



Subsidi Transportasi Massal, Alokasikan dari PKB

Subsidi Transportasi Massal, Alokasikan dari PKB

REPORTER MUHAMMAD MUCHTASIM
EDITOR ILHAM WASI

MAKASSAR, FAJAR — Dibutuhkan langkah komprehensif dalam pengelolaan transportasi massal. Dana subsidi seharusnya tidak menjadi masalah karena dapat dialokasikan dari serapan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB).

PENGHENTIAN operasional dua koridor Teman Bus Trans Mamminasata bukan hanya disebabkan oleh penghentian subsidi dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Tetapi, rendahnya kebiasaan menggunakan transportasi massal di Sulawesi Selatan (Sulsel) juga

Pajak kendaraan itu sebenarnya apa fungsinya sih? Apakah dipakai bayar pegawai atau membangun fasilitas transportasi. Itu yang penting dulu. Kalau fungsinya untuk membayar pegawai, itu pajak kendaraan ya salah jalan."

Mukhtar Thahir Syarkawi
Ketua MTI Sulsel

¶Baca Subsidi... Hlm 11

TEMAN BUS 2025

Koridor 5:
Rute Unhas Teknik Gowa ke Unhas Tamalanrea

Koridor 1:
Rute Panakkukang Square-Pelabuhan Galesong

Koridor 2:
Unhas Tamalanrea-Bandara Sultan Hasanuddin-Stasiun Mandai

- 1 Koridor 5 tetap disubsidi Kemenhub
- 2 Koridor 1 dan 2 subsidi disetop
- 3 Pemprov Sulsel alokasi Rp10 miliar hanya untuk operasional satu koridor
- 4 Pengoperasian koridor lain masih dibahas
- 5 Dishub Sulsel mempertimbangkan dengan melihat load factor
- 6 Ajak Pemkot Makassar, Pemkab Maros, Gowa untuk berbagi subsidi
- 7 Legislatur DPR RI asal Sulsel siap perjuangkan koridor lain
- 8 Hingga periode Agustus: 116 ribu penumpang, koridor 5 penumpang mencapai 51 ribu

Load Factor (%)

Periode Januari-Juli	Koridor 1 = 45.67	Koridor 2 = 22.68	
Periode Agustus-November	Koridor 1 = 78.82	Koridor 2 = 32.01	Koridor 5 = 102.33

Teman Bus 2026

- Subsidi Teman Bus dari Kemenhub bakal dicabut total
- Pemprov harus bersiap agar Teman Bus bisa tetap beroperasi

Pandangan Pakar

- Transportasi massal butuh langkah komprehensif dan terencana
- Subsidi dapat bersumber dari PKB
- Realisasi PKB capai Rp4,7 triliun
- Kebijakan pengelolaan transportasi massal pemerintah belum mengikat
- Fasilitas penunjang minim
- Subsidi Rp15 miliar bukan angka mutlak operasional
- Pembiayaan dapat dilakukan penyesuaian
- Load factor tinggi mengurangi subsidi karena tarif meningkat
- Kenaikan tarif penumpang harus didukung fasilitas yang memadai

INFOGRAFI: ANSIFAJAR

Subsidi Transportasi Massal, Alokasikan dari PKB

Lanjutan Halaman... 9

menjadi salah satu kendala utama.

Kebiasaan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti pola pikir masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi, ketiadaan kebijakan yang mengikat dari pemerintah terkait pengelolaan transportasi massal, serta minimnya fasilitas penunjang.

Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Sulsel, Mukhtar Thahir Syarkawi, menjelaskan, asumsi subsidi sebesar Rp15 miliar untuk satu koridor Teman Bus yang diusulkan Dishub Sulsel bukanlah angka mutlak. Struktur pembiayaan Teman Bus selama satu tahun dapat disesuaikan, mulai dari rute hingga tarif.

Namun, menurutnya, semua itu bergantung pada penyediaan sarana

dan fasilitas dasar transportasi massal yang merupakan tanggung jawab pemerintah daerah.

"Saya rasa biayanya tidak sebesar itu. Berapa kali bus bolak-balik dalam sehari, berapa bensin yang digunakan, berapa gaji sopir. Tidak semua biaya ditanggung oleh pemerintah, sebagian juga berasal dari penumpang," ujar Mukhtar, Kamis, 9 Januari.

Mukhtar menambahkan, masalah utama dalam pengelolaan transportasi massal di Sulsel adalah minimnya fasilitas. Contohnya, halte-halte yang hampir seluruhnya rusak, serta kurangnya kejelasan dan sosialisasi lokasi pemberhentian dan penjemputan penumpang.

