp. 21.659,- untuk setiap penumpang, berdasarkan asumsi jumlah penumpang yang diangkut sebanyak 65.000 perhari. Penumpang yang diproyeksikan akan meningkat mencapai kapasitas disain sebesar 173.000 penumpang perhari maka jumlah subsidi akan dapat ditekan.

Kata-Kata Kunci : *Moda Raya Terpadu, Tarif Bersubsidi, Transportasi Masal*

I. PENDAHULUAN

Jakarta adalah ibu kota Indonesia dengan penduduk sebanyak 10,468 juta jiwa. Diperkirakan bahwa lebih dari empat juta penduduk di daerah sekitar Jabodetabek menempuh perjalanan ke dan dari kota setiap hari kerja. Masalah transportasi semakin mulai menarik perhatian politik dan telah diprediksikan bahwa tanpa terobosan transportasi utama, kemacetan akan membanjiri kota dan akan menjadi kemacetan lalu lintas yang sangat parah sehingga kendaraan tidak bisa bergerak bahkan pada saat baru keluar dari garasi rumah pada tahun 2020.

Sejak tahun 1980 lebih dari dua puluh lima studi subjek umum dan khusus telah dilakukan terkait dengan kemungkinan sistem *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jakarta. Salah satu alasan utama yang menunda penanggulangan masalah ini adalah krisis ekonomi dan politik 1997-1999. Sebelum krisis, sebuah Build-Operate-Transfer (BOT) yang dianggap sebagai bagian dari MRT baru melibatkan sektor swasta. Setelah krisis, rencana mengandalkan BOT untuk menyediakan pembiayaan terbukti tidak layak dan proyek MRT kembali diusulkan sebagai skema yang didanai pemerintah.

Transportasi umum di Jakarta saat ini hanya melayani 56% perjalanan yang dilakukan oleh komuter sehari-hari. Angka ini perlu ditingkatkan mengingat Jakarta adalah kota dengan tingkat rata-rata pertumbuhan kendaraan bermotor sebesar 9,5% per tahunnya yang jauh melebihi panjang jalan dengan kenaikan hanya sebesar 0,01% antara tahun 2005 dan 2010.

Transportasi umum di Jakarta saat ini terdiri dari berbagai jenis bus, mulai dari bemo yang sangat kecil, mikrolet yang sedikit lebih besar, hingga

mikrobus seperti [Metro Mini](#) dan [Kopaja](#). Selain bus kota ukuran penuh serta sistem angkutan cepat bus [Transjakarta](#). Terdapat juga taksi dengan roda dua (ojek) dan empat serta sistem [Kereta Commuter Jabodetabek](#).

Penyediaan moda angkutan massal modern menjadi keharusan bagi sebuah kota besar, tidak terkecuali Jakarta. Bukan hanya sekedar mengatasi kemacetan, namun keberadaan sarana ini diyakini akan memiliki manfaat yang lebih besar bagi warga, yakni tumbuhnya ekonomi masyarakat kota. Hal ini beralasan, karena berdasarkan data yang ada akibat kemacetan lalu lintas ibukota uang sebesar Rp17,2 triliun per tahun menguap di jalan raya. Nilai kerugian tersebut didasari dari nilai waktu, biaya bahan bakar, dan biaya kesehatan yang timbul akibat kemacetan. Belum lagi dengan besaran nilai pemborosan energi yang ditaksir mencapai Rp10 triliun setiap tahunnya.

Untuk Kota yang sangat padat tentunya membutuhkan angkutan massal yang lebih andal seperti MRT (Mass Rapid Transit) yang dapat menjadi alternatif solusi transportasi bagi masyarakat yang juga ramah lingkungan. Dengan Membangun sistem jaringan transportasi seperti MRT bukanlah semata-mata urusan kelayakan ekonomi dan finansial saja, akan tetapi lebih dari itu Kehidupan dan aktivitas ekonomi sebuah kota, tergantung dari seberapa mudah warga kota melakukan perjalanan/mobilitas dan seberapa sering mereka dapat melakukannya ke berbagai tujuan dalam kota.

Mass Rapid Transit

Mass Rapid Transit (MRT) adalah sebuah sistem transportasi massal dan transit cepat yang

merupakan transportasi berbasis rel listrik yang efektif dan nyaman dan telah terbukti hasilnya dengan banyak diterapkannya moda transportasi ini oleh kota-kota besar yang terdapat di berbagai negara. Pengertian MRT (Mass Rapid Transit) yang secara harfiah adalah angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat

Secara Umum MRT juga merupakan kategori kereta yang dioperasikan secara otomatis tanpa harus dikendalikan oleh masinis. hanya menekan tombol dari pusat kendali, kereta akan berjalan dengan sendirinya sampai ketujuan. MRT mampu melaju hingga 100 km/jam.

