Pseudoname: Putu, Code: Interview S017, Category: Government, Sex: Male, Level: Local, Job: Local Bus Manager

|  |  |
| --- | --- |
| Rama:  Menurut Anda, apa itu rural tourism dan bagaimana wisatawan melakukan perjalanan ke sana?  S017:  Mungkin di Bali ada desa wisata. Kaitannya dengan transportasi, untuk rural tourism masih melalui angkutan sewa dominasinya, terutama angkutan sewa khusus. Karena di Bali ini pelaku usaha itu memang usaha travel. Jadi untuk pelayanan transportasi public dari Pemerintah itu masih sangat minim di Bali.  Seperti kami di Sarbagita punya 2 trayek. Nah ini cakupan kami Kawasan Sarbagita, Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan. Nah sampai saat ini kami baru melayani Denpasar dan Badung. Kebetulan melintasi objek pariwisata seperti dari Kuta ke GWK. Juga dari Kuta ke ITDC Nusa Dua, Kawasan pariwisata. Tapi ke rural belum tersentuh. Tapi manfaat dari adanya layanan kami ini lebih cenderung ke masyarakat, contohnya pekerja, mahasiswa, yang ke arah selatan karena melalui Universitas Udayana. Ke arah selatan lagi ada pegawai ITDC, pegawai hotel, dan juga mungkin wisatawan yang ingin bepergian ke daerah-daerah yang bagian selatan Badung, selatan Bali. Jadi bisa juga kemungkinan terdampak ke wisata rural yang ada di sekitarnya. Contoh, di GWK mungkin bisa berdampak sampai ke Pecatung? Kemudian yang arah Tirisi mungkin bisa juga dapat arah seperti Pantai Pandawa, itu bisa juga diakses dari sana. Ke daerah-daerah wisata baru di Bali.  Rama:  Baik Pak, apakah ada datanya berapa penumpang Sarbagita yang local dan berapa yang wisatawan?  S017:  Nah untuk data penumpang, kami baru sebatas memilah antara penumpang umum dan pelajar. Jadi kami belum ada kategori Warga Negara Asing, jadi kami belum ada datanya. Ini periode setelah pandemi, saya juga baru setahun di bagian ini. Sejak pandemi malah tidak ada aktivitas pariwisata. Jadi sebelumnya 2019 mungkin ada penumpang itu tapi tidak tercatat kategori WNA itu.  Rama:  Apakah Anda pernah meneliti tentang Sarbagita juga?  S017:  Iya itu untuk S2 saya, tapi saya belum di Sarbagita. Waktu itu saya masih di bagian perencanaan, Dishub Bali. Sarbagita ini UPTD seperti bidang.  Rama:  Saya dengar dari Dishub Bali ada rencana untuk upgrade Sarbagita menjadi Badan Layanan Umum Daerah (BLUD).  S017:  Iya, dengan pimpinan (Dishub Bali) kami yang sekarang, UPTD ini diharapkan jika ingin berkembang bisa mengambil salah satu peluang. Dengan BLUD, kita bisa mengelola sendiri pendapatan kita dan bisa mencari sumber-sumber lain yang diperuntukkan sesuai Peraturan Menteri Dalam Negeri. Sekarang posisi kami di UPTD, seluruh pendapatan ticketing dari Sarbagita semuanya masuk ke kas daerah Pemerintah Provinsi Bali. Jadi kalau kami mengajukan anggaran sistemnya pengajuan untuk tahun depan, tidak bisa berakselerasi. Nah dengan bentuk BLU, ada kemungkinan peluang bisa kita manfaatkan Kerjasama. Hibah bisa kita Kelola jika berbentuk BLU, kemudian sumber-sumber lain seperti iklan bisa langsung. Saat ini dengan posisi UPTD kami dibatasi karena tidak memiliki kewenangan untuk mengelola langsung. Nah ini peluang BLU ditangkap oleh pimpinan saat ini. Hanya kendalanya, armada kami masih minim, karena kami hanya punya bus bantuan tahun 2017 yang jumlahnya 10 unit. Kemudian kami untuk mengembangkan ke depan membutuhkan biaya cukup besar. Nah ini menjadi catatan tim, karena di pemerintah provinsi bali ini ada timnya dari secretariat daerah.  Rama:  Kemana masuknya pendapatan farebox Sarbagita saat ini?  S017:  Itu masuk ke Pendapatan lain yang sah daerah. PNBP itu kan masuknya untuk ke pemerintah pusat.  Rama:  Peluang yang ditangkap oleh pimpinan ini, maksudnya pimpinan siapa?  S017:  Kepala Dishub Bali. Kemungkinan karena dia punya pengalaman di Jakarta, membaca peluang, kenapa tidak dibuat BLUD, sehingga bisa lebih berkembang. Bisa mengelola anggaran dan juga bisa berimprovisasi. Hanya untuk menuju ke BLUD ini tahapannya cukup banyak dan tidak mudah. Dulu Sarbagita pernah diajukan menjadi BLUD tahun 2014 tapi terkendala teknis dari segi rencana strategis belum matang. Dan saat itu pembiayaan kita masih lebih besar dari pendapatan. Jadi komposisinya belum seimbang.  Rama:  Baik. Trans Sarbagita ini kan saat ini pelayanannya bisa mencapai bandara ya?  S017:  Saat ini kami tidak sampai masuk bandara, tapi hanya di depan bandara.  Rama:  Oh bukan di shelter dekat exit gate bandara?  S017:  Iya, terakhir di tahun 2020 sampai bandara. Setelah pandemi di 2021 kami tidak masuk sampai ke bandara. Jadi kami hanya sampai halte portable di depan bandara. Karena juga mulai 2020 sudah ada pelayanan bus Trans Metro Dewata (TMD). Jadi kami menjadi feeder saja.  Rama:  Kenapa Trans Sarbagita tidak masuk ke bandara lagi?  S017:  Pertimbangan kami untuk menghindari penumpukan angkutan umum massal di bandara. Karena TMD bisa masuk dengan headway 6-10 menit. Jika ditambah dengan Sarbagita maka akan terjadi penumpukan bus. Kedua, kami pada saat covid okupansinya menurun jadi kami memutuskan untuk tidak masuk ke bandara. Tapi tetap kami sebagai support di luar bandara sebagai feeder.  Rama:  Terkait bandara ini, seharusnya bisa jadi peluang bagi Sarbagita karena ada tarikan yang datang dari bandara misalkan wisatawan yang datang ke Bali. Jika pertimbangannya karena TMD sudah ada di bandara, apakah memang sudah ada kesinambungan rute antara TMD dengan Sarbagita?  S017:  Ada … antara Sarbagita dengan TMD. Di satu sisi kami juga menghindari penumpukan armada di bandara. Karena di bandara fasilitas public untuk layanan bus terbatas kapasitasnya. Jadi kami putuskan tahun 2021 tidak masuk ke bandara. Selain itu, ada perubahan regulasi dari kementerian, dari Angkasa Pura 1 Bandara Ngurah Rai. Sewaktu itu ada pengenaan tarif masuk untuk layanan angkutan massal. Nah itu menjadi pertimbangan kami juga. Karena TMD sudah masuk, maka kita lepas rute ke bandara dan focus untuk penumpang yang ke arah GWK dan sisanya kami fokuskan untuk Nusa Dua untuk pelayanan karyawan.  Rama:  Baik. Saya juga sempat interview dengan pihak bandara. Informasi yang saya terima, untuk transportasi massal itu tidak dikenakan biaya.  S017:  Kapan itu informasinya?  Rama:  Sekitar 2-3 pekan lalu  S017:  Mungkin kami belum update. Pada tahun 2021 lalu kami dikenakan biaya dari AP1 dan kami sudah sempat Menyusun MoU bahkan perjanjian kerja sama. Di perjanjian itu ada surat dari kementerian perhubungan angkutan darat untuk angkutan massal yang gratis itu tidak dikenakan biaya. Karena kami di Sarbagita untuk penumpang umum dikenakan biaya 3500, sedangkan TMD belum berbayar sampai 30 Oktober lalu. Mungkin saat ini TMD juga sudah berbayar. Jadi regulasinya itu dipegang oleh Angkasa Pura. Begitu angkutan massal tersebut berbayar, maka akan dikenakan biaya. Jika itu gratis total, mungkin tidak dipungut.  Rama:  Baik, sepertinya informasi yang saya terima tidak utuh.  S017:  Ya, kami berdasarkan regulasi tersebut memutuskan untuk tidak masuk ke bandara. Ada peluang ke depan mungkin kalau situasi memungkinkan, ada permintaan, mungkin kami akan Kembali ke bandara. Melihat juga potensi bangkitan yang cukup.  Rama:  Apakah nanti ada gabungan antara TMD dengan Sarbagita ke depannya?  S017:  Peluang itu sementara kan layanan ini berbeda. Trans Sarbagita dibiayai oleh pemerintah provinsi, sedangkan Trans Metro Dewata oleh Kementerian Perhubungan dana APBN. Mungkin saja kalau ke depan beban APBN meningkat, mungkin saja beberapa beban akan dialihkan ke daerah. Dan Kembali lagi apakah daerah mampu menerima beban ini. Kami sendiri di daerah bebannya sudah cukup besar dengan Trans Sarbagita. Kalau seperti itu kita kembalikan lagi apakah fiscal daerah cukup untuk membiayai operasional yang dilimpahkan dari kementerian. Kalau itu terjadi, mungkin sangat bagus sekali. Karena sekarang kan beda-beda ada yang ke kementerian laporannya, ada yang ke daerah. Jadi mau mengubah-ubah pun kita harus koordinasi dulu dari kementerian dan ke daerah. Jadi sinerginya belibet. Tapi kalau dari daerah misal difokuskan mungkin akan lebih bagus, terutama untuk koneksinya dan juga kesamaan layanan. Karena sekarang contohnya dengan adanya tarif berbayar dari Trans Metro Dewata 31 Oktober lalu, tarifnya berbeda dengan Trans Sarbagita. Tarif kami seharga 3500, Trans Metro sudah 4400. Sudah sempat ada pertanyaan dari masyarakat kenapa tarifnya lebih mahal. Kami mengarahkan pertanyaan itu ke Trans Metro. Karena peraturan tarifnya dari kementerian.  Rama:  Apakah tarif ini terintegrasi? Maksudnya apabila berpindah dari Trans Sarbagita ke Trans Metro penumpang harus bayar lagi?  S017:  Bayar lagi, belum terintegrasi. Dan di Trans Metro juga perpindahannya belum terintegrasi.  Rama:  Tidak ada halte yang bersamaan?  S017:  Ada halte yang bersamaan, tapi untuk saat ini Trans Metro masih berbayar juga. Jadi tidak bisa langsung bayar sekali.  Rama:  Oh tapi ada beberapa tempat yang Sarbagita dan TMD berhenti di halte yang sama ya?  S017:  Betul.  Rama:  Bolehkah saya tahu pengelola TMD?  S017:  Pemegang kontraknya adalah PT. Satria Trans Jaya. Seperti konsorsium yang terdiri dari 4 perusahaan transportasi di Bali yang besar menjadi 1 konsorsium untuk melayani permintaan dari kementerian.  Rama:  Apakah Anda ada kontak di TMD?  S017:  Ada, hanya biasanya di sana prosedurnya harus ada surat. Pemilik konsorsium itu adalah PO. Restu Mulya, PO. Gunung Harta, PO. Merpati, dan PO apa saya lupa lagi.  Rama:  Tadi sempat disebutkan juga mengenai keterbatasan fiscal daerah jika ada peralihan TMD ke provinsi. Bagaimana dengan Trans Sarbagita, yang harusnya laporannya disampaikan secara terbuka dalam anggaran daerah, berapa besaran subsidi saat ini untuk layanan Sarbagita?  S017:  Subsidi dari komponen APBD saya kurang tahu prosentasenya. APBD Bali kalau tidak salah 4.5 triliun rupiah. Alokasi untuk Trans Sarbagita sudah termasuk pendukung operasional sebesar 5.5-6.5 miliar rupiah setiap tahun. Pendukung ini seperti pegawai, pemeliharan bus, sarana prasarana halte, dan petugas pengawas. Untuk buy the service sudah termasuk di sana tahun ini sebesar 2.1 miliar rupiah untuk 10 bulan layanan.  Jadi begini karena kami punya asset bus, jadi layanan yang kita beli ke operator itu hanya aspek pengoperasian saja seperti pengemudi, pramudi, kita masih menggunakan pramujasa, kemudian kita masih membutuhkan jasa cuci bus, kita juga masih membutuhkan jasa petugas untuk kecakapan bus, kita juga masih membutuhkan untuk tambahan fungsi manajemen ban bus. Jadi itu masih kami bebankan kepada pihak ketiga. Biaya buy the service kami serahkan ke pihak ketiga.  Tahun ini kami sudah mengajukan anggaran, total buy the service tahun ini sudah 2.3 miliar rupiah, total pagu anggaran.  Rama:  Bagaimana mengenai integrasi dengan angkot dan angdes?  S017:  Operasional sebelumnya dari tahun 2012 ada trayek feeder pendukung sempat dibiayai oleh provinsi pada awalnya. Kemudian berkembang, pemerintah kota/kabupaten juga membantu dengan mengalokasikan anggaran daerahnya, namun sejak tahun 2017 mulai meredup. Jadi feeder mulai berkurang, di Bali ini bisa dikatakan feeder habis. Jadi Sarbagita ini bertumbuh secara origin, jadi langsung mengambil penumpang itu pada titik-titik halte Sarbagita saja, tidak ada yang mengumpan ke kami.  Karena di Bali sendiri angkot kami sudah habis. Jadi jumlah angkot di Denpasar saja sudah bisa dihitung dengan jari, mungkin 30 dan itupun belum tentu semuanya beroperasi. Jadi dengan adanya Sarbagita dan TMD ini, fungsinya menarik langsung penumpang primer, tidak ada pengumpannya.  Rama:  Menurut Anda kenapa bisa mulai tidak diminati, apalagi ini sejak 2017 sebelum pandemi?  S017:  Menurut saya pribadi, walaupun akan dikaji juga tentang minat masyarakat Bali menggunakan transport umum, yang dinilai itu habit atau kebiasaan dari orang Bali mereka jarang mau menggunakan angkutan massal karena sedikit terbiasa dengan kendaraan roda dua. Jadi pasca dipermudahnya perolehan kendaraan pribadi roda dua, motor terutama, dengan down payment yang relative murah seperti 500 ribu rupiah. Itu berbondong-bondong masyarakat menggunakan transportasi roda dua. Sehingga angkot ditinggalkan termasuk oleh generasi muda seperti anak SMA sudah menggunakan motor. Di samping usia angkot ini sudah mulai uzur, jadi pembaharuan daripada moda transportasi sendiri agak lambat. Sehingga orang pasti beralih ke yang lebih efisien.  Sementara di Bali ini dengan karakter jalan, pergerakan orang yang tidak tentu, mungkin mereka memilih solusi motor sebagai pilihan. Jadi membangkitkan Kembali ke penggunakan transportasi public adalah pekerjaan yang cukup berat. Kita berusaha keras.  Rama:  Berarti memang karena kebiasaan ya, dan insentifnya di kendaraan pribadi ya.  S017:  Betul, murah sekali down payment untuk kendaraan pribadi.  Rama:  Tahun lalu malah ada peraturan down payment 0%  S017:  Nah seperti itu, kebijakannya malah mempermudah lagi.  Rama:  Misalkan public transport juga bisa diusahakan untuk mengangkut wisatawan di Bali. Bagaimana pendapat Anda dengan kegiatan usaha sewa kendaraan yang sudah jadi mata pencaharian utama bagi Sebagian besar masyarakat Bali. Apakah nanti akan ada semacam dampak sosial?  S017:  Pastinya akan berdampak. Karena satu sisi kalau public transport baik, otomatis masyarakat maupun warga negara asing akan memanfaatkan moda itu. Kemudian sudah pasti pemilik usaha rental akan keberatan. Namun, mau tidak mau mungkin mereka hanya butuh dibuatkan bentuk layanan yang berbeda sedikit jadi mereka tetap bisa bekerja. Contohnya, sekarang persaingan harga untuk angkutan sewa cukup tinggi, saling berlomba. Mungkin kalau public transport sudah menjadi pilihan, ya mereka harus mengikuti apa yang bisa ditawarkan dari bisnis travel mereka. Mungkin layanan yang ditingkatkan sehingga mereka tetap bisa juga menjadi pilihan. Seperti misal ada kelas premium, atau eksekutif. Tapi pasti sudah pasti terdampak, karena angkutan sewa di Bali itu cukup besar, nomor dua ya di Indonesia.  Rama:  Saya Kembali lagi ke masalah BLUD tadi. Pilihannya kan ada juga BUMD. Kenapa memilih bentuk BLUD?  S017:  BUMD atau Perusda mungkin bisa jadi salah satu opsi. Kami belum memilih itu karena kesiapan dari kami. Karena Perusda itu banyak unit usahanya, kami belum berani langsung masuk ke Perusda karena SDMnya. Karena kami pelayanan public, kami fokuskan sementara kalau memungkinkan kami harapkan ke BLUD dulu. Nanti kalau pola bisnisnya sudah jelas, bisa saja nanti menjadi Perusda sehingga bisa dikelola secara lebih professional. Kan BLUD ini masih setengah-setengah bentuknya, masih bisa menerima subsidi pemerintah dan memanfaatkan penerimaan lainnya.  Rama:  Baik, itu saja yang ingin saya gali. Apakah ada yang ingin Anda tambahkan?  S017:  Saya pribadi masih memikirkan Sarbagita ini mau diarahkan ke BLUD atau BUMD. Setelah saya coba cari referensi seperti di Jakarta dan daerah lainnya itu masih berbeda-beda. Jadi sebenarnya di Indonesia ini bagaimana sih konsep pengelolaan transportasi di daerah. Sekarang kami pun ingin mengintegrasikan layanan dengan TMD masih terbatas dengan kewenangan. Berjalan sendiri-sendiri akhirnya.  Kepala Dishub Bali sekarang, Pak Samsi, Inginnya transportasi public ini juga digunakan oleh semua orang yang datang ke Bali termasuk WNA. Mungkin WNA nanti bisa deposit untuk menggunakan transportasi umum di Bali, kemudian top up lagi jika sudah habis saldonya. Harapannya seperti itu, Cuma masih butuh waktu yang Panjang kayaknya.  Rama:  Iya Pak, macam-macam teknisnya, ada yang pernah mengusulkan tiket mingguan, jadi mereka bisa bebas pakai seminggu. Tapi lagi-lagi saya lihat insentifnya di bandara juga tidak begitu tinggi. Saya sempat gali sedikit infonya dari pintu keluar internasional tidak ada aksesnya ke TMD. Jadi susah juga, padahal saya ada responden wisatawan juga dari Eropa terutama, ya mereka akan menggunakannya jika ada public transport. Masalahnya karena tidak ada ya jadi begitu.  S017:  Masalahnya di airport juga ada macam-macam, angkutan bandara, taksi, dan lain-lain. Jadi ketiganya harus saling membagi diri. Saya lihat masyarakat maunya memilih yang murah dan nyaman. TMD itu sudah murah dan nyaman. Tapi sekarang lokasi mereka hanya di gerbang domestic dan aksesnya pun cukup jauh dari pintu exit bandara mau cari TMD. Jadi, “ya sudah pakai taksi saja, yang paling mudah.” (Laugh)  Rama:  Iya dan kalau public transport naik nanti ada potensi dampak sosial dengan kendaraan sewa. Masih berputar-putar, saya juga belum tahu kesimpulannya. Terima kasih atas kesediaannya untuk wawancara ini.  S017:  Ya, apa yang saya sampaikan semoga bermanfaat untuk Anda. Jika perlu klarifikasi lagi silakan kontak saya Kembali.  Rama:  Oh iya, saya ada foto blueprint 17 koridor sarbagita. Apakah ini masih berlaku?  S017:  Nah kami punya Bali urban mobility plan pembaruan dari KIAT (Indonsia-Australia transport studies), kalau tidak salah itu menjadi 11 trayek utama. Koridor Trans Sarbagita ada yang dimodifikasi untuk TMD.  Rama:  Baik, terima kasih  S017:  Terima kasih | Ram:  In your opinion, what is rural tourism and how do tourists travel there?  S017:  Maybe in Bali there is a tourist village. In relation to transportation, (travel to) rural tourist (sites) is still dominated by rental transportation, especially special rental transportation. Because in Bali, business actors are indeed travel businesses. So for public transportation services from the Government it is still very minimal in Bali.  Like us in Sarbagita, we have 2 routes. So, this is our coverage of the Sarbagita, Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan areas. So far, we have only served Denpasar and Badung. Incidentally crossing tourism objects such as from Kuta to GWK. Also from Kuta to ITDC Nusa Dua, tourism area. But rural areas have not been covered. But the benefits of our service are more likely to the community, for example workers, students, who go south because they pass through Udayana University. To the south again there are ITDC employees, hotel employees, and maybe tourists who want to travel to areas that are south of Badung, south of Bali. So it could also possibly affect the rural tourism in the vicinity. For example, in GWK it might have an impact on Pecatung? Then the direction of Tirisi might also be able to get directions like Pandawa Beach, it can also be accessed from there. To new tourist areas in Bali.  Ram:  Ok sir, do you have data on how many local Sarbagita passengers and how many tourists?  S017:  Now for passenger data, we are only limited to sorting between general passengers and students. So we don't have a category of foreigners yet, so we don't have the data yet. It's the post-pandemic period, I'm also only a year in this position. Since the pandemic, there has been no tourism activity. So previously in 2019, there might have been passengers but the foreigner category was not recorded.  Ram:  Have you researched about Sarbagita too?  S017:  Yes, it's for my master's degree, but I'm not in Sarbagita yet. At that time I was still in the planning department, Bali Transportation Agency. Sarbagita is an UPTD, it is like a unit.  Ram:  I heard from the Bali Transportation Agency that there is a plan to upgrade Sarbagita to a Regional Public Service Agency (BLUD).  S017:  Yes, with our current leadership (Head of Bali Transport Agency), this UPTD is expected to develop, it can take one of the opportunities. With BLUD, we can manage our own income and can look for other sources that are designated according to the Regulation of the Minister of Home Affairs. Now that we are in UPTD, all ticketing revenue from Sarbagita goes to the regional treasury of the Bali Provincial Government. So if we submit a system budget for next year, it cannot be accelerated. Now with the form of BLU, there is a possibility that we can take advantage of cooperation. We can manage the grant if it is in the form of BLU, then other sources such as advertising can be directly (come to us). Currently with our UPTD position we are limited because we do not have the authority to manage fund directly. Now, this is the opportunity for BLU to be caught by the current leadership. The only problem is that our fleet is still minimal, because we only have 10 buses in 2017. Then for us to develop in the future requires quite a large amount of money. Now this is our note, because the Bali provincial government has a team from the regional secretariat.  Ram:  Where does Sarbagita's farebox income go now?  S017:  It goes into other legitimate regional income. PNBP is the entry to the central government.  Ram:  Opportunities seized by this leader, meaning whose leadership?  S017:  Head of the Bali Transportation Agency. Possibly because he has experience in Jakarta, reads opportunities, why not create a BLUD, so that it can develop more. Can manage budgets and can also improvise. Only to get to this BLUD the stages are quite a lot and not easy. In the past, Sarbagita was proposed to be a BLUD in 2014 but there were technical problems in terms of the immature strategic plan. And at that time our financing was still bigger than our income. So the composition is not balanced.  Ram:  Well. Trans Sarbagita, right now the service can reach the airport, right?  S017:  At this time we did not arrive at the airport, but only in front of the airport.  Ram:  Oh not at the shelter near the airport exit gate?  S017:  Yes, the last one in 2020 until the airport. After the pandemic in 2021 we didn't get to the airport. So we just arrived at the portable stop in front of the airport. Because also starting in 2020 there will be a Trans Metro Dewata (TMD) bus service. So we are just feeders.  Ram:  Why does Trans Sarbagita not enter the airport anymore?  S017:  Our consideration is to avoid the congestion of buses at the airport. Because TMD can enter with a headway of 6-10 minutes. If you add Sarbagita, there will be a buildup of buses. Second, at the time of covid the occupancy decreased so we decided not to enter the airport. But we are still as support outside the airport as feeders.  Ram:  Regarding this airport, it should be an opportunity for Sarbagita because there are potential passengers that come from the airport, for example, tourists who come to Bali. If the consideration is because TMD is already at the airport, is there really a route continuity between TMD and Sarbagita?  S017:  There is … between Sarbagita and TMD. On the one hand, we also avoid the accumulation of fleets at the airport. Because at the airport public facilities for bus services are limited in capacity. So we decided in 2021 not to enter the airport. In addition, there is a change in regulation from the ministry, from Angkasa Pura 1 Ngurah Rai Airport. At that time there was an entry fee for mass transportation services. So that's a consideration for us too. Since TMD has entered, we will take off the route to the airport and focus on passengers going to GWK and the rest we will focus on Nusa Dua for employee services.  Ram:  Well. I also had an interview with the airport. The information I received, for mass transportation was free of charge.  S017:  When was that information?  Ram:  About 2-3 weeks ago  S017:  Maybe we haven't updated. In 2021, we were charged with fees from AP1 and we had time to draw up an MoU and even a cooperation agreement. In the agreement there is a letter from the Ministry of Transportation for land transportation for free mass transportation, which is free of charge. Because we in Sarbagita for general passengers are charged 3500, while TMD has not paid until last October 30. Maybe now TMD is also paid. So the regulation is held by Angkasa Pura. Once the mass transportation is paid for, it will be charged. If it's totally free, it may not be collected.  Ram:  Well, it seems the information I received is incomplete.  S017:  Yes, we based on these regulations decided not to enter the airport. There is an opportunity in the future maybe if the situation allows, there is a request, maybe we will return to the airport. See also the potential for sufficient passenger potential.  Ram:  Will there be a cooperation between TMD and Sarbagita in the future?  S017:  Opportunity is temporary, this service is different. Trans Sarbagita is financed by the provincial government, while Trans Metro Dewata is funded by the Ministry of Transportation from the State Budget. It is possible that if in the future the burden of the APBN increases, it is possible that some of the burden will be transferred to the regions. And back again whether the region is able to accept this burden. We ourselves in the region has a quite large burden with Trans Sarbagita. If that is the case, we will return to see if the regional fiscal is sufficient to finance the operations delegated by the ministry. If that's the case, that's probably very good. Because now it's different, some report to the ministry, some go to the regions. So even if we want to change, we must first coordinate from the ministry and to the regions. So the synergy is complicated. But if it's focused only on the region, for example, it might be better, especially for the connection and also the similarity of services. Because now, for example, with the paid fare from Trans Metro Dewata last October 31, the fare is different from Trans Sarbagita. Our fare is 3500, Trans Metro is already 4400. There have been questions from the public why the fare is more expensive. We directed the question to Trans Metro. Because the tariff regulations are from the ministry.  Ram:  Are these fare rates integrated? Are you saying that when passenger moves from Trans Sarbagita to Trans Metro they have to pay again?  S017:  Yes, not yet integrated. And in Trans Metro also the transfer has not been integrated.  Ram:  No concurrent stops?  S017:  There is a bus stop at the same point, but for now you still need to pay to use Trans Metro Dewata. So you can't just pay once.  Ram:  Oh but there are some places where Sarbagita and TMD stop at the same stop huh?  S017:  That's right.  Ram:  May I know the manager of TMD?  S017:  The contract holder is PT. Satria Trans Jaya. Such as a consortium consisting of 4 large transportation companies in Bali into 1 consortium to serve requests from the ministry.  Ram:  Do you have any contact at TMD?  S017:  Yes, only usually there is a procedure there must be a letter. The owner of the consortium is PO. Restu Mulya, PO. Treasure Mountain, PO. Pigeons, and what else I forgot.  Ram:  Earlier, it was also mentioned about the regional fiscal limitations if there is a transition from TMD to the province. What about Trans Sarbagita, whose report should be submitted publicly in the regional budget, how much is the current subsidy for Sarbagita services?  S017:  I don't know the percentage of the subsidy from the APBD component. The Bali regional budget, if I'm not mistaken, is 4.5 trillion rupiah. The allocation for Trans Sarbagita includes operational support of 5.5-6.5 billion rupiah per year. These subsidies include employees, bus maintenance, bus stop infrastructure, and supervisory officers. Buy the service is included there this year amounting to 2.1 billion rupiah for 10 months of service.  So this is because we have bus assets, so the service we buy from the operator is only operational aspects such as driver, driver, we still use service attendants, then we still need bus washing services, we also still need the services of officers for bus skills, we also still need additional bus tire management functions. So we still charge it to third parties. The cost of buying the service we leave to a third party.  This year we have submitted a budget, the total buy the service this year has reached 2.3 billion rupiah, the total budget ceiling.  Ram:  How about integration with angkot and Angdes?  S017:  The previous operation from 2012 there was a supporting feeder route that was initially financed by the province. Then it developed, the city/district government also helped by allocating its regional budget, but since 2017 it has started to fade. So the feeder is starting to decrease, in Bali it can be said that the feeder is running out. So this Sarbagita grows organically, so we just pick up the passengers at the Sarbagita bus stops, no one feeds us.  Because in Bali, our public transportation has run out. So the number of public transportation in Denpasar can be counted by the fingers, maybe 30 and even then not all of them are operating. So with the existence of Sarbagita and TMD, its function is to directly attract primary passengers, there are no feeders.  Ram:  Why do you think it started to fall out of favor, especially since 2017 before the pandemic?  S017:  In my personal opinion, although the Balinese people's interest in using public transportation will also be studied, which is considered a habit or habit of the Balinese, they rarely want to use mass transportation because they are a little used to two-wheeled vehicles. So after the ease of obtaining two-wheeled private vehicles, especially motorbikes, with relatively cheap down payments such as 500 thousand rupiah. That's why people use two-wheeled transportation in droves. So that public transportation is abandoned, including by the younger generation such as high school students who already use motorbikes. Besides the age of this angkot, it is getting old, so the renewal of the mode of transportation itself is a bit slow. So people definitely switch to more efficient ones.  While in Bali, with the character of the road, the movement of people is not certain, maybe they choose a motorbike solution as an option. So reviving the use of public transportation is quite a tough job. We try hard.  Ram:  That means it's a habit, yes, and the incentives are in private vehicles, yes.  S017:  That's right, down payments are very cheap for private vehicles.  Ram:  Last year, there was even a 0% down payment regulation.  S017:  Well like that, the policy makes it even easier.  Ram:  For example, public transport can also be attempted to transport tourists in Bali. What do you think about the vehicle rental business which has become the main livelihood for most Balinese people. Will there be some kind of social impact later?  S017:  It will definitely have an impact. Because on the one hand, if public transport is good, the public and foreigners will automatically take advantage of this mode. Then, of course, the rental business owner will object. However, like it or not, maybe they just need a slightly different form of service so they can still work. For example, now the price competition for rental transportation is quite high, competing with each other. Maybe if public transport has become an option, then they have to follow what can be offered from their travel business. Maybe the service could be improved so they can still be an option too. For example, there is a premium or executive class. But it will definitely be affected, because rental transportation in Bali is quite large, number two in Indonesia.  Ram:  I'm back to the BLUD problem earlier. The choice is also in the form of regional enterprise (BUMD). Why do you choose the BLUD form?  S017:  BUMD or Perusda might be an option. We haven't chosen it because of our readiness. Because Perusda has many business units, we have not dared to go directly to Perusda because of the human resources. Because we are a public service, we will temporarily focus if possible, we hope to BLUD first. Later, when the business pattern is clear, it could later become a Perusda so that it can be managed more professionally. This BLUD is still in its half form, it can still receive government subsidies and take advantage of other revenues.  Ram:  OK, that's all I wanted to dig into. Is there anything you'd like to add?  S017:  I personally still think that Sarbagita will be directed to BLUD or BUMD. After I tried to find references such as in Jakarta and other areas, it was still different. So actually in Indonesia, what is the concept of transportation management in the regions. Now we also want to integrate services with TMD, which is still limited in terms of authority. Walk alone in the end.  The current head of the Bali Transportation Agency, Mr. Samsi, wants this public transportation to be used by everyone who comes g to Bali including foreigners. Maybe foreigners will be able to deposit to use public transportation in Bali, then top up again when the balance runs out. That's the hope, it just takes a long time, I guess.  Ram:  Yes, sir, there are various technicalities, someone has suggested a weekly ticket, so they can use it free for a week. But again, I see that the incentives at the airport are also not that high. I had time to dig up a little info from the international exit, there is no access to TMD. So it's also difficult, even though I have tourist respondents from Europe, especially, yes they will use it if there is public transport. The problem is because there is none, so that's how it is.  S017:  The problem is that at the airport there are various kinds, airport transportation, taxis, and others. So all three have to share themselves. I see people want to choose cheap and comfortable. TMD is already cheap and convenient. But now their location is only at the domestic gate and the access is quite far from the airport exit, looking for TMD. So, "yes, just take a taxi, which is the easiest." (Laughs)  Ram:  Yes, and if public transport goes up, there will be a potential social impact with rental vehicles. Still circling, I also don't know the conclusion. Thank you for being available for this interview.  S017:  Yes, what I say may be useful for you. If you need further clarification please contact me Back.  Ram:  Oh yes, I have a blueprint photo of the 17 Sarbagita corridor. Is this still the case?  S017:  Now we have a Bali urban mobility plan updated from KIAT (Indonsia-Australia transport studies), if I'm not mistaken it becomes 11 main routes. The Trans Sarbagita Corridor has been modified for TMD.  Ram:  Okay, thank you  S017:  Thank you |