

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan kontrak Public Service Obligation (PSO) antara Pemerintah dengan PT. KAI masih terdapat beberapa kendala. Sampai saat sekarang ini di Indonesia belum ada kebijakan umum yang jelas dan tegas dari pemerintah mengenai kegiatan kewajiban pelayanan publik (PSO) atau peraturan khusus yang mendefinisikan dan/atau menggambarkan garis besar tentang kegiatan kewajiban pelayanan publik (PSO) secara umum dalam satu peraturan yang terangkum, bahkan mulainya diberlakukan PSO pada BUMN di Indonesia tidak terlaksana secara jelas akibat tidak adanya peraturan yang mengatur PSO secara umum. Peraturan yang mengatur PSO ini masih diatur secara terpisah dan khusus pada setiap jenis penugasannya atau jenis kegiatannya sehingga penerapan yang ditugaskan pada setiap BUMN tidak memiliki pedoman yang terangkum secara umum dan sama. Hal ini menyebabkan masyarakat sulit memahami maksud dan definisi yang jelas dari kewajiban pelayanan publik (PSO) dan masyarakat belum mengetahui secara global kedudukan dan keberadaan PSO ini di Indonesia. Padahal PSO merupakan suatu bentuk kewajiban Pemerintah berdasarkan Pasal 34 ayat 3 Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen ke IV. Pemerintah dalam melaksanakan kewajiban pelayanan publik masih terpaku pada subsidi berupa tarif yang dibayarkan masyarakat untuk KA kelas ekonomi, pemantauan, pengawasan, evaluasi dalam penyelenggaraan pengoperasian KA

PSO oleh PT. KAI , dan verifikasi administrasi dan lapangan atas penyelenggaraan PSO, namun belum pada perencanaan perkembangan sarana kereta pengangkut penumpang, padahal sarana KA PSO juga merupakan penunjang utama untuk kelancaran perpindahan masyarakat. Hal ini dapat dilihat pada isi kontrak PSO tersebut. Dapat disimpulkan perencanaan dalam pengembangan sarana untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, pemerataan, pertumbuhan, serta pengembangan perkeretaapian PSO yang dilakukan Pemerintah bersama PT. KAI masih kurang. Dalam pelaksanaan PSO ini juga terdapat kesenjangan (gap) antara besarnya subsidi dengan anggaran yang tersedia. Seringkali masyarakat tidak memahami pelaksanaan PSO dan menilai beberapa kekurangan yang dilaksanakan oleh BUMN penyelenggara PSO merupakan kekurangan dari kinerja BUMN tersebut dalam menyediakan barang dan/atau jasa.

2. Untuk wilayah kerja Pulau Sumatera salah satunya adalah PT. KAI DivRe II Sumatera Barat yang mengoperasikan KA Penumpang kelas ekonomi PSO yaitu KA Sibinuang pada relasi Padang-Pariaman. Operasi KA Sibinuang tersebut merupakan tanggungjawab PT. KAI DivRe II Sumbar dalam melaksanakan kontrak PSO antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku Pemerintah dengan PT. KAI. Dalam melaksanakan tanggungjawab tersebut terdapat kendala terutama pada hari libur dan hari perayaan tertentu yang merupakan hari yang sangat penting bagi masyarakat untuk berkegiatan seperti pulang kampung, liburan, dan keperluan lainnya, sehingga permintaan tiket KA Sibinuang sangat

tinggi. Hal ini menyebabkan kapasitas armada pengangkut penumpang/ kereta Sibinuang yang dimiliki PT. KAI DivRe II Sumatera Barat tidak mencukupi kebutuhan masyarakat dan merupakan permasalahan yang terus terjadi setiap waktunya. KA Sibinuang belum mampu memberikan kemanfaatan maksimum sesuai dengan asas perkeretaapian dalam Pasal 2 UU Perkeretaapian. KA Sibinuang tentu harus dapat memberikan manfaat yang maksimum sehingga dapat terlaksananya sesuai asas tersebut. KA Sibinuang belum mampu memenuhi tujuan perkeretaapian untuk memperlancar perpindahan orang sesuai dengan tujuan perkeretaapian dalam Pasal 3 UU perkeretaapian dan mengakibatkan masyarakat kurang puas dan komplein kepada PT. KAI. Padahal PT. KAI DivRe II Sumatera Barat hanya mengoperasikan KA Sibinuang sesuai anggaran yang telah ditetapkan untuk mengoperasikan KA sesuai frekuensi, tarif, lintas pelayanan, stamformasi dan kapasitas armada pengangkut yang tersedia. Permasalahan ini bukanlah permasalahan yang dapat diselesaikan dalam waktu yang singkat mengingat mekanisme pelaksanaan PSO yang begitu panjang serta anggaran untuk PSO menggunakan APBN. Upaya untuk menanggapi komplein masyarakat tersebut telah dilakukan oleh PT. KAI DivRe II dengan beberapa cara, seperti dengan langsung terjun ke lapangan oleh pegawai yang bertugas dengan memberikan pengarahan sebaik mungkin kepada calon penumpang yang tidak mendapatkan tiket pada hari tersebut. DivRe II juga menyediakan layanan masyarakat yang berada pada lobi tiket dengan mencantumkan nomor telepon yang juga dapat dihubungi oleh masyarakat,