MRT yang merupakan suatu sistem transportasi perkotaan ini memiliki kriteria utama yaitu, mass (daya angkut besar), rapid (waktu tempuh cepat dan frekuensi tinggi), dan transit (berhenti di banyak stasiun di titik utama perkotaan).

MRT dapat dibedakan berdasarkan jenis fisik dan area pelayanan sebagai berikut :

Berdasarkan Jenis Fisik :

1. Bus Rapid Transit (BRT) adalah sistem transportasi berbasis jalan yang menkom binasikan elemen stasiun dan kendaraan dengan sistem perencanaan transportasi kota, umumnya mencakup jalur bus yang terpisah dan modernisasi teknologi bus. BRT umumnya mencakup: Sistem turun-naik penumpang yang cepat; Sisten tiket efisien; Stasiun dan halte yang nyaman; Teknologi bus yang ramah lingkungan; Integrasi moda transportasi; Pelayanan konsumen yang baik
2. Light Rapid Transit (LRT) adalah sistem transportasi metropolitan dengan menggunakan kereta rel listrik yang ditandai dengan kemampuan mengoperasikan gerbong pendek seperti monorel dan trem di sepanjang jalur eksklusif baik di bawah tanah, udara atau di jalan.
3. Heavy Rapid Transit (HRT), adalah sistem transportasi metropolitan yang menggunakan kereta berkinerja tinggi, digerakkan secara elektrik, beroperasi di jalur eksklusif, tanpa jalur persilangan, dengan peron stasiun yang besar, serta memiliki kapasitas besar.

Berdasarkan Area Pelayanan :

1. Metro, yaitu heavy rail transit atau subway dalam kota
2. Commuter Rail, jenis MRT untuk mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota ke dalam kota Jakarta dan mengantarnya kembali ke

daerah penyangga (sub-urban). Namun berbeda dari LRT atau HRT, dimana perjalanan lebih panjang dan jalur rel merupakan bagian dari sistem yang sudah ada. Seperti kereta Jabodetabek yang ada saat ini.

Moda Raya Terpadu Jakarta

Pada hari minggu tanggal 24 Maret 2019 telah diresmikan penggunaan Mass Rapid Transit (MRT) atau dalam bahasa Indonesia telah diubah dan dipopulerkan menjadi Moda Raya Terpadu. Proyek pembangunan MRT Jakarta dirintis sejak 1985, namun saat itu belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Dengan berbagai kendala pembangunan yang dihadapi pada tahun 2005, proyek MRT Jakarta ditetapkan sebagai proyek nasional. Dengan status sebagai proyek nasional maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Pencarian dana disambut oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan pinjaman. Pada 28 November 2006, penandatanganan persetujuan pembiayaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC). Titik terang pembangunan MRT muncul pada 26 April 2012. Gubernur DKI Jakarta saat itu Fauzi Bowo meresmikan pencaanangan persiapan pembangunan MRT di Stadion Lebak Bulus, Jakarta. Kemudian, tonggak sejarahnya dimulai pada 10 Oktober 2013 di mana peletakan batu pertama proyek MRT fase 1 dilakukan.

Tanggal 23 Februari 2017 penyelesaian pekerjaan penggalian terowongan selesai dilakukan. Untuk pertama kalinya, 11 Oktober 2017 penugasan PT MRT Jakarta sebagai operator utama telah ditentukan. Selang beberapa hari, ternyata seluruh jalur utama fase 1 terhubung (Gambar 1). Pada 18 Desember 2017 uji coba MRT dilakukan. Tanggal 25 Desember telah mencapai 98,10%. Pengoperasian secara komersial Fase I telah dimulai pada tanggal 1 April 2019.

Pembangunan MRT Jakarta

Pembangunan MRT Jakarta keseluruhannya akan mencakup 3 fase yang terdiri dari fase I, fase II dan fase III, seperti Tabel 1 berikut ini.

Tarif MRT Jakarta

Setelah dibuka secara resmi pada tanggal 24 maret 2019 maka MRT Jakarta fase I difungsikan angkutan penumpang. Mulai tanggal 24 s/d 31 Maret 2019 penumpang bebas biaya, biaya kepada

penumpang dikenakan setelah dioperasi komersial mulai 1 April 2019. Para penumpang MRT dikenakan biaya berupa tarif sesuai jarak tempuh dengan besaran seperti Tabel 2.

