

STRATEGI PENGELOLAAN KONFLIK PERUSAHAAN TRANSPORTASI DARAT BUMN DI MASA PANDEMI COVID-19: STUDI KASUS PT KERETA API INDONESIA DALAM PENERAPAN PSBB JILID II

Auliarani Putri Audy

Program Studi Ilmu Kesejahteraan Sosial, FISIP, Universitas Padjadjaran

E-mail: xvsaputriaudy@gmail.com

Maulana Irfan

Pusat Studi CSR, Kewirausahaan Sosial dan Pemberdayaan Masyarakat, Universitas Padjadjaran

E-mail: maulana.irfan@unpad.ac.id

ABSTRAK

Pembatasan sosial kembali dilakukan ketika laju pertumbuhan virus Corona atau Covid-19 dari hari-hari tidak menunjukkan perlambatan bahkan malah menunjukkan percepatan. Dampak dari kurang efektifnya penangan tersebut memunculkan pandemi berkepanjangan yang berdampak luas pada kondisi ekonomi serta kondisi sosial masyarakat di Indonesia. Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) jilid dua ini berdampak pula bagi perusahaan transportasi yang kini harus siap menghadapi potensi penurunan jumlah penumpang secara drastis akibat pembatasan mobilisasi masyarakat. Salah satu yang terkena dampak kebijakan tersebut diantaranya adalah perusahaan transportasi, dalam kasus ini PT Kereta Api Indonesia (PT.KAI) penerapan bebas Covid-19 dengan mengharuskan melakukan Rapid Test Antigen bagi para calon penumpang yang akan menggunakan jasa kereta api, menjadi kebijakan yang harus dilakukan oleh PT. KAI. Peluang konflik dapat terjadi ketika masyarakat merasa berkeberatan jika persyaratan tersebut memberatkannya. Dengan menggunakan studi literatur artikel ini bertujuan untuk melihat pengelolaan konflik yang dibahas melalui analisis konflik, yang diharapkan dapat memberikan strategi pengelolaan konfliknya. Hasilnya menunjukkan berbagai persoalan dihadapi oleh PT.KAI,beriku juga dengan berbagai alternatif solusi tergambaran yang menjadi modal dalam menghindari konflik yang akan terjadi.

Kata Kunci: Konflik, Pandemi Covid-19, Kebijakan Pemerintah, PT KAI.

PENDAHULUAN

Wacana pembatasan sosial kembali mencuat pasca dilontarkannya pernyataan oleh (plt.) Menteri Perhubungan Luhut Binsar Panjaitan pada 17 Desember 2020 (jawapos.com , 2020). Wacana ini terjadi dikarenakan laju pertumbuhan virus Corona atau Covid-19 dari hari-hari tidak menunjukkan perlambatan bahkan malah menunjukkan percepatan (JHU CSSE, 2020), hingga kini sudah terdapat 636.000 kasus Covid-19 dan tanggal 3 Desember 2020 lalu adalah tanggal dimana rekor penularan dalam kurun perhari mencapai puncaknya, dimana ada 8.369 kasus Covid-19 baru tercatat hanya dalam kurun waktu 24 jam saja (JHU CSSE, 2020).

Angka tersebut tentu saja sangat mengkhawatirkan terutama karena Indonesia berbeda dengan beberapa negara

seperti Korea Selatan, Singapura atau bahkan Cina yang merupakan *ground zero* bagi Covid-19 (WHO, 2020), tidak menunjukkan perlambatan dalam laju transmisi Covid-19 yang menandakan bahwa gelombang pertama Covid-19 belum rampung. Disaat negara lain sedang berkuat menangani gelombang kedua atau bahkan gelombang ketiga seperti ditunjukkan lewat grafik 1.1 (Korea Selatan) serta 1.2 (Singapura), 1.3 (Cina) dan 1.4 (Spanyol) yang menunjukkan angka kasus baru Covid-19 di negara-negara tersebut sudah mengalami perlambatan dalam waktu signifikan sebelum kembali mengalami peningkatan laju penularan, menunjukkan adanya gelombang penularan yang berbeda-beda dan menunjukkan bahwa negara tersebut berhasil menghentikan gelombang pertama Covid-19 serta

menunjukkan efektifitas penanganan Covid-19 di negara yang bersangkutan (JHU, CSSE, 2020).

