



Webinar Series #8

PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA BALITBANG KEMENHUB

**MODEL DAN STRATEGI RECOVERY INDUSTRI JASA LOGISTIK
PASCA PANDEMI COVID-19**

**Early Warning
Paradigma Baru Penyelenggaraan Perkeretaapian
Selama dan Pasca Pandemi Covid-19**

Keynote Speaker

**PROF. DR. IR. AGUS TAUFIK Mulyono (ATM), ST., MT., IPU., ASEAN ENG.
Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)**

Webinar. Zoom-Meeting. Pukul 13.00-Selesai. WIB. Kamis. 1 Oktober 2020

Struktur Paparan

**Tren Future
Mobility**

**Situasi
harus Direspon**

**Pilihan
Kebijakan
dan
Implikasinya**

Adaptasi

Trend Future Mobility

Lebih Sedikit Pergerakan Fisik

Semua aktivitas dapat dilakukan dari mana saja

Autonomous

Kendaraan tanpa awak

Personalized

Layanan yang bersifat personel

Tenaga Listrik

Penggunaan tenaga listrik gantikan BBM fosil

Penggunaan Teknologi Informasi

IT sebagai backbone layanan

Point to Point

Kecenderungan layanan angkutan door to door/ door to node

Tanpa Gangguan

Layanan tanpa hambatan baik di simpul maupun di ruas/ruang

Berbagi/ Shared

Membagi beban pada penggunaan infrastruktur untuk layanan bersama

Hijau

Teknologi kendaraan dan infrastruktur transportasi berorientasi lingkungan

Terkoneksi

Sarana dan prasarana mobilitas terkoneksi melalui sistem pintar

Transportasi memegang peran sangat penting

Pak Menteri Mengajak Bertransportasi Sehat-Humanitarian



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

BANGUN SISTEM TRANSPORTASI BERBUDAYA HIGIENIS

Kita perlu membangun sistem transportasi berbudaya higienis (transportasi humanitarian) dan meminimalkan kontak fisik, lebih terdigitalisasi, dan lebih terdesain secara adaptif meski tarif transportasi publik cenderung lebih mahal atau perlu subsidi lebih besar dari pemerintah.

Budi Karya Sumadi
Menteri Perhubungan

@kemenhub151 | www.dephub.go.id

 budikaryas

BANGUN SISTEM TRANSPORTASI BERBUDAYA HIGIENIS

*Kita perlu membangun sistem transportasi berbudaya higienis (**transportasi humanitarian**) dan meminimalkan kontak fisik, lebih terdigitalisasi, dan lebih terdesain secara adaptif meski tarif transportasi publik cenderung lebih mahal atau perlu subsidi lebih besar dari pemerintah*

Menteri Perhubungan

Medsos Kemenhub, 8 Juni 2020



Humanitarian..???

“having concern for or helping to improve the **welfare** and **happiness** of people...”

“to have human values and an understanding of all human situations that we share, **regardless of race**, ethnicity, religion and social status...”

“efforts to improve the standard of living of a person and / or society to create a better living environment ...”

“to **protect life** and **health** and ensure respect for human beings....”