Tabel 2. Jarak dan Tarif antar Stasiun (Km)

O/O	LBB	FTM	CPR	HJN	BLA	BLM	SSM	SNY	IST	BNH	STB	DKA	BHI
LBB		2,00	3,8	5,1	6,3	7,6	8,2	9,8	10,6	11,9	12,4	13,6	14,6
FTM	2,00		1,8	3,1	4,3	5,6	6,2	7,8	8,6	9,9	10,4	11,6	12,6
CPR	3,8	1,8		1,3	2,5	3,8	4,4	6	6,8	8,1	8,6	9,8	10,8
HJN	5,1	3,1	1,3		1,2	2,5	3,1	4,7	5,5	6,8	7,3	8,5	9,5
BLA	6,3	4,3	2,5	1,2		1,3	1,9	3,5	4,3	5,6	6,1	7,3	8,3
BLM	7,6	5,6	3,8	2,5	1,3		0,6	2,2	3	4,3	4,8	6	7
SSM	8,2	6,2	4,4	3,1	1,9	0,6		1,6	2,4	3,7	4,2	5,4	6,4
SNY	9,8	7,8	6	4,7	3,5	2,2	1,6		0,8	2,1	2,6	3,8	4,8
IST	10,6	8,6	6,8	5,5	4,3	3	2,4	0,8		1,3	1,8	3	4
BNH	11,9	9,9	8,1	6,8	4,5	4,3	3,7	2,1	1,3		0,5	1,7	2,7
STB	12,4	10,4	8,6	7,3	6,1	4,8	4,2	2,6	1,8	0,5		1,2	2,2
DKA	13,6	11,6	9,8	8,5	7,3	6	5,4	3,8	3	1,7	1,2		1
BHI	14,6	12,6	10,8	9,5	8,3	7	6,4	4,8	4	2,7	2,2	1	
	14,000	13,000	11,000	10,000	9,000	8,000	7,000	6,000	5,000	4,000	4,000	3,000	

Catatan : LBB = Lebak Bulus; FTM = Fatmawati; CPR = Cipete Raya; HJN = Haji Nawi; BLA = Blok A; BLM = Blok M; SSM = Sisingamangaraja ; SNY = Senayan; IST = Istora; BNH = Bendungan Hilir; STB = Setia Budi; DKA = Dukuh Atas; BHI = Bundaran HI

Penetapan tarif penumpang adalah berdasarkan rumusan sebagai berikut :

$$TP = BF + OR$$

Dimana : TP = Tarif Penumpang ke tujuan
 BF = Boarding Fee = Rp.
 1.500,-
 OR = Tarif Perjalanan = Rp.
 850,- x Jarak tempuh

Tarif yang dibebankan kepada penumpang merupakan tarif bersubsidi yang ditanggung oleh Pemprov DKI Jakarta sebesar Rp 21.659 per penumpang. Jumlah subsidi berasal dari proyeksi penumpang MRT sebanyak 65.000 orang/hari Dengan demikian, makin banyak jumlah penumpang maka subsidi akan bisa ditekan.

Berdasarkan paparan Sekretaris Daerah Pemprov DKI Jakarta, bahwa harga keekonomian per penumpang mencapai Rp 31.659 untuk perjalanan di rute Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia (HI). Dengan asumsi jumlah penumpang 65.000 per hari untuk tahun ini, total anggaran subsidi harga tiket MRT Jakarta yang diusulkan adalah Rp 672 miliar dengan kebutuhan riil Rp 572 miliar.

Jumlah dan Kapasitas penumpang.

Penetapan tarif dengan subsidi sebesar Rp 21.659 per penumpang ditetapkan dengan memperkirakan Jumlah penumpang MRT sebanyak 65.000 orang/hari. Secara teknis MRT fase I mampu mengangkut penumpang sebanyak 173.000 orang/hari. Kapasitas 1 (satu) rangkaian kereta mass rapid transit (MRT) bisa mencapai 1.900 orang. Satu rangkaian kereta terdiri dari enam gerbong, dimana setiap gerbong bisa menampung 50 orang penumpang duduk dan 150 orang berdiri dan kapasitas design maksimal bisa mengangkut 332 orang. Di fase I, PT MRT Jakarta menyediakan 16 rangkaian kereta (satu rangkaian terdiri dari enam kereta), sehingga kapasitas angkut satu rangkaian mencapai 1.950 orang per rangkaian. Dalam operasionalisasinya, perusahaan memperkirakan akan mengangkut lebih dari 173.000 orang setiap harinya dengan *headway* atau rentang waktu antar kereta lima menit pada jam sibuk, dan sekitar sepuluh menit di luar jam sibuk.

Besaran Subsidi

Untuk memenuhi tuntutan masyarakat untuk mendapat biaya transport yang terjangkau maka Pemprov DKI masih harus memberikan subsidi tarif.

Dengan perkiraan penumpang maksimal dan 50% tarif keekonomian untuk perjalanan dari rute Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia (HI).selama 9 bulan sampai Desember 2019 akan diperoleh penerimaan sebesar Rp. 739.395.945.000,-. Sementara dengan asumsi jumlah penumpang 65.000 orang perhari dengan menggunakan tarif bersubsidi akan diperoleh penerimaan selama 9 bulan hingga Desember 2019 adalah sebesar Rp. 119.340.000.000,-. Dengan demikian subsidi yang harus disiapkan Pemprov. DKI sebesar Rp. 620.055.945.000,-.