namun upaya tersebut belum dapat memuaskan masyarakat dan komplein tersebut terus terjadi. Dalam penyelenggaraan perkeretaapian penugasan PSO ini, Pemerintah dan Pemerintah daerah juga memiliki tugas dalam pembinaan terhadap PT. KAI sebagai penyelenggara sarana serta pengadaan dan pengembangan sarana merupakan bentuk prosedur dalam pembinaan yang dilaksanakan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah, maka Gubernur Sumatera Barat memiliki tanggungjawab dalam pembinaan tersebut untuk KA Sibinuang yang merupakan perkeretaapian perkotaan pada jaringan pelayanan provinsi. Untuk perkembangan arah pembinaan dan sasaran pembinaan pada jaringan pelayanan KA Sibinuang dapat dinilai lambat karena armada pengangkut perpindahan orang kurang memenuhi kebutuhan masyarakat pada hari libur setiap tahunnya. PT. KAI pun mengharapkan Pemerintah daerah untuk lebih peduli dalam memperhatikan langsung kendala yang terjadi pada perkeretaapian PSO untuk masyarakat ekonomi menengah kebawah di Sumatera Barat tentunya serta PT. KAI dan Pemerintah daerah bisa bekerjasama dalam menanggapi kebutuhan masyarakat serta bekerjasama dalam perencanaan pengembangan sarana KA PSO yang dapat diusulkan ke Pemerintah.

B. Saran

1. Pemerintah seharusnya membuat peraturan khusus tentang pelaksanaan kewajiban pelayanan publik (PSO) sehingga ada skema atau gambaran umum yang dapat dijadikan pedoman dalam pelaksanaan PSO ini secara terangkum menjadi satu. Dengan adanya peraturan tersebut, maka dapat mempermudah

pelaksanaan PSO tersebut serta dapat membantu masyarakat untuk memahami maksud dari PSO serta pelaksanaannya. Sehingga pelaksanaan kewajiban pelayanan publik/ PSO oleh Pemerintah berdasarkan Pasal 34 ayat 3 UUD 1945 dapat tertuang dalam peraturan yang utuh dan mandiri. Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan PT. KAI seharusnya juga lebih memperhatikan perencanaan pengadaan dan pengembangan sarana yang dapat direalisasikan kedepannya baik dalam waktu yang lebih cepat maupun waktu panjang, sehingga APBN yang digunakan dalam pelaksanaan PSO telah dipersiapkan tidak hanya untuk subsidi tarif KA PSO kelas ekonomi saja tetapi juga untuk pengadaan sarana KA PSO kelas ekonomi sesuai perencanaan tersebut. Serta pemantauan, pengawasan, dan evaluasi sesuai diatur dalam kontrak PSO antara PT. KAI dengan Dirjen KA tersebut tidak hanya terkonsentrasi pada penyelenggaraan operasi dan tarif KA PSO saja namun juga pada pelayanan yang dirasakan masyarakat serta kebutuhan masyarakat terhadap kapasitas sarana kereta.

2. PT. KAI DivRe II diharapkan dapat mempertahankan upaya dalam memberikan pengarahannya kepada masyarakat dan sebaiknya dapat mengembangkan upaya tersebut, seperti memberikan inovasi berupa media cetak yang dapat disebarkan kepada masyarakat terutama kepada calon penumpang dan/ atau penumpang yang berada di stasiun. Sehingga kemungkinan penumpang yang menerima media tersebut juga dapat menyampaikan isi atau media itu langsung kepada orang terdekat lainnya.

Tidak hanya itu saja, seiring perkembangan teknologi sebaiknya PT. KAI DivRe II juga dapat menyampaikan berita atau pengarahan tentang hal-hal yang dapat bermanfaat oleh masyarakat terutama mengenai kegiatan operasi KA PSO Sibinuang melalui media sosial internet, sehingga pelaksanaan tugas PSO tersebut dapat lebih dipahami oleh masyarakat, serta tidak hanya PT. KAI secara terpusat saja yang memiliki situs internet resmi, namun masing-masing wilayah kerja dapat leluasa menyampaikan berita penting melalui media sosial tersebut kepada masyarakat. Serta Pemerintah daerah sebaiknya lebih aktif dalam mengawasi dan menanggapi permasalahan kurangnya kapasitas KA PSO Sibinuang pada hari libur dan hari perayaan tertentu yang telah terjadi setiap tahunnya dengan menjalankan tugas pembinaan sebaik mungkin agar PT. KAI bersama Pemerintah daerah dapat bekerjasama dalam perencanaan pengembangan perkeretaapian wilayah DivRe II, serta dapat diusulkan kepada Pemerintah sehingga ada perencanaan yang jelas dalam pengembangan dan pengadaan sarana kereta penumpang kelas ekonomi PSO.

