

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2 0 1 9



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Menggapai Kesetimbangan Kereta Moda Raya

PT MRT Jakarta menggenjot pendapatan non-tiket untuk menyeimbangkan neraca.

JAKARTA — PT MRT Jakarta memaksimalkan pendapatan selain tiket untuk menyeimbangkan neraca keuangan kereta Moda Raya Terpadu. Menurut Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi, Tuhayat, pendapatan *non-farebox* mereka diprediksi mencapai Rp 225 miliar hingga akhir tahun ini.

“Kami optimistis laporan keuangan di tahun pertama komersial ini akan positif,” kata Tuhayat di kantor MRT Jakarta, kemarin. “Berapa nilainya, belum bisa kami sebut, karena masih menyisakan dua bulan lagi.”

PT MRT Jakarta kini harus memenuhi kebutuhan operasional sendiri, termasuk gaji dan tunjangan karyawan yang mencapai 22 persen dari total beban biaya. Terakhir, pemerintah DKI membiayai seluruh pengoperasian perusahaan daerah tersebut melalui penyertaan modal daerah (PMD) sebesar Rp 400 miliar untuk dua tahun pada awal 2017. Padahal jumlah karyawan tetap dan *outsourcing* mereka sekarang sudah meningkat dua kali lipat, lebih dari 570 orang. “Belum lagi biaya sewa dan operasional kantor. Lalu biaya listrik Rp 12 miliar per tahun,” ujar Tuhayat.

Saat ini, modal DKI untuk MRT hanya bisa dipergunakan bagi pengembangan dan pembangunan rute baru. Berdasarkan dokumen Kebijakan Umum Anggaran dan Prioritas Plafon Anggaran Sementara (KUA PPAS) 2020, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah DKI menyetujui anggaran Rp 2,64 triliun untuk PT MRT. Fokus itu dipergunakan untuk konstruksi proyek South-North Fase 2 (Bundaran HI-Ancol Barat) Rp 2,32 triliun dan dana pendamping proyek tersebut

sebesar Rp 46,94 miliar.

Soal pendapatan, Tuhayat melanjutkan, MRT memiliki tiga sumber, yaitu penjualan tiket, subsidi tiket dari pemerintah DKI, dan *non-farebox*. Dalam skema ini, subsidi tiket masih menempati posisi tertinggi, yakni 58 persen dari total pendapatan tahunan. Berdasarkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Perubahan 2019, subsidi tiket atau *public service obligation* bagi MRT mencapai Rp 572 miliar.

Pendapatan non-tiket terdiri atas penjualan iklan yang menggandeng PT Avabanindo Perkasa, penyediaan jaringan seluler bagi perusahaan-perusahaan operator telekomunikasi, retail di tiga stasiun, dan hak penamaan stasiun atau *naming rights*. Tuhayat mengatakan pendapatan terbesar sumber ini berasal dari penamaan, salah satunya Stasiun Lebak Bulus Grab sebesar Rp 33 miliar per tahun.

PT MRT masih membuka pintu investasi karena baru lima dari 13 stasiun yang memiliki hak penamaan. “Bundaran HI akan dibuka paling akhir karena paling strategis dan harus cukup mahal,” ujar Tuhayat.

Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta Iskandar Abubakar menilai PT MRT harus mengembangkan pendapatan di luar tiket untuk mengurangi beban subsidi pemerintah DKI. Menurut dia, ada sejumlah *item* subsidi yang tak perlu dibebankan kepada pemerintah, seperti pengelolaan aset. “Kinerja perusahaan bisa diukur dari berapa pendapatan *non-farebox* yang bisa diperoleh,” kata dia.

Pemerintah DKI menilai MRT masih di tahap awal sehingga membutuhkan subsidi dalam

peningkatan pelayanan. Hal ini juga yang mendasari Kepala Dinas Perhubungan DKI Syafrin Liputo mengajukan peningkatan *public service obligation* bagi MRT menjadi Rp 938 miliar pada 2020. Menurut dia, dengan peningkatan okupansi lebih dari 100 ribu penumpang per hari, kereta moda raya dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Ketua Komisi B DPRD DKI Jakarta Abdul Azis mengatakan pemerintah harus memperbaiki kualitas transportasi di Ibu Kota. Menurut dia, subsidi kepada operator semata untuk menjamin pelayanan yang baik bagi masyarakat hingga terciptanya integrasi moda transportasi publik. “Ini (subsidi tiket) masih diutamakan karena langsung berdampak pada masyarakat,” kata dia. ●