Perbandingan biaya angkutan

Jika dibandingkan dengan tarif angkutan sejenis dinegara negara tetangga seperti Malaysia, Thailand, Filipina dan Singapura tarif angkutan MRT Jakarta phase I tersebut relatif masih cukup tinggi seperti terlihat pada Tabel 3. Berikut.

Tabel 3. Tarif MRT Jakarta dan Negara Tetangga

No.	NEGARA	JARAK (Km)	JUMLAH STASIUN	TARIF valas	TARIF Rp.	Rata rata Rp./ km
1.	JAKARTA Fase I	15,7	13	IDR 14.000	14.000	850
2.	MALAYSIA	51	31	MYR 6,4	22.300	500
3.	THAILAND	20	18	THB 15 - 40	6.600 – 17.800	890
4.	FILIPINA	16,3	13	PHP 12-38	3.500 - 7.500	576
5.	SINGAPURA	57,2	35	Sgd 1,5– 2,6	15.000 – 27.000	475

Jika diperhatikan tabel diatas tarif yang tertinggi adalah tarif MRT di Thailand lebih besar 5 % dibandingkan tarif penumpang MRT Jakarta.

KESIMPULAN

Akhirnya diakhir Maret 2019 Jakarta memiliki Moda Raya Terpadu (MRT) dengan selesainya pembangunan MRT Jakarta phase I dari Lebak Bulus ke Bundaran Hotel Indonesia. dengan jarak 15,7 km yang dibangun dengan investasi sebesar Rp. 16 triliun. MRT Jakarta phase I ini merupakan bagian dari MRT phase II dan phase III yang segera akan dibangun. MRT phase I ini akan melayani penumpang turun dan naik melalui 13 stasiun. Keberadaan MRT diharapkan akan memberi daya tarik bagi masyarakat untuk beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke sarana transportasi masal tersebut. Pilihan masyarakat untuk beralih disamping masalah efisiensi dan kenyamanan adalah ongkos (tarif) angkutan yang murah dan terjangkau. Untuk itu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menetapkan tarif bersubsidi kepada penumpang rata rata sebesar Rp. 800,- per km. Subsidi yang ditanggung oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah sebesar Rp. 21.659,- untuk setiap penumpang, berdasarkan asumsi jumlah penumpang yang diangkut sebanyak 65.000 perhari. Penumpang yang diproyeksikan akan meningkat mencapai kapasitas disain sebesar 173.000 penumpang perhari maka jumlah subsidi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan dapat ditekan, sekaligus menekan tarif bersubsidi yang di terapkan saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Abbas Salim; 2008, *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta.

[2] Achmad Dwi Afriyadi, 2019, *Fakta di Balik Tarif MRT Lebak Bulus-Bundaran HI Rp 14.000*, diakses melalui finance.detik.com/infrastruktur/, 1 April.

[3] Achmad Dwi Afriyadi, 2019, *Sejarah Panjang MRT Jakarta Digagas 1985 diresmikan 2019*, diakses melalui <https://finance.detik.com/infrastruktur/>, 8 April.

[4] Amad S., 2019, *Tarif MRT Jakarta, Begini Perhitungannya*, diakses melalui <https://www.kompasiana.com/>, 9 April.

[6] Arief Ikhsanudin, 2019, *Sah! Tarif MRT Jakarta Jadinya Rp 10.000/10 Km*, dikses melalui <https://finance.detik.com/>, 9April.

[7] Edi Haryoto, 2013, *Transportasi Pro Rakyat*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

[8] Julnis Firmansyah dan Lani Diana, 2019, *Tarif MRT Jakarta, antara Membebani Masyarakat atau APBD DKI*, diakses melalui <https://fokus.tempo.co/>, 8 April.

[9] Nur Fatin, 2019, *Pengertian Mass Rapid Transit (MRT)*, diakses melalui <http://seputarpenegrtian.blogspot.com>, 8 April.

[10] Lidya Kembaren & Iswari Anggit, 2019, *MRT Jakarta, Setiap Tiket Dapat Subsidi Rp 21.000* diakses melalui <https://www.cnbcindonesia.com/>, 10 April.

- [11] **Suandri Ansah**, “Tarif MRT Jakarta dan MRT di Negara Tetangga, Murah Mana?” diakses melalui <https://indonesiainside.id/>, 4 April 2019
- [12] “MRT Jakarta” diakses melalui https://id.wikipedia.org/wiki/MRT_Jakarta, 8 April 2019
- [13] “Jumlah Penduduk DKI Jakarta Tahun 2018”, diakses melalui [https://tumo utounews.com/](https://tumo.utounews.com/), 8 April 2019