Dampak dari kurang efektifnya penanganan tersebut adalah pandemi berkepanjangan yang akibatnya berdampak luas pada kondisi ekonomi serta kondisi sosial masyarakat di Indonesia. Disaat negara lain sedang mencanangkan pemulihan ekonomi serta percepatan pembangunan pasca pandemi, Indonesia masih harus berkutat dalam pelambatan laju pandemi serta perawatan korban-korban Covid-19 yang kian hari kian bertambah. Akibatnya terjadi pemborosan anggaran dari APBN dimana anggaran yang seharusnya bisa digunakan untuk sektor produktif malah dihabiskan untuk penanganan pandemi yang tidak memberikan efek nilai tambah pada sektor perekonomian, yang pada jangka panjang akan mengurangi serta memperlambat kemampuan Indonesia pulih dari pandemi Covid-19 (Nasution, et.al, 2020).

Akibatnya, pemerintah terpaksa mengambil kebijakan pembatasan gerak masyarakat untuk benar-benar mengurangi penularan Covid-19 menjelang natal dan tahun baru (CNN Indonesia, 2020), untuk mempercepat penyelesaian pandemi hingga vaksin bisa didistribusikan dan diberikan pada mayoritas populasi Indonesia untuk menciptakan *herd immunity* dan pada akhirnya bisa membuat masyarakat kembali pada situasi normal dan bukan hanya *new normal* (WHO, 2020). Namun, kebijakan tersebut akan berdampak besar terutama bagi perusahaan transportasi yang kini harus siap menghadapi potensi penurunan jumlah penumpang secara drastis akibat pembatasan mobilisasi masyarakat (liputan 6, 2020).

Salah satu kebijakan yang membuat perusahaan transportasi dalam kasus ini PT KAI terkena dampak besar adalah keharusan penggunaan Rapid-Test Antigen (CNBC Indonesia, 2020) yang harganya bisa beberapa kali lipat dari harga tiket kereta serta hingga 4 kali lipat lebih mahal

dari Rapid-Test biasa (PCR) bahkan lebih (Megapolitan.Kompas, 2020). Kebijakan tersebut bisa sangat membebani pelanggan, terlebih masa berlaku Rapid-Test tersebut hanya h-2 sebelum keberangkatan, dalam kata lain sangat memberatkan serta membuat pelanggan menjadi semakin kesulitan untuk memenuhi syarat penggunaan Kereta Api yang sudah menyulitkan dan memberatkan.

Karena kerumitan persyaratan dan ditambah dengan kesulitan ekonomi oleh sebagian besar masyarakat pengguna kereta api, bukan tidak mungkin masalah sosial lain akan muncul. Semisal munculnya reaksi konflik yang diakibatkan adanya ketidakpuasan dari para pengguna kereta api, Bahkan secara internal PT.KAI yang merasakan adanya kerugian dari menyusutnya jumlah penumpang.

Reaksi konflik menjadi wajar mengingat konflik dapat terjadi karena adanya ketidaknyaman pihak lain atas situasi yang terjadi. Konflik dapat pula terjadi karena adanya pihak lain yang ingin memiliki kekuasaan yang lebih luas. Konflik muncul sebagai wujud proses dinamika manusia dalam berkehidupan. Pernyataan ini diperkuat oleh Galtung (2003:439) yang menyatakan bahwa kekerasan adalah perampasan kebutuhan; perampasan kebutuhan adalah suatu hal yang serius; salah satu reaksinya adalah kekerasan langsung. Kemudian tindakan kekerasan itu dapat dilakukan secara langsung (kekerasan langsung), dapat juga tidak langsung, yakni melalui proses struktural (kekerasan struktural) dan kultural (kekerasan kultural). Kausal utama kekerasan ialah dari kekerasan kebudayaan yang melalui kekerasan struktural menuju pada kekerasan langsung.

Oleh karena itu, peneliti berusaha membahas masalah-masalah yang mungkin timbul akibat penerapan PSBB jilid II ini dengan memberikan gambaran masalah apa saja yang mungkin timbul dari kebijakan tersebut pada bidang transportasi, dampak yang akan ditimbulkan, serta berusaha memberikan solusi yang mungkin

diterapkan menghadapi hantaman besar bagi perusahaan kedepannya melalui analisa konflik

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dilaksanakan pada penelitian ini akan menerapkan metode hybrid, yang menggabungkan antara studi literatur dengan studi lapangan yang melibatkan wawancara online pada salah satu petinggi PT KAI, serta observasi lapangan yang melibatkan peneliti menaiki 3 moda transportasi berbeda dari dan menuju Jabodetabek, serta disekitar Jabodetabek yang akan mengulas fenomena-fenomena seputar dampak penerapan PSBB jilid II pada PT Kereta Api Indonesia Persero. Potensi konflik yang ditimbulkan serta potensi konflik yang mungkin terjadi dalam melaksanakan penelitian ini, dialkuakn dengan analisis ilmiah dari informasi berita faktual terbaru yang menggambarkan kondisi lapangan, serta merujuk pada jurnal serta data-data statistik terpercaya dari berbagai lembaga dan merujuk pada penelitian terdahulu dari lembaga kesehatan terpercaya.

PEMBAHASAN

Dalam memberikan gambaran tentang permasalahan konflik, maka digunakan berbagai data yang dijadikan sebagai media analisis konflik. Karena memahamai konflik, perlu juga memahami realita sosiologis yang terjadi dalam situasi tertentu. Menurut Fisher (2000: 4) konflik adalah hubungan antara dua pihak atau lebih (individu atau kelompok) yang memiliki, atau yang merasa memiliki, sasaran-sasaran yang tidak sejalan. Konflik adalah suatu kenyataan hidup, tidak terhindarkan yang terjadi ketika kegiatan yang dilakukan tidak sejalan dengan tujuan dan kepentingan masyarakat (Tadjudin, 2000: 35). Konflik dapat disebut juga dengan pertentangan, yaitu suatu proses sosial dimana individu atau kelompok berusaha untuk memenuhi tujuannya dengan jalan menantang pihak lawan yang disertai dengan ancaman dan kekerasan

(Soekanto, 2001: 107). Maka, melalui analisa konflik berikut ini ditunjukan ntuk menggambarkan masalah konflik yang terjadi sebagai akibat dari kebijakan PSBB jilid II di PT.KAI

Analisis Konflik

Dalam melihat kasus PT KAI dari kacamata pengelolaan konflik, terdapat sebuah benang merah yang menunjukkan bahwa PT KAI dan perusahaan transportasi pada umumnya, dirugikan ketika diterapkannya kebijakan pemerintah yang membatasi ruang gerak masyarakat lewat pengadaan *Rapid-Test Antigen, Check-point* hingga adanya jam malam yang membatasi waktu operasional tempat hiburan hingga maksimum pukul 7 malam.

Pembatasan tersebut sangat merugikan, terutama ketika peraturan tersebut dikeluarkan menjelang tahun baru 2021, yang merupakan masa liburan panjang yang biasa dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia untuk berlibur. Pada kesempatan itu perusahaan transportasi, dalam kasus ini PT KAI, yang seharusnya bisa meraup keuntungan dalam jumlah besar, namun karena kebijakan ini, peluang untuk memanfaatkan potensi tersebut menjadi terhambat.

Pada sisi pemerintah sebagai pemangku kebijakan mengeluarkan kebijakan pembatasan sosial, merasa berkepentingan untuk melakukan kebijakan tersebut, Mengingat hari libur panjang adalah hari yang dimungkinkan terdapat sejumlah besar masyarakat melakukan mobilitas tinggi dan peluang berkerumun menjadi besar, maka ketegasan untuk membatasi ruang gerak perlu dilakukan. Kekhawatiran munculnya cluster baru, menjadi alasan utama pemerintah untu menghindari laju penularan Covid-19 yang semakin hari semakin mengkhawatirkan dan tidak menunjukkan tanda-tanda akan adanya pelambatan dalam penyebarannya.

Namun, disisi lain hal tersebut menimbulkan konflik dengan perusahaan transportasi yang memang dimiliki oleh pemerintah itu sendiri, yaitu PT KAI.

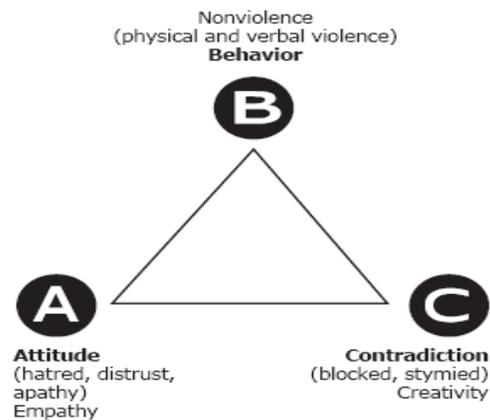
Disatu sisi pemerintah ingin membatasi ruang gerak masyarakat dengan persyaratan yang berbelit, sementara PT KAI ingin masyarakat justru tidak dibatasi terlalu jauh ruang geraknya sehingga masyarakat tidak merasakan disinsentif untuk menaiki Kereta Api.

Demikian juga jika dilihat dari kebutuhan masyarakat, yang ingin melakukan aktifitas yang tidak melulu untuk melakukan kegiatan berlibur. Libur panjang digunakan juga sebagai ajang silaturahmi ke sanak saudara.

Alat Bantu Analisis dan Pengelolaan Konflik

Dalam melihat penyelesaian konflik antara pemerintah dengan PT KAI, peneliti akan menggunakan model segitiga konflik (*Conflict Triangle*), untuk menjabarkan serta memberikan arahan mengenai apa saja variabel yang akan terlibat dalam analisa serta penyelesaian konflik antara pemerintah dan PT KAI. Dalam teori konflik yang dibawa Galtung (2000) terdapat aspek-aspek kunci dalam konflik, meliputi *Attitude* (sikap), *Behavior* (perilaku), dan *Contradiction* (kontradiksi) serta dirumuskan menjadi : *Conflict* (konflik) = *Attitude* (sikap) + *Behavior* (perilaku) + *Contradiction* (kontradiksi). Dari rumusan tersebut Galtung menjelaskan bahwa konflik terjadi berdasarkan tiga aspek kunci, yaitu A yang diambil sebagai istilah dari aspek *Attitude* (sikap) menggambarkan perasaan dan cara berpikir seseorang dalam konflik. Lalu B diambil dari istilah aspek *Behavior* (perilaku) menggambarkan ekspresi atau perilaku seseorang ketika konflik berlangsung. Dan C yang diambil sebagai istilah dari aspek *Contradiction* (kontradiksi) yaitu pertentangan tajam yang muncul. (dalam Hendrastin dan Purwoko, 2014)

Gambar 1. Model Segitiga Konflik



Dalam metode segitiga konflik, sebuah konflik bisa dibelah menjadi 3 bagian berdasarkan latar belakang penyebab konflik tersebut terjadi. Bagian pertama adalah A (*Attitude*) yang menunjukkan bahwa perasaan dan pemikiran bisa berujung pada timbulnya konflik seperti perasaan iri atau rasa benci pada sesuatu atau seseorang. Sementara B (*Behavior*) merujuk pada perilaku atau tindakan yang bisa memicu adanya konflik, seperti pernyataan atau hinaan, sementara C (*Contradiction*), merujuk pada pengertian bahwa kontradiksi antar pemikiran bisa memunculkan terjadinya konflik, seperti perbedaan ideologi atau perebutan wilayah (Galtung, J., 1969).

Adanya segitiga konflik sangat membantu dalam menjabarkan serta menyelesaikan sebuah konflik. Selain karena sifatnya yang aplikatif dan bisa diaplikasikan pada semua jenis konflik, metode ini sangatlah sederhana dan bisa menyelesaikan permasalahan dengan berbagai aktor yang terlibat, hal ini dikarenakan sifatnya yang membagi konflik menjadi 3 kategori dasar yang mudah dimengerti serta dipahami bahkan oleh orang awam sekalipun. Sehingga, dengan metode ini, peneliti bisa menjabarkan konflik ini secara lebih baik serta lebih sederhana sehingga bisa dipahami secara mudah oleh pembaca.

Setelah adanya penjabaran mengenai sifat konflik yang terjadi, peneliti bisa mengelola konflik secara lebih efektif,

karena dengan alat ini, peneliti bisa mengelola konflik berdasarkan karakteristik yang terbagi dalam kategori A,B dan C. Ketiga varian konflik tersebut membutuhkan solusi yang berbeda juga dan pencarian jawaban tersebut akan menjadi lebih mudah dengan penerapan metode ini.

Sehingga dengan menggunakan alat bantu model segitiga konflik dapat dikatakan bahwa dalam memahami konflik antara PT KAI dengan kebijakan yang dibawa oleh pemerintah, perlu dipahami secara lebih detail mengenai jenis konflik yang mendera kedua belah pihak terlebih dahulu, sebelum mengajukan klausul solusi yang efektif untuk menangani masalah yang terjadi.

Berdasarkan kasus yang terjadi di lapangan dengan memanfaatkan model segitiga konflik sebagai alat bantu dalam menjabarkan asal usul konflik, dapat dikatakan bahwa konflik antara pemerintah dan PT KAI adalah konflik tipe C yang menunjukkan adanya kontradiksi antara kepentingan yang dimiliki oleh pemerintah dengan kepentingan yang dimiliki oleh PT KAI. Konflik ini bukan konflik yang lahir dari sikap ataupun perilaku yang tidak sejalan, melainkan dikarenakan adanya perbedaan prioritas serta kebijakan yang dimiliki kedua lembaga tersebut, karena prioritas yang menjadi landasan berdirinya kedua lembaga tersebut pun sudah berbeda.

Pemerintah adalah lembaga yang melandaskan ideologinya pada pelayanan rakyat dan kepentingan bersama tanpa memikirkan keuntungan, sementara PT KAI adalah perusahaan BUMN yang fokus utamanya disamping pelayanan publik, adalah mencari keuntungan. Kedua ideologi tersebut sangatlah sulit untuk disatukan bersama, karena kubu satu ingin mencegah masyarakat bepergian menjelang tahun baru, sementara yang lain ingin menarik sebanyak-banyaknya masyarakat untuk menggunakan jasa kereta api.

Lesson Learned: Strategi Mengelola Konflik dengan Alat Bantu (Segitiga-Konflik)

Dalam mengelola konflik antara PT KAI dengan pemerintah, perlu diingat bahwa kebanyakan kebijakan yang dilontarkan oleh pemerintah bersifat absolut dan tidak bisa diubah atau ditentang. Hal ini terjadi karena pemerintah yang sering mengubah-ubah kebijakan yang sudah ditetapkan akan memiliki perspektif negatif di benak masyarakat karena dianggap inkonsisten.

Oleh karena itu, penanganan yang sebagai alternatif dalam menangani konflik antara PT KAI dan pemerintah adalah menggunakan metode akomodasi, metode ini membuat PT KAI mengikuti kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah tanpa berusaha mengubah kebijakan tersebut, untuk mencegah timbulnya konflik-konflik baru yang akan memperumit masalah.

Namun, di sisi lain PT KAI juga memanfaatkan potensi-potensi yang muncul akibat adanya kebijakan PSBB jilid II yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Dengan tetap tunduk sepenuhnya pada aturan pemerintah terutama tentang Rapid-Test Antigen, PT KAI bisa mengubah hambatan tersebut menjadi keuntungan dengan menggunakan strategi yang tepat tanpa harus menimbulkan konflik tambahan dengan pemerintah. Sehingga, kepentingan kedua belah pihak bisa terpenuhi tanpa harus mengorbankan kepentingan pihak yang lain.

Wilayah yang terdampak kebijakan antigen

Dalam penerapan kebijakan terkait Rapid-Test berbasis Antigen tidak semua wilayah di Indonesia menerapkan kebijakan tersebut. Wilayah-wilayah yang menerapkan peraturan tersebut sejauh ini semuanya adalah wilayah yang berada di wilayah Jawa-Bali, sementara di wilayah lain di Indonesia, kebijakan tersebut tidak diterapkan sama sekali (travel.detik, 2020). Selain itu, perlu digarisbawahi juga bahwa

semua yang diwajibkan untuk melakukan Rapid-Test Antigen, adalah para pendatang yang bepergian dari satu provinsi ke provinsi lainnya (Kompas, 2020), sementara masyarakat yang menjadi penduduk lokal di provinsi yang menerapkan aturan Rapid-Test Antigen, sama sekali tidak diharuskan menyertakan persyaratan tes antigen untuk bepergian di dalam Provinsi tersebut.

Dilansir dari berbagai sumber, hanya 6 wilayah saja yang menerapkan kebijakan Rapid-Test berbasis Antigen hingga hari ini, 20 Desember 2020 (Kompas, 2020). wilayah tersebut diantaranya:

1. DKI Jakarta
2. Jawa Barat
3. Jawa Tengah
4. Yogyakarta
5. Malang
6. Bali

Dari ke-6 wilayah tersebut, Banten dan Jawa Timur terkecuali Malang, merupakan dua wilayah di pulau Jawa yang tidak mewajibkan tes Antigen bagi masyarakat yang ingin bepergian menuju kedua provinsi tersebut. Namun, berdasarkan Surat Edaran Satuan Tugas Penanganan Covid-19 No.3 tahun 2020, akan ada kemungkinan bahwa seluruh wilayah Jawa akan terkena kewajiban perjalanan berdasarkan hasil test Antigen.

Namun, info terbaru yang telah dirilis oleh pemerintah menunjukkan bahwa kini seluruh wilayah Jawa dan Bali mewajibkan setiap orang yang ingin memasuki wilayah tersebut, diwajibkan untuk melampirkan hasil Rapid-Test Antigen negatif (liputan 6, 2020), bahkan wilayah diluar Jawa-Bali seperti Sumatera Utara sekalipun sudah mulai menerapkan kebijakan untuk mewajibkan penggunaan Rapid-Test Antigen bagi masyarakat yang ingin memasuki wilayah provinsi tersebut (Sumatera.bisnis, 2020), adanya kebijakan tersebut, menunjukkan bahwa saat ini ada tren kenaikan jumlah wilayah yang mewajibkan penggunaan Rapid-Test Antigen dan jumlah wilayah yang

mewajibkan Rapid-Test Antigen akan terus meningkat seiring mendekati Tahun Baru 2021.

Perbandingan aturan dengan transportasi darat lain (bus, travel, dan kendaraan berbasis online)

Berkaca pada penerapan PSBB jilid I hingga era *new normal*, peneliti melakukan komparasi hasil observasi antara PSBB jilid I dengan PSBB jilid II yang telah dilakukan pada tanggal 18 Desember hingga 21 Desember 2020, dimana peneliti mencoba menaiki moda transportasi yang berbeda-beda yaitu bus, travel dan kendaraan pribadi selama tanggal tersebut, serta melakukan wawancara dengan PT KAI untuk klarifikasi, dengan tujuan untuk meneliti seketat apakah penerapan protokol kesehatan yang dilaksanakan oleh transportasi kereta api (PT KAI) apabila dibandingkan dengan transportasi darat seperti bus dan kendaraan berbasis online. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, moda kereta api mendapatkan penekanan aturan yang cukup ketat. Terbukti dari penerapan kebijakan *rapid-test* untuk syarat perjalanan kereta jarak menengah dan jauh selama masa pandemi. Apabila tidak melakukan *rapid-test* akan berakibat penolakan atau pembatalan tiket kereta jika pada hari keberangkatan hasil uji *rapid-test* maksimal h-7 keberangkatan tidak dimiliki penumpang. Berdasarkan wawancara dengan Bapak Seno Aji Wibowo manager unit CP (*Customer and Passenger*), hal tersebut sudah berlaku bahkan sebelum adanya kebijakan Rapid-Test Antigen diwajibkan pada perkeretaapian.

Sementara itu, moda transportasi bus, travel serta transportasi berbasis online tidak mendapatkan penekanan sama sekali terkait lampiran *rapid-test* semasa PSBB jilid I (oto.detik, 2020) dan hal tersebut kembali terulang lewat temuan dilapangan pada PSBB jilid II. Hampir disetiap kesempatan, moda transportasi bus, travel, serta transportasi online sama sekali tidak mewajibkan penumpang untuk mematuhi

kewajiban untuk melampirkan hasil *Rapid-Test Antigen* atau setidaknya menanyakan hasil *Rapid-Test* biasa pada penumpang, bahkan moda transportasi tersebut bahkan tidak repot bertanya apakah penumpang memiliki surat keretangan bebas Covid-19 sama sekali. Padahal, ketiganya merupakan moda transportasi yang sama-sama memungkinkan adanya perpindahan orang dalam jarak jauh serta tetap memungkinkan adanya *cluster* baru sebagai akibat berkumpulnya orang dalam ruangan tertutup dalam jarak yang relatif dekat, bahkan memungkinkan *transmisi airborne*, terutama bila sesama penumpang tidak menerapkan protokol kesehatan terutama perihal penggunaan masker (WHO, 2020). Faktor tersebut bisa memungkinkan suspek bahkan orang yang terjangkit Covid-19 berpindah-pindah antar daerah secara bebas tanpa terdeteksi dan meningkatkan peluang adanya *cluster* baru di daerah yang didatangi individu tersebut.

Kebijakan ini seharusnya tidak terjadi, mengingat semua moda transportasi berpeluang sama dalam menyebarkan virus Covid-19, bahkan moda transportasi *online* seperti *Grab-car* pun masih bisa menjadi media penyebaran Covid-19, dengan membantu memindahkan orang yang terjangkit virus sejauh 100km atau jarak dari Yogyakarta – Semarang (tipkerja.com, 2020), bahkan dengan sedikit negosiasi, Bandung-Jakarta pun dengan jarak lebih dari 150 km masih bisa ditempuh oleh pengguna sarana transportasi tersebut.

Seharusnya, realita di lapangan tidak mengizinkan adanya celah seperti itu, apabila ingin mencegah penyebaran virus Covid-19, semua moda transportasi harus diwajibkan setidaknya memiliki syarat adanya hasil *Rapid-test PCR* terutama moda transportasi darat jarak menengah dan jauh. Hal tersebut untuk mengantisipasi penyebaran Covid-19 dari wilayah dengan tingkat infeksi tinggi ke wilayah dengan tingkat infeksi rendah. Disamping itu, kebijakan ini terkesan tebang pilih dan hanya memberatkan moda transportasi kereta api saja, padahal semua moda

transportasi tersebut memiliki peluang yang sama dalam menyebarkan Covid-19.

Apabila pemerintah beralasan faktor ekonomi sebagai penyebab kebijakan tebang pilih tersebut, idealnya pemerintah sudah memilih kebijakan berbasis kesehatan dari sejak awal pandemi masuk ke Indonesia, untuk mencegah efek pandemi berkepanjangan, sehingga masyarakat Indonesia bisa menikmati mobilitas yang lebih tinggi yang akan berakibat tidak perlu adanya kebijakan yang merugikan PT KAI secara keseluruhan.

Meskipun adanya penekanan bahwa kebijakan saat ini akan berdampak bagi pengguna semua jenis transportasi, namun celah dalam penerapan kebijakan tersebut masih mungkin untuk ada. Seperti tidak adanya Check point di ruas tol Jagorawi pasca pelonggaran penerapan PSBB jilid I dan pada PSBB jilid II kembali ditemui celah Check point di ruas tol Jagorawi, serta hanya ada check point dari Bandung menuju Jakarta dan tidak ada check point dari Jakarta menuju Bandung via Cipularang. Hal ini berdasarkan temuan peneliti yang menggunakan transportasi bis untuk melakukan perjalanan Bandung Jakarta via Puncak, kemudian mencoba menggunakan kendaraan pribadi untuk mencoba memasuki Jakarta via gerbang tol Bogor dan gerbang tol Jagorawi, serta mencoba melakukan perjalanan Jakarta menuju Bandung dengan travel via Cipularang.

Efektifitas penerapan kebijakan PSBB dan dampaknya pada Perkeretapian

Penerapan kebijakan pembatasan gerak masyarakat menjelang Natal dan Tahun Baru bertujuan untuk membatasi pergerakan manusia dari satu wilayah ke wilayah lainnya dalam rangka mencegah penyebaran virus Covid-19. Upaya ini tentu saja berupaya baik karena dengan persyaratan perpindahan orang yang dipersulit, hal tersebut diharapkan akan memberikan disinsentif bagi orang-orang untuk melakukan mobilisasi, terutama

menjelang libur natal dan tahun baru, yang akan melihat orang dengan berbagai agenda mulai dari liburan, mudik atau hanya melepas penat memanfaatkan momentum long weekend dari natal hingga tahun baru, salah satunya dengan adanya kebijakan Rapid-Test Antigen yang diharapkan bisa menjadi disinsentif bagi masyarakat yang ingin berlibur atau bepergian saat libur Natal dan Tahun Baru.

Kebijakan tersebut bisa dikatakan efektif apabila memang diterapkan secara baik dan benar. Mengingat mahalnya harga rapid test antigen yang bisa berkisar hingga Rp 450.000 (Surabaya.tribunews, 2020), sebelum ada penerapan kebijakan Harga Eceran Tertinggi yang mematok harga diangka Rp 250.000 untuk wilayah Jawa dan Rp. 275.000 untuk wilayah luar Jawa (finance.detik, 2020). Kendati demikian, apabila semua orang yang ingin bepergian harus menunjukkan hasil test antigen hal tersebut bisa menjadi disinsentif besar mengingat besarnya biaya yang perlu dikeluarkan. Sebuah keluarga berisikan 4 orang bisa mengeluarkan uang hingga Rp.1.000.000 untuk melakukan perjalanan dalam rangka memanfaatkan libur natal dan tahun baru, ditambah ongkos perjalanan serta biaya akomodasi, biaya rapid test bisa menelan hingga hampir separuh anggaran perjalanan dari keluarga berisikan 4 orang, biaya tersebut bisa lebih membengkak apabila perjalanan liburan tersebut berlangsung lebih dari 3 hari, karena hasil test antigen hanya berlaku selama 3 hari saja (megapolitan. Kompas. 2020). Dengan penjagaan yang optimal terutama di tempat-tempat wisata, perbatasan daerah serta kota besar, pergerakan manusia bisa dibatasi via disinsentif tersebut.

Hal tersebut memunculkan konflik antara PT KAI dengan pemerintah, berdasarkan hasil wawancara yang diperoleh dengan Bapak Seno Aji Wibowo selaku salah satu Manager Unit CP (*Customer and Passenger*), saat pemerintah ingin membatasi pergerakan masyarakat dikala pandemi untuk membatasi penyebaran virus Covid-19, PT KAI disisi

lain harus menjalankan fungsi utama sebagai perusahaan transportasi yaitu mencari penumpang sebanyak-banyaknya dan menghasilkan profit dari hal tersebut. Dengan adanya kebijakan PSBB dan kebijakan Rapid-Test Antigen, PT KAI ada diposisi sulit karena harus melanggar fungsi utama dari perusahaan yang berharap ada sebanyak mungkin orang menaiki kereta dengan mewajibkan semua orang menggunakan Rapid-Test Antigen yang memang memiliki biaya yang cukup mahal.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Sebagai perusahaan BUMN yang bertujuan melayani masyarakat, meski peluang konflik dapat terjadi baik dengan masyarakat dan bahkan dengan pemerintahan, PT.KAI tetap menjadi dinamisator bagi salah satu altertanif kendaraan darat.

Meski terjadi peraturan yang tidak menguntungkan bagi seluruh transportasi yang dikelola swasta maupun pemerintah, PT.KAI tetap menjadi bagian yang berpihak kepada peraturan pemerintah demi memberi pelayanan terbaik bagi masyarakat umum. Maka, seiring dengan kebijakan yang mensyaratkan bebas Covid dengan mengharuskan calon penumpang melakukan *Rapid Test Antigen*, PT.KAI tetap dpat emnajalnknannya, dengan mendapatkan subsidi dari pemerintah agar harga tetap terjangkau bagi masyarakat

Saran

Dalam menangani dampak yang akan ditimbulkan dari adanya kebijakan PSBB jilid II pada PT KAI, peneliti menyarankan 2 solusi yang bisa digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk mencari keuntungan ditengah kebijakan pemerintah yang merugikan perusahaan, tanpa perlu menciptakan kegaduhan terlebih konflik dengan pemerintah, terutama dengan menonjolkan segi Rapid-Test Antigen dengan harga murah yang ditawarkan oleh PT KAI yang memang menjadi keunggulan terbesar yang saat ini dimiliki oleh PT KAI

dibandingkan perusahaan-perusahaan lain bahkan lembaga kesehatan milik pemerintah.

Selain itu, memberi pemahaman pentingnya melawan pandemi Covid kepada masyarakat terutama calon penumpang tetap harus dilakukan tiada henti. Hal ini ditujukan agar membangun kesadaran bersama untuk menjalankan program PSBB jilid II secara disiplin.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Fisher, Simon dkk. 2001. *Mengelola Konflik: Keterampilan dan Strategi untuk Bertindak*. Jakarta: SMK Grafika Desa Putra.
- Galtung, Johan. 2003. *Studi Perdamaian; Perdamaian dan Konflik, Pembangunan dan Peradaban*. Terjemahan Asnawi dan Safruddin, Surabaya: Pustaka Eureka.
- Soekanto, Soerjono. 2001. *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Surbakti, Ramlan, 1992, *Memahami Ilmu Politik*, Gramedia Widya Sarana, Jakarta.
- Tadjudin, Djuhendy, 2000. *Manajemen Kolaborasi*. Bogor: LATIN.
- Nasution, D. A. D., Erlina, E., & Muda, I. 2020. Dampak pandemi Covid-19 terhadap perekonomian Indonesia. *Jurnal Benefita*, 5(2), 212-224.

Internet

- <https://www.jawapos.com/nasional/17/12/2020/gara-gara-syarat-rapid-antigen-refund-tiket-tembus-rp-317-miliar/>
- JHU CSSE COVID-19 Data. (2020, 20 Desember). Indonesia Coronavirus data. Diakses pada 20 Desember 2020 Diakses dari <https://www.google.com/search?q=indonesia+coronavirus&aq=chrome.1.0i131i433j0i433j69i57j0i5.3898j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- JHU CSSE COVID-19 Data, (2020, 20 Desember) Singapore Coronavirus

- Data. Diakses pada 20 Desember 2020 Diakses dari <https://www.google.com/search?q=singapore+coronavirus&aq=chrome.0.69i5912j0i6.9271j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- JHU CSSE COVID-19 Data. (2020, 20 Desember). South Korea Coronavirus Data. