

Mengubah Subsidi Energi Menjadi Transportasi Gratis, Harga Energi Boleh Naik tapi Mobilitas Rakyat Tetap Terjamin

Updates. - KORLANTAS.ID

Aug 1, 2026 - 08:51



Dr. Ir. Hendri, ST., MT Wartawan Utama Ketua Umum Jurnal Nasional Indonesia (JNI)

OPINI - Subsidi energi selama ini dianggap sebagai salah satu cara negara melindungi daya beli masyarakat. Harga bahan bakar minyak, listrik, dan energi lainnya dijaga agar tidak terlalu membebani kehidupan rakyat. Namun, dalam

praktiknya, subsidi energi tidak selalu dinikmati secara adil.

Semakin banyak kendaraan yang dimiliki seseorang dan semakin tinggi konsumsi energinya, semakin besar pula subsidi yang dinikmatinya. Artinya, masyarakat yang memiliki beberapa mobil berpotensi menerima manfaat subsidi jauh lebih besar dibandingkan masyarakat miskin yang bahkan tidak mempunyai kendaraan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan utama bukan sekadar murah atau mahal harga energi, melainkan bagaimana negara menjamin mobilitas masyarakat. Rakyat membutuhkan energi bukan untuk disimpan, tetapi untuk bergerak: pergi bekerja, bersekolah, berdagang, berobat, dan menjalankan berbagai kegiatan ekonomi. Karena itu, sudah saatnya pemerintah mempertimbangkan perubahan mendasar: mengalihkan subsidi energi secara bertahap menjadi pembiayaan sistem transportasi publik gratis.

Harga energi boleh naik mendekati nilai ekonominya, tetapi kenaikan tersebut harus dikompensasi dengan tersedianya transportasi publik yang aman, nyaman, terintegrasi, dan gratis. Transportasi itu tidak cukup hanya tersedia di pusat Jakarta atau kota-kota besar. Negara harus membangunnya hingga menjangkau kabupaten, kecamatan, desa, kawasan industri, pusat pendidikan, pasar, rumah sakit, dan permukiman masyarakat.

Prinsipnya sederhana: apabila masyarakat tidak lagi menikmati bahan bakar murah, mereka harus memperoleh pilihan transportasi yang jauh lebih murah—bahkan tanpa biaya—untuk menjalankan aktivitas sehari-hari.

Transportasi Gratis Bukan Berarti Kendaraan Sekadar Tidak Dipungut Bayaran

Transportasi gratis harus dipahami sebagai sebuah sistem pelayanan publik, bukan hanya pembebasan ongkos. Sistem tersebut harus tersedia kapan saja dan di mana saja sesuai kebutuhan masyarakat. Jadwalnya pasti, rutenya jelas, waktu tungguanya singkat, kendaraannya layak, serta terhubung antara satu moda dengan moda lainnya.

Seorang warga desa, misalnya, harus dapat menggunakan angkutan pengumpan dari desanya menuju pusat kecamatan. Dari kecamatan, ia dapat melanjutkan perjalanan dengan bus menuju pusat kabupaten. Selanjutnya, tersedia kereta api, bus antarkota, atau moda lain yang menghubungkannya dengan kota tujuan. Seluruh perjalanan itu terintegrasi dalam satu sistem nasional maupun daerah.

Gratis tidak berarti setiap kendaraan harus datang ke setiap rumah. Negara dapat menyusun jaringan berdasarkan kebutuhan wilayah: kendaraan kecil untuk desa dan permukiman, bus sedang untuk antarkecamatan, bus besar untuk koridor perkotaan, serta kereta api untuk perjalanan berkapasitas tinggi. Di daerah kepulauan, sistem tersebut dapat dilengkapi kapal penyeberangan dan angkutan laut perintis. Di wilayah tertentu, kendaraan berbasis permintaan dapat digunakan untuk melayani penduduk yang lokasinya terpencar.

Dengan sistem demikian, masyarakat tidak dipaksa meninggalkan kendaraan

pribadi. Mereka akan meninggalkannya secara sukarela karena transportasi publik lebih mudah, lebih murah, dan lebih nyaman.

