

Judul : Damri Mengaku Berat Layani 330 Rute Perintis
Tanggal : Jumat, 01 Desember 2023
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 9

KONEKTIVITAS

Damri Mengaku Berat Layani 330 Rute Perintis

JAKARTA, KOMPAS — Perusahaan Umum Damri merasa kesulitan menjalankan layanan transportasi di daerah tertinggal, terluar, dan perbatasan. Persoalan seperti aspek geografis hingga daya beli masyarakat menjadi tantangannya.

Direktur Utama Perum Damri Setia N Milatia Moemin pada diskusi publik bertajuk "Damri Melayani Tiada Henti" oleh Institut Studi Transportasi, Kamis (30/11/2023), di Jakarta, mengatakan, pihaknya tak mengeluhkan sektor komersial yang telah dijalankannya selama ini. Namun, pengoperasian bus-busnya di kawasan tertinggal, terluar, terdepan, dan perbatasan (3TP) masih menghadapi berbagai tantangan.

Masalah ini dapat diklasifikasikan ke dalam dua kelompok, yaitu fisik dan nonfisik. Dari sisi fisik, kondisi alam dan medan tak seluruhnya mudah dilalui bus. Selain itu, infrastruktur belum seluruhnya terbangun di jalur-jalur Damri. Ketika jalan rusak, Damri pula yang harus membuat jalan darurat.

"Kalau enggak jalan, daerah itu terisolasi. Jadi, memang tantangannya luar biasa sehingga memang kami harus melakukan modifikasi, termasuk jembatan-jembatan kayu itu, memang ada tantangan tersendiri," ujar Tia.

Saat air pasang pun, bus tetap harus melaju seperti biasa. Masalah-masalah di lapangan itu mendorong Perum Damri untuk memodifikasi bus agar dapat menyesuaikan dengan medan yang berat.

Perum Damri saat ini melayani lebih dari 600 rute. Sebanyak 330 rute di antaranya merupakan trayek perintis, sekitar 100 rute berada di Papua. Jalur-jalur tersebut dilewati 597 kendaraan di 32 provinsi.

Nonfisik

Dari sisi nonfisik, jumlah masyarakat yang menggunakan bus Damri masih tergolong sedikit. Hal ini sejalan dengan daya beli masyarakat di kawasan 3TP yang rendah. Artinya, permintaan pada kawasan itu masih tergolong rendah.

"Dari tarif pun, kami beri mereka tarif Rp 5.000-Rp 10.000. Mereka kadang enggak bisa bayar juga, kadang bayarnya pakai cabai, jagung, dan lain-lain. Kami terima karena mereka enggak punya uang," kata Tia.

Tingkat keterisian bus dari distrik ke distrik pun rendah. Paling banyak, bus hanya mengangkut berkisar 70-100 orang per distrik. Angka itu sudah termasuk bayi dan para warga lanjut usia.

Mereka kadang enggak bisa bayar juga, kadang bayarnya pakai cabai, jagung, dan lain-lain.

Setia N Milatia Moemin

Hingga hari ini, Tia menambahkan, Perum Damri berhasil membukukan sekitar Rp 3 triliun transaksi. Pendapatannya kurang dari Rp 2 triliun dari seluruh transaksi. Modal dasarnya Rp 19 miliar yang didapat dari penyertaan modal negara (PMN).

PMN ini berbentuk bus, yakni aset yang terdepresiasi, sehingga nilainya menyusut seiring berjalannya waktu. Hal ini, ia menilai, tak membantu memperkuat struktur permukiman Damri. Alhasil, modal kerja yang minim itu mesti ditambah dari sisi komersial yang dibantu juga oleh pinjaman dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII).

Pemerintah memberikan subsidi pada Damri sebesar 70 persen untuk beroperasi di wilayah perintis. Namun, badan usaha milik negara (BUMN) itu masih dibebani target untung 30 persen dari penjualan karcis.

Target ini terkadang tak tercapai.

Direktur Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan Suharto berpendapat, biaya operasi kendaraan (BOK) telah membantu menanggung keuntungan yang ditargetkan pada BUMN itu. "Misalnya enggak ada penumpang pun, ada BOK yang sudah ditutupi dari biaya subsidi tadi," ujar Suharto.

Pada rute perintis, menurut Suharto, trayek dapat dikomersialkan jika permintaan tinggi. Sikap aktif pemerintah daerah, sebagai pihak yang paling mengetahui kondisi di lapangan untuk mengusulkan bantuan, juga sangat diharapkan.

Prioritas penganggaran

Kepala Subdirektorat Standar Biaya Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan Amnu Fuadiy mengungkapkan Damri dapat meyakinkan pemerintah agar mendapatkan bantuan dalam porsi lebih banyak. Bantuan yang dimaksud bisa berupa PMN, subsidi, penugasan, atau kewajiban pelayanan publik (PSO) yang diprioritaskan.

Ia merekomendasikan Damri melakukan *branding* yang menarik guna meyakinkan pemerintah. Damri dapat berkaca pada PT Kereta Api Indonesia yang melakukan reformasi be-

sar-besaran sehingga berhasil mendongkrak pamor dan kualitasnya hingga sekarang. "Kalau Damri ingin maju, mudah saja. Prinsip ATR, kan, amati, tiru, modifikasi," kata Amnu.

Anggota Komisi XI DPR, Mukhamad Mibakhun, mengatakan, Damri perlu menjelaskan pentingnya memperoleh pendanaan yang lebih besar, sejauh apa esensinya, dan bagaimana dapat mengangkat kinerja perusahaan.

"Ibu (Tia) harus bisa meyakinkan politisi kalau minta. BUMN juga bisa meyakinkan Kemenkeu supaya dialokasikan. Jangan karena kemudian tak ada bisnis besar yang diciptakan, tak ada transaksi politik, kemudian tak menarik," tuturnya.

Wakil Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia Djoko Setijowarno berpendapat, perlu ada peraturan presiden (perpres) mengenai angkutan perintis darat. Dengan demikian, Kemenhub akan mengatur hal itu pula dalam pelaksanaan angkutan perintis.

"Kalau enggak ada (perpres) angkutan perintis, dia akan *mbulet* seperti ini. Ada perpres, ada payung hukumnya untuk memperkuat posisi angkutan perintis karena menyangkut hajat hidup orang banyak," kata Djoko. (AVE)