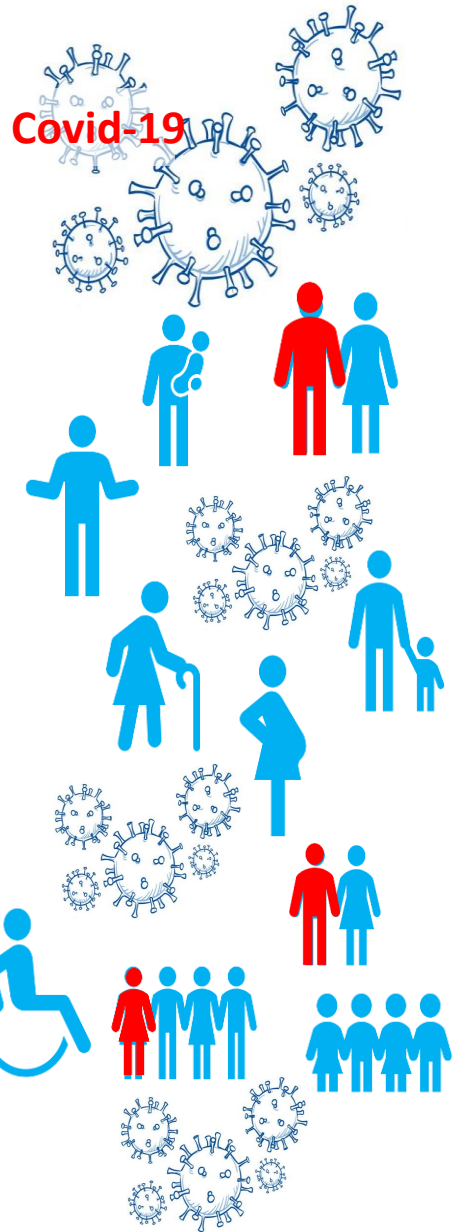
HEALTH

HAPPINESS

WELFARE

PEACE

SAFETY



Covid-19

Paradigma Baru Penyelenggaraan Sub-Sektor Perkeretaapian

Opsi Kebijakan

Konsensus Bersama

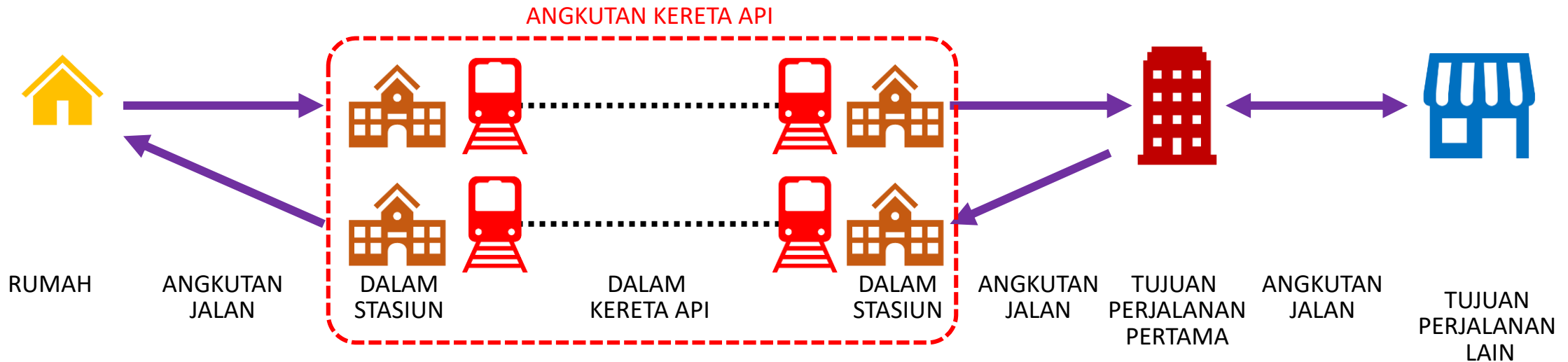


Indonesia SEHAT
Indonesia BEKERJA
Indonesia TUMBUH



**TRANSPORTASI
HUMANITARIAN
MENGUTAMAKAN
NILAI MANUSIA DAN
KEMANUSIAAN
UNTUK
PRODUKTIVITAS
EKONOMI YANG
LEBIH BAIK MENUJU
TRANSPORTASI SEHAT
INDONESIA MAJU**

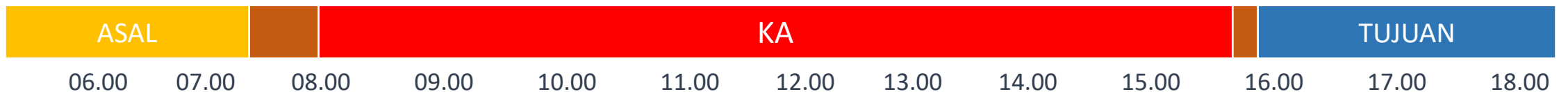
Apakah Angkutan Umum KA sumber penularan Covid-19?



TIPIKAL KERETA KOMUTER



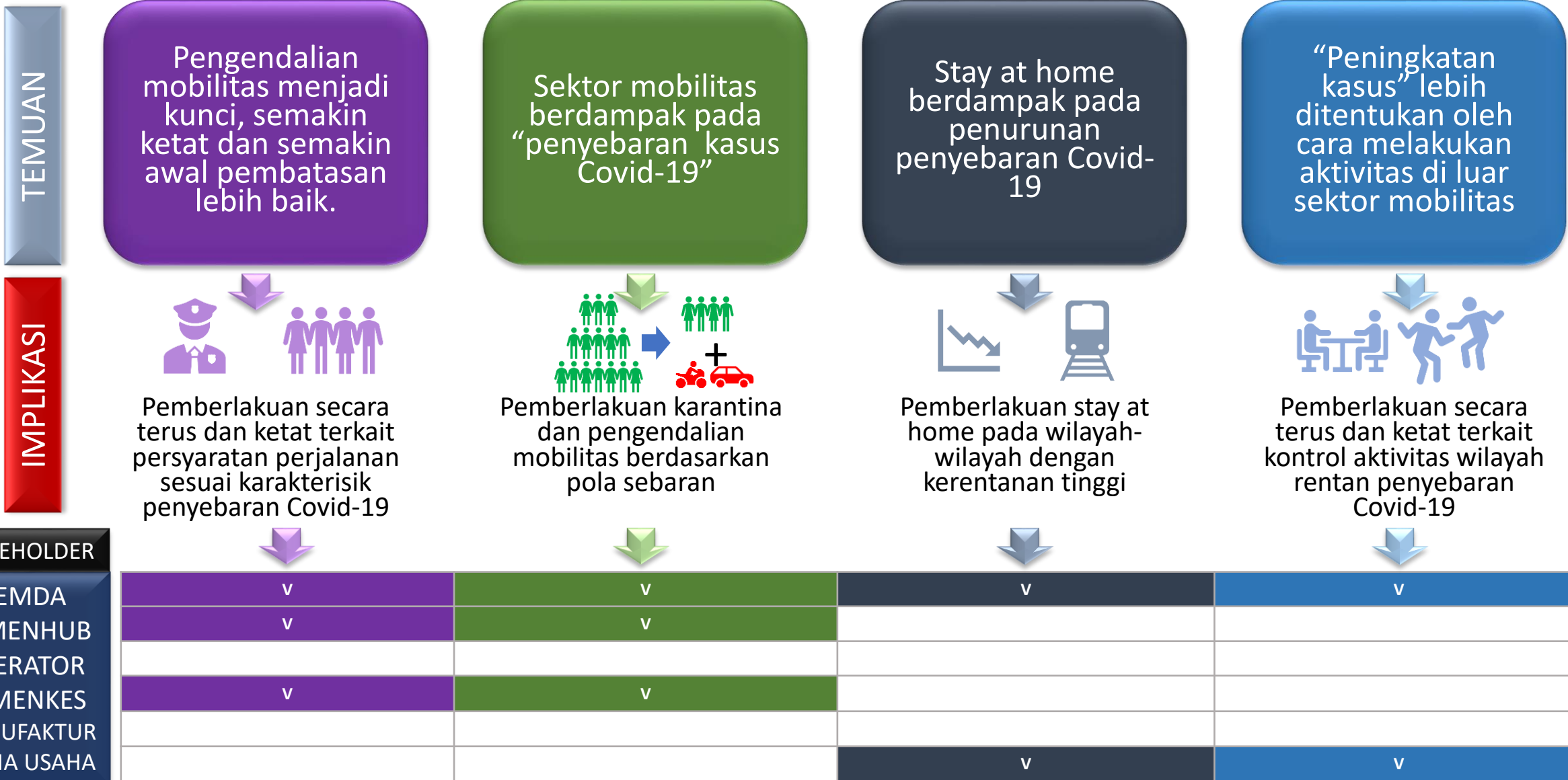
TIPIKAL KERETA ANTAR KOTA (CONTOH: ARGO DWIPANGGA JKT-YK)



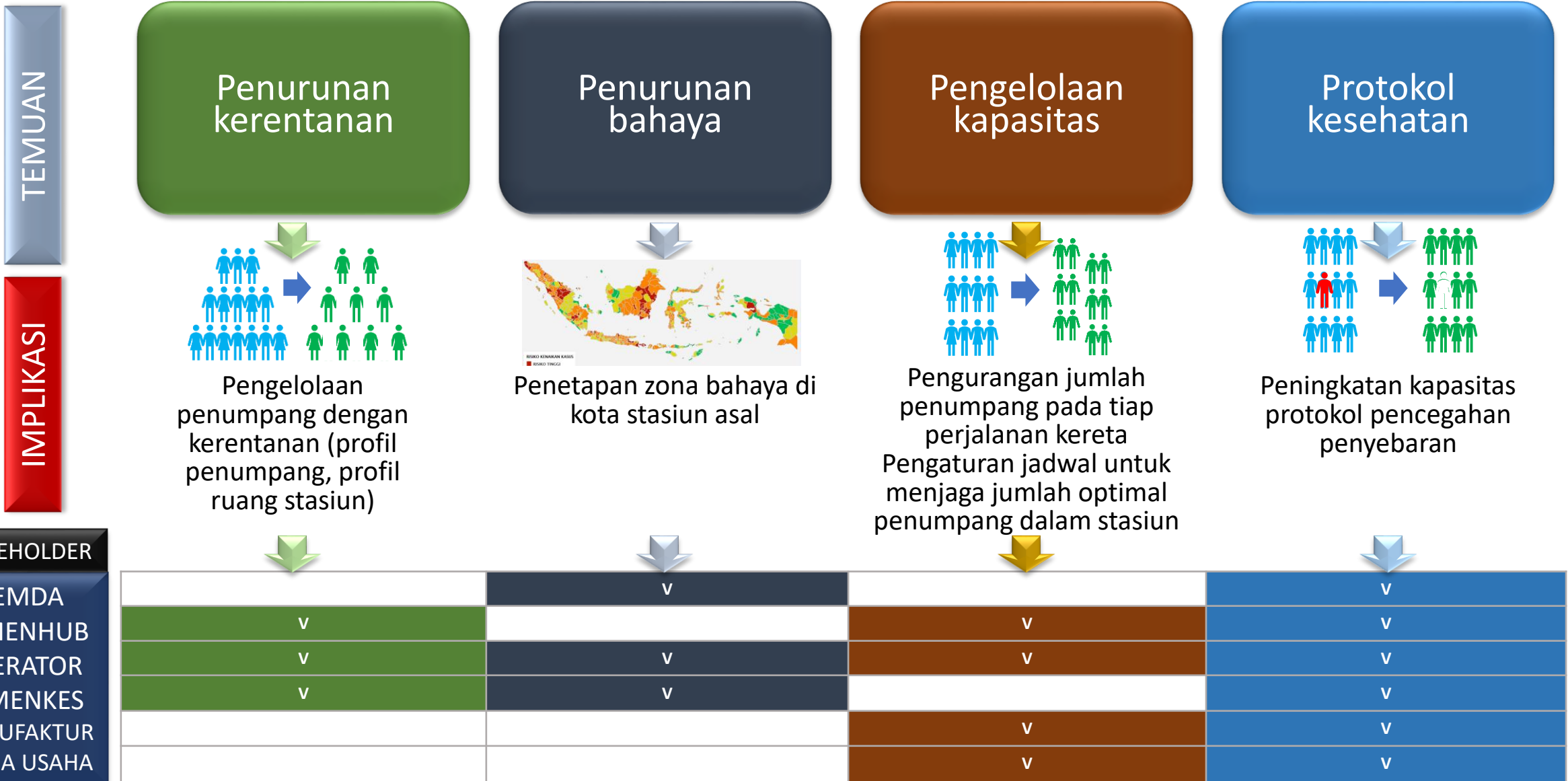
KASUS DI TEMPAT LAIN:

- Resiko penularan via subway relatif kecil (4.4%) jika mengikuti pedoman kesehatan (Cooley et al, Journal of Urban Health, 2011)
- Dari 150 kluster kasus di Paris tidak satupun yang berasal dari angkutan umum (France Public Health, 2020)
- Dari 355 kasus di Austria, tidak satupun yang tertularkan di angkutan umum (AGES, 2020)
- Dengan ridership 12,9 juta penumpang per hari, sejauh ini baru ditemukan 1.100 kasus saja di subway Hongkong (JHU, 2020)
- Dengan tingkat ridership kereta yang sangat tinggi di Jepang, tidak ditemukan cluster yang berasal dari kereta (Sciencemag.com, 2020)

Implikasi Pengendalian Mobilitas



Implikasi Pengaturan Sarana Prasarana



Implikasi Dampak Pandemi

TEMUAN

IMPLIKASI

Peningkatan biaya sarana dan prasarana (operasi dan pemeliharaan)



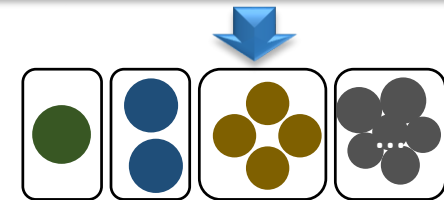
Untuk melayani jumlah penumpang yang sama dibutuhkan biaya yang lebih besar.

Penurunan pendapatan dari penumpang dan potensi peningkatan dari barang



Penurunan jumlah penumpang yang drastic (70%) berdampak besar pada penurunan pendapatan. Terjadi penurunan ketahanan bisnis, operator beroperasi rugi.

Model pengelolaan angkutan kereta api



Potensi kenaikan tarif pada batas tertentu saja
Prosedur ketat lebih disukai dan tidak mempengaruhi keputusan penumpang

STAKEHOLDER

PEMDA
KEMENHUB
OPERATOR
KEMENKES
MANUFAKTUR
DUNIA USAHA

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ↓ | ↓ | ↓ |
| | | | v |
| v | v | v | |
| | | | |
| v | v | | |
| | | | |

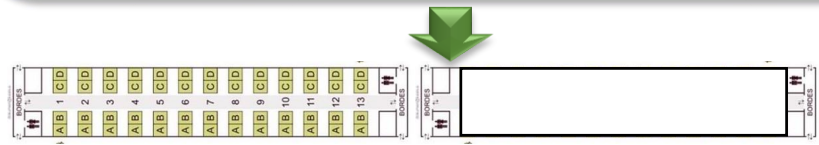
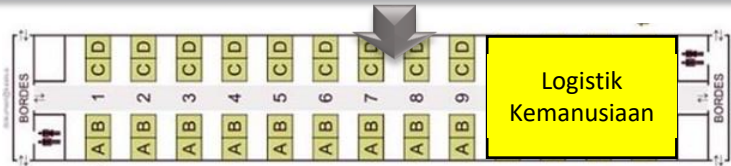
Implikasi Bisnis Logistik Kemanusiaan

TEMUAN

Utilisasi sebagian gerbong eksisting untuk komoditi logistik kemanusiaan

Penambahan kapasitas khusus komoditi logistik kemanusiaan

IMPLIKASI



Menurunnya pendapatan dari gerbong yang digunakan untuk layanan kemanusiaan

Perlu investasi untuk tambahan kapasitas logistic kemanusiaan

Biaya operasi dan pemeliharaan dari gerbong yang diutilisasi tetap besarnya

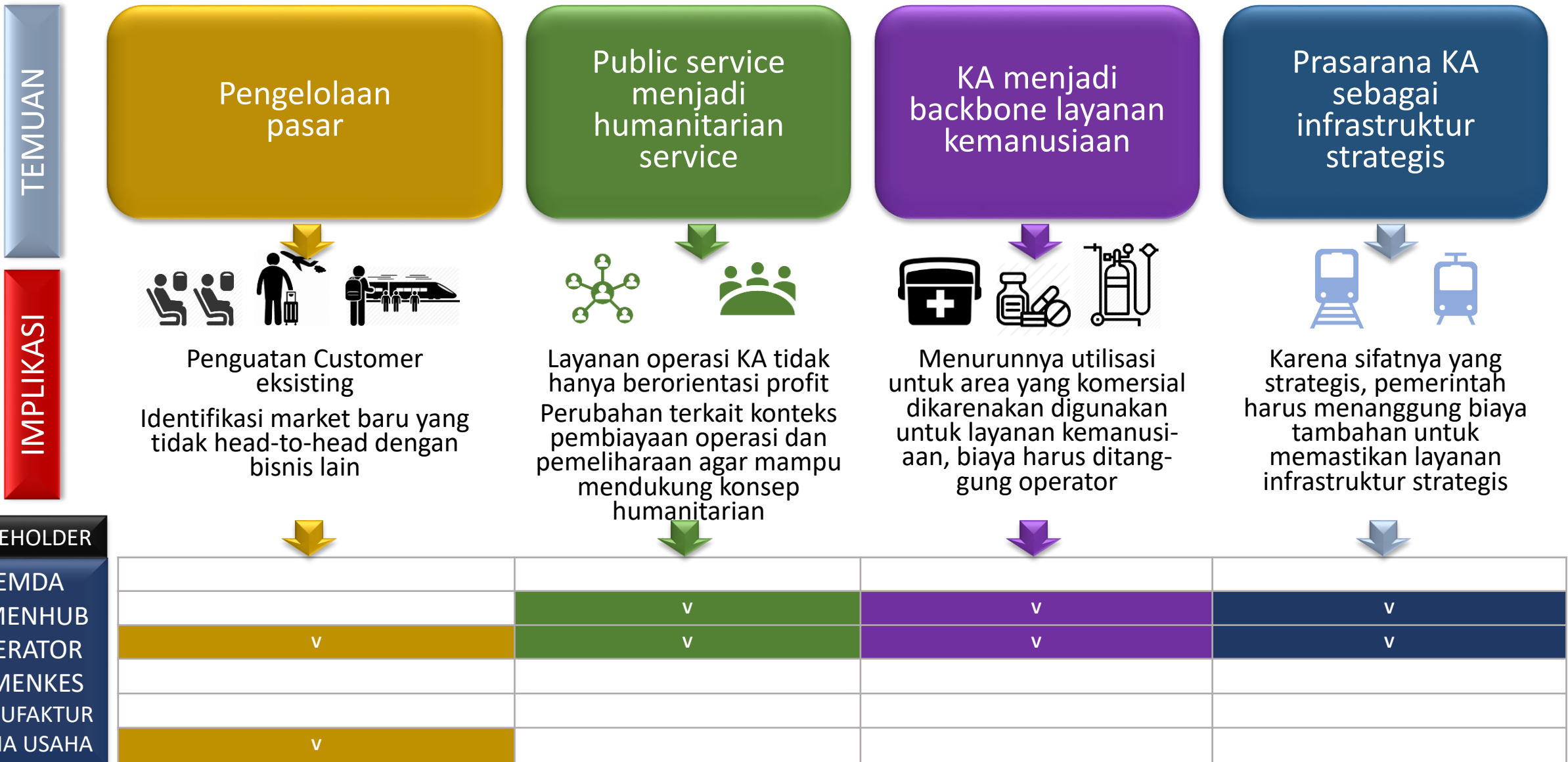
Perlu biaya operasi dan pemeliharaan dari gerbong baru yang digunakan untuk layanan logistic kemanusiaan

STAKEHOLDER

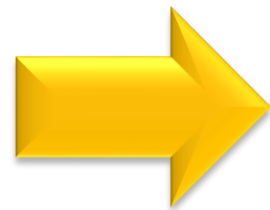
- PEMDA
- KEMENHUB
- OPERATOR
- KEMENKES
- MANUFAKTUR
- DUNIA USAHA

| | | |
|--|---|---|
| | | |
| | | |
| | v | v |
| | v | v |
| | v | v |
| | v | v |

Implikasi Pemulihan Bisnis KA



Pilihan Kebijakan Pengelolaan



OPSI 1
Pemulihan Bisnis KA
Tidak sensitif dari sudut nilai kemanusiaan

OPSI 2
Misi Kemanusiaan
Tidak sensitif dari sudut pemulihan bisnis KA

OPSI 3
Utamakan Nilai Kemanusiaan untuk Ekonomi lebih baik
Inovasi untuk menghadirkan keduanya



S **STRATEGIS**
(makro)

- Being Healthier and Better Economy
- Balanced Approach of Growth and Development
- Humanistic Transport Company



Angkutan kereta api sebagai bagian dari Humanitarian Transportation

T **TAKTIS**
(meso)

- Humanistic BUMN
- Non-negotiable humanitarian measure



Alokasi sumber daya untuk mewujudkan kereta api sebagai bagian dari Humanitarian Transportation

O **OPERASIONAL**
(mikro)

- Business to business humanitarian commitment
- Quality of Humanitarian Services



Organisasi dan manajemen di tingkat operasi dan di tingkat individu

Adaptasi Pengendalian Mobilitas



Pengendalian pergerakan

Pengendalian harus dilakukan secara fleksibel dan responsive oleh pemerintah terhadap angkutan KA.

Pengendalian di sector KA harus memastikan tersedianya akses alternatif untuk layanan dasar seperti barang dan kedaruratan, baik oleh angkutan KA lain maupun oleh moda lain.

Pengendalian pada titik integrasi antar moda harus dilakukan untuk memastikan standar pengendalian yang sama.



Peningkatan aktivitas daring

Peningkatan aktivitas daring melalui dukungan regulasi pemerintah untuk memastikan optimalisasi hasil kerja dan dukungan infrastruktur ICT.

Pemerintah memastikan tersedianya pembiayaan untuk mendukung tersedianya akses internet yang baik bagi semua.

Dukungan pembiayaan bagi operasi KA yang diperkirakan akan rugi dikarenakan peningkatan aktivitas daring



Dukungan logistik luring

Peningkatan aktivitas daring akan membutuhkan lebih banyak dukungan logistic luring.

Dukungan sector KA pada angkutan barang untuk meningkatkan mobilitas logistic merupakan peluang bisnis.



Kontrol pada meeting place

Kontrol yang ketat perlu dilakukan pada tempat-tempat bertemu orang untuk memastikan tingkat penyebaran yang rendah.

Pengelola KA harus memastikan seluruh sarana/prasarana KA sebagai tempat bertemu orang harus mampu dikontrol secara baik dan sesuai dengan protocol kesehatan



Adaptasi Sarana-Prasarana



Kapasitas turun

Pengelola KA harus mempersiapkan dan mengoperasikan sarana/prasarana dengan kapasitas yang lebih kecil dari sebelumnya dikarenakan kebutuhan akan *physical distancing*.

S T O



Jadwal lebih padat

Pengelola KA harus menyediakan layanan KA dengan frekuensi yang lebih tinggi, untuk melayani demand penumpang KA yang sama.

Peningkatan kapasitas sarana/prasarana harus oleh pengelola KA terutama di wilayah-wilayah perkotaan yang tingkat layanannya lebih tinggi

S T O



Protokol pencegahan

Protokol pencegahan penularan di KA menjadi kewajiban utama dan ini menjadi tanggung jawab penyedia layanan KA.

Protokol ini berupa pengecekan, penyediaan peralatan protocol, termasuk diantaranya adalah system tracking yang memungkinkan pemantauan terhadap asal-tujuan penumpang.

S T O



Investasi sarana/prasarana

Investasi sarana/prasarana harus disediakan oleh pemerintah/pengelola KA untuk memastikan ketersediaan layanan dengan standar yang baik.

Investasi juga dibutuhkan pengelola KA untuk mengkonversi sebagian sarana/prasarana untuk layanan angkutan barang.

Investasi juga akan penting disediakan oleh pengelola KA bagi pengembangan bisnis angkutan KA masa depan.

S T O

Adaptasi Bisnis KA



Produktivitas turun

Pengelola KA harus siap mengoperasikan KA dengan produktivitas lebih rendah dari sebelumnya, jika tanpa dukungan Pemerintah untuk menaikkan pendapatan atau mengurangi biaya.

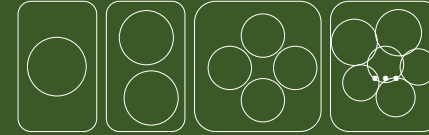
Dalam jangka pendek, pengelola KA harus mengatasi permasalahan ini dengan cara memaksimalkan pendapatan dan meminimalisasi biaya tanpa menimbulkan dampak social berupa pengurangan karyawan



Bisnis-bisnis baru

Perlu identifikasi dan pengembangan bisnis-bisnis baru untuk pengelola KA untuk mampu mengkompensasi penurunan produktivitas.

Peningkatan komitmen business-to-business antara pengelola KA dan entitas bisnis lain (misalnya yang membutuhkan angkutan barang) untuk memastikan bisnis jangka panjang.



Model pengelolaan

Pemerintah perlu mengkaji model pengelolaan baru untuk memberikan opsi-opsi yang lebih baik dalam rangka memastikan layanan terbaik dengan situasi baru (Monopoli - Duopoli - Oligopoli – Liberalisasi)



Peningkatan angkutan barang

Diperkirakan angkutan barang baik komersial maupun untuk layanan logistic kemanusiaan akan menjadi bisnis yang menjanjikan bagi KA.

Sarana/prasarana harus mampu mengantisipasi perubahan ini dan secara fleksibel mampu merespon.

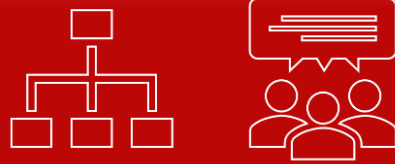


Adaptasi Regulasi



KA menjadi humanitarian service

Pemerintah mendukung angkutan KA untuk layanan kemanusiaan (*humanitarian service*), yaitu layanan yang memastikan perlindungan manusia dari sisi kesehatan, layanan bagi yang terdampak Covid-19 secara ekonomi, maupun layanan bagi aspek kemanusiaan lain.

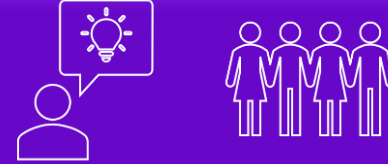


Sumber daya pengelolaan angkutan KA

Pemerintah harus memastikan layanan KA mampu terselenggara sesuai standar pelayanan dengan cara tetap mempertahankan tingkat kesehatan bisnis KA terdampak Covid-19.

Penurunan kualitas operasi dikarenakan penurunan dari aspek pengelolaan (misalnya terkait pendapatan yang turun dan biaya operasi yang naik) harus menjadi tanggung jawab pemerintah.

Relaksasi atau pengaturan ulang terkait misalnya TAC, IMO bisa dilakukan untuk mendukung upaya diatas.



Mitigasi dampak sosial

Dampak social akibat pengaturan ulang bisnis KA terdampak Covid-19 (misalnya PHK) harus dipertegas siapa yang bertanggung jawab



Backbone layanan kemanusiaan

Pemerintah dan Pengelola KA mempersiapkan KA sebagai backbone layanan kemanusiaan misalnya untuk angkutan alat-alat Kesehatan, logistic pangan maupun angkutan lain