"Transportasi umum tidak akan baik jika tidak dibenahi dengan serius. Kalau subsidi Rp15 miliar per koridor, itu tergantung jumlah busnya, karena ada banyak variabel yang

memengaruhi," ungkap Dekan FT UMI ini.

Dia juga menyoroti pentingnya peningkatan fasilitas sebagai dasar untuk penyesuaian tarif. Menurutnya, kenaikan tarif hanya dapat dilakukan jika fasilitas yang disediakan pemerintah membaik. Penyelesaian masalah ini harus lebih komprehensif, termasuk upaya membiasakan masyarakat menggunakan transportasi umum.

Subsidi transportasi massal semakin menurun setiap tahunnya, sementara biaya perawatan bus terus meningkat. Penyesuaian subsidi masih memungkinkan dilakukan. Semakin tinggi load factor (tingkat keterisian bus), semakin kecil subsidi yang dibutuhkan, karena jumlah penumpang meningkat dan tarif dapat disesuaikan jika fasilitas diperbaiki.

"Kalau subsidi Rp15

miliar, berapa orang yang menggunakan, berapa subsidi per orang? Itu bisa dihitung untuk menentukan harga tiket yang layak," tambahnya.

Mukhtar juga menyarankan agar dana subsidi transportasi massal dapat bersumber dari serapan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Berdasarkan data, realisasi PKB Pemprov Sulsel mencapai Rp4,7 triliun.

"Pajak kendaraan itu sebenarnya apa fungsinya sih? Apakah dipakai bayar pegawai atau membangun fasilitas transportasi. Itu yang penting dulu. Kalau fungsinya untuk membayar pegawai, itu pajak kendaraan ya salah jalan," urai Mukhtar.

Padahal, menurut Mukhtar, anggaran menyubsidi dua koridor saja dengan Rp15 miliar per koridor terbilang kecil dibandingkan realisasi pajak kendaraan. Sementara manfa-

atnya bagi masyarakat sangat tinggi.

Komitmen pemerintah harus dipertanyakan. Di wilayah kota seperti kawasan Mamminasata, menurut Mukhtar, kebutuhan dasarnya bertambah. Bukan lagi hanya air, beras, dan listrik, tetapi juga transportasi.

"Karena kebutuhan dasar, ketika itu tidak cukup, maka pemerintah harus hadir. Kan kebutuhan dasar. Saya bisa pastikan makin lama angkutan umum ini tidak bagus, maka kota akan semakin sulit bergerak. Karena jumlah kendaraan bertambah, jalan fasilitas tidak seimbang pertambahannya," tandasnya.

Anggota Komisi V DPR RI, Hamka B. Kady, mengungkapkan bahwa telah ada Nota Kesepahaman (MoU) antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan Pemerintah Provinsi Sula-

awesi Selatan (Pemprov Sulsel). Berdasarkan MoU tersebut, pengelolaan layanan Teman Bus harus diambil alih oleh Pemprov Sulsel paling lambat pada 1 Januari 2025.

Pada tahun 2024, Kemenhub telah mengalokasikan dana sebesar Rp500 miliar untuk menyubsidi seluruh operasional Teman Bus di Indonesia. Kondisi serupa tidak hanya terjadi di Sulsel, tetapi juga di daerah lain, seperti Bali.

"Belum dianggarkan yang namanya subsidi apalagi pemerintahan baru, sementara bagaimana mengutak-atik keuangan negara ini. Dalam hal subsidi ini kan banyak yang harus dipikirkan," terang politikus Golkar ini.

Upaya pemerintah pusat dengan menambah subsidi satu koridor lagi tahun ini sudah maksimal. Justru, Pemprov Sulsel harusnya memprioritas-

kan sejak awal subsidi terhadap Teman Bus sesuai kesepakatan awal.

"Kami belum memasuki masa sidang, nanti tanggal 21 Januari, dibicarakan dengan Menteri Perhubungan. Apayang menjadi solusi. Di sana (Sulsel) ada balainya, nanti kita tanya bagaimana laporan terkait load factornya. Harus dioptimalkan gitu loh, bukan Makassar saja, seluruh Indonesia seperti itu," pungkasnya.

Sementara Kepala Dinas Perhubungan Sulsel Andi Erwin Terwo menjelaskan, koridor satu bakal disubsidi Pemprov Sulsel sebab load factornya di atas 60 persen. Saat ini, Dishub tengah menyusun Kerangka Acuan Kerja (KAK) sebelum kembali menggelar pertemuan dengan stakeholder terkait untuk mengajukan lelang dengan ketersediaan anggaran Rp10 miliar. (*)