Mengurangi Kendaraan Pribadi dan Pemborosan Energi

Selama transportasi publik belum tersedia dengan baik, masyarakat tidak mempunyai pilihan selain menggunakan sepeda motor atau mobil pribadi. Bahkan keluarga berpenghasilan terbatas terpaksa membeli kendaraan secara kredit karena kendaraan tersebut dibutuhkan untuk bekerja dan mengantar anak ke sekolah. Akibatnya, pengeluaran rumah tangga bertambah melalui cicilan, bahan bakar, parkir, pajak kendaraan, asuransi, dan biaya perawatan.

Bayangkan satu keluarga mengeluarkan Rp30.000 setiap hari untuk bahan bakar dan parkir. Dalam satu bulan, pengeluaran itu dapat mendekati Rp900.000. Jumlah tersebut belum termasuk cicilan kendaraan, penggantian oli, ban, dan perbaikan. Jika transportasi publik gratis tersedia dengan baik, sebagian pengeluaran tersebut dapat dialihkan untuk kebutuhan pangan, pendidikan, kesehatan, tabungan, atau modal usaha.

Dalam skala nasional, pengurangan penggunaan kendaraan pribadi juga akan mengurangi konsumsi bahan bakar, kemacetan, polusi udara, kecelakaan lalu lintas, dan kebutuhan pembangunan jalan baru. Satu bus yang mengangkut 40 orang tentu lebih efisien daripada 40 orang menggunakan 40 kendaraan berbeda. Ruang jalan dapat digunakan lebih produktif, waktu perjalanan menjadi lebih terukur, dan energi tidak habis terbakar dalam kemacetan.

Selama ini, kerugian akibat kemacetan tidak hanya berupa bahan bakar yang terbuang. Ada waktu kerja yang hilang, keterlambatan distribusi barang, meningkatnya stres, menurunnya kesehatan, dan berkurangnya produktivitas masyarakat. Transportasi publik gratis dapat menjadi instrumen untuk memperbaiki seluruh persoalan tersebut secara bersamaan.

Subsidi Dialihkan dari Barang kepada Pelayanan

Subsidi energi pada dasarnya diberikan melalui harga barang. Siapa pun yang membeli bahan bakar bersubsidi akan menikmati manfaatnya, tanpa selalu memperhitungkan apakah orang tersebut benar-benar membutuhkan bantuan negara. Model seperti ini membuka peluang salah sasaran, penyelundupan, penimbunan, dan penggunaan berlebihan.

Sebaliknya, pembiayaan transportasi publik gratis mengubah subsidi dari subsidi barang menjadi subsidi pelayanan. Negara tidak lagi hanya membayar selisih harga bahan bakar, tetapi membeli mobilitas untuk rakyat. Anggaran negara diwujudkan menjadi bus yang beroperasi, pengemudi yang bekerja, halte yang dibangun, jalur yang terhubung, dan masyarakat yang dapat bepergian tanpa mengeluarkan ongkos.

Ukuran keberhasilannya pun menjadi lebih jelas. Pemerintah dapat menghitung jumlah penumpang, luas wilayah pelayanan, ketepatan jadwal, waktu tunggu,

tingkat kepuasan, penurunan kendaraan pribadi, pengurangan konsumsi energi, hingga bertambahnya lapangan kerja.

Dengan demikian, setiap rupiah subsidi menghasilkan manfaat ekonomi dan sosial yang dapat diukur.

Menciptakan Lapangan Kerja dari Sopir hingga Industri Kendaraan

Pembangunan transportasi publik dalam skala besar akan menciptakan rantai lapangan kerja yang sangat panjang. Pada tingkat operasional, dibutuhkan sopir bus, masinis, awak kapal, kondektur, petugas halte, petugas stasiun, pengatur perjalanan, petugas kebersihan, petugas keamanan, operator pusat kendali, dan tenaga pelayanan penumpang.

Satu armada bus tidak hanya membutuhkan seorang sopir. Agar bus dapat beroperasi sejak pagi hingga malam, diperlukan beberapa pengemudi dengan sistem pergantian kerja. Selain itu, dibutuhkan mekanik, teknisi kelistrikan, teknisi pendingin udara, petugas pemeriksaan keselamatan, pencuci kendaraan, pengelola depo, pengawas operasional, dan manajer rute.

Ketika jumlah kendaraan bertambah, kebutuhan terhadap bengkel dan pusat perawatan juga meningkat. Industri akan membutuhkan teknisi mesin, teknisi baterai, ahli elektronika, ahli perangkat lunak, tenaga diagnostik, pemasok oli, produsen ban, produsen suku cadang, dan penyedia peralatan bengkel. Sekolah menengah kejuruan dan perguruan tinggi dapat dilibatkan untuk menyiapkan tenaga kerja sesuai kebutuhan sistem tersebut.

Dampak yang lebih besar akan muncul apabila kendaraan transportasi publik diproduksi di dalam negeri. Pemerintah dapat menggunakan belanja transportasi sebagai kekuatan untuk membangun industri nasional. Bus, minibus, kereta, kapal penyeberangan, baterai, motor listrik, sistem pengereman, kursi, kaca, ban, kabel, perangkat navigasi, dan perangkat lunak manajemen armada harus secara bertahap diproduksi oleh industri Indonesia.

Rantai produksinya akan melibatkan insinyur perancang, ahli material, pekerja pabrik, operator mesin, pengelasan, pengecatan, perakitan, pengujian, pengendalian mutu, logistik, hingga penelitian dan pengembangan. Perguruan tinggi teknik tidak lagi hanya menghasilkan ijazah, tetapi memperoleh ruang untuk merancang kendaraan, sistem tenaga, teknologi baterai, kecerdasan buatan, dan sistem transportasi masa depan.

Dengan demikian, transportasi gratis bukan sekadar program sosial. Kebijakan ini dapat menjadi strategi industrialisasi nasional.

Menggerakkan Ekonomi Desa dan Daerah

Transportasi gratis juga akan membuka isolasi ekonomi. Banyak masyarakat desa kesulitan menjual hasil pertanian karena biaya perjalanan menuju pasar terlalu tinggi. Banyak anak muda menolak pekerjaan di tempat yang sedikit lebih

jauh karena ongkos transportasi menghabiskan sebagian besar penghasilannya. Tidak sedikit pasien menunda pemeriksaan kesehatan karena biaya menuju rumah sakit terasa berat.

Apabila transportasi tersedia secara teratur, masyarakat desa akan lebih mudah menjangkau pasar, sekolah, rumah sakit, kawasan industri, dan pusat pemerintahan. Pelaku usaha memperoleh tenaga kerja lebih luas, sementara pencari kerja memperoleh akses terhadap lebih banyak lapangan pekerjaan.

Sebagai contoh, seorang pekerja dengan penghasilan Rp3 juta per bulan mungkin menghabiskan Rp600.000 untuk perjalanan. Dengan transportasi gratis, nilai manfaat yang langsung diterimanya setara dengan kenaikan pendapatan sebesar 20 persen. Perusahaan tidak harus menaikkan upah sebesar jumlah tersebut, tetapi daya beli pekerja tetap meningkat karena pengeluarannya berkurang.

Inilah bentuk subsidi yang benar-benar dirasakan masyarakat: bukan hanya harga bahan bakar yang terlihat murah di papan pengumuman, melainkan biaya hidup yang secara nyata menurun.

Harus Dilaksanakan Bertahap, Bukan Mendadak

Gagasan ini tidak boleh diterapkan dengan menaikkan harga energi terlebih dahulu, sementara transportasi penggantinya belum tersedia. Jika hal itu dilakukan, masyarakat akan menanggung beban ganda: energi menjadi mahal, tetapi mereka tetap harus menggunakan kendaraan pribadi karena tidak mempunyai pilihan.

Urutannya harus jelas. Pertama, pemerintah memetakan kebutuhan perjalanan masyarakat hingga tingkat desa. Kedua, membangun armada, rute, halte, depo, pusat perawatan, dan sistem informasi. Ketiga, melakukan uji coba transportasi gratis di wilayah yang sudah siap. Keempat, mengevaluasi kualitas pelayanan dan dampaknya terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Setelah alternatif transportasi benar-benar tersedia, subsidi energi dapat dikurangi secara bertahap.

Prioritas awal dapat diberikan kepada pelajar, mahasiswa, pekerja berpenghasilan rendah, penyandang disabilitas, lanjut usia, dan masyarakat di wilayah yang paling membutuhkan. Selanjutnya, cakupan layanan diperluas hingga menjadi pelayanan universal.

Sumber pembiayaannya dapat berasal dari pengalihan subsidi energi, anggaran pusat dan daerah, pajak kendaraan mewah, pungutan kemacetan, tarif parkir progresif, pendapatan iklan, pemanfaatan kawasan komersial di sekitar terminal, serta kerja sama industri. Namun, operator tetap harus dibayar berdasarkan kinerja agar layanan gratis tidak berubah menjadi layanan yang buruk.

Jangan Sampai Gratis tetapi Sulit Digunakan

Tantangan terbesar kebijakan ini adalah kualitas pelayanan. Transportasi gratis akan gagal apabila kendaraannya jarang datang, rutenya tidak sesuai kebutuhan, armadanya kotor, penumpangnya tidak aman, atau waktu tempuhnya terlalu

lama.

Karena itu, pemerintah harus menetapkan standar pelayanan minimum yang ketat. Transportasi harus memiliki jadwal pasti, batas waktu tunggu, standar kebersihan, akses bagi penyandang disabilitas, perlindungan perempuan dan anak, sistem pengaduan, serta informasi perjalanan secara waktu nyata.

Teknologi digital dapat digunakan untuk mengetahui posisi kendaraan, jumlah penumpang, kebutuhan armada, kepadatan setiap rute, dan jadwal pemeliharaan. Meskipun penumpang tidak membayar, kartu atau aplikasi tetap dapat digunakan untuk mencatat perjalanan dan mengevaluasi kebutuhan layanan. Bagi warga yang tidak memiliki telepon pintar, kartu fisik dan akses manual harus tetap disediakan.

Gratis bagi penumpang bukan berarti operasionalnya tidak memiliki biaya. Negara membayar operator untuk memberikan pelayanan kepada rakyat. Karena menggunakan uang publik, seluruh kontrak, biaya operasional, pengadaan armada, dan indikator kinerja harus transparan serta dapat diawasi masyarakat.

Energi Mahal Tidak Boleh Membuat Rakyat Kehilangan Mobilitas

Pada akhirnya, ukuran keadilan subsidi bukanlah seberapa murah satu liter bahan bakar dijual, tetapi seberapa mudah rakyat dapat menjalankan kehidupannya. Negara tidak harus menjamin setiap warga memperoleh bahan bakar murah untuk kendaraan pribadi. Namun, negara wajib memastikan setiap warga dapat berangkat bekerja, bersekolah, berobat, dan mengakses kegiatan ekonomi dengan aman serta terjangkau.

Mengubah subsidi energi menjadi sistem transportasi gratis merupakan perubahan paradigma: dari membiayai konsumsi bahan bakar menjadi membiayai mobilitas rakyat; dari mendorong kepemilikan kendaraan pribadi menjadi membangun pelayanan bersama; dari ketergantungan terhadap energi menuju efisiensi; dan dari subsidi yang habis dibakar menjadi investasi yang menciptakan pekerjaan serta industri.

Harga energi boleh naik, tetapi negara tidak boleh membiarkan biaya hidup rakyat ikut melonjak tanpa jalan keluar. Kompensasinya harus nyata: transportasi publik gratis yang tersedia kapan saja dan di mana saja sesuai kebutuhan masyarakat.

Jika dirancang secara bertahap, terukur, dan transparan, kebijakan tersebut akan mengurangi kendaraan pribadi, menekan kemacetan, menghemat energi, menurunkan pengeluaran rumah tangga, membuka lapangan kerja, dan menghidupkan industri kendaraan nasional. Subsidi tidak lagi sekadar mengurangi harga hari ini, tetapi membangun sistem yang meningkatkan produktivitas bangsa untuk puluhan tahun ke depan.

Jakarta, 01 Agustus 2026

Dr. Ir. Hendri, ST., MT
Wartawan Utama
Ketua Umum Jurnalis Nasional Indonesia (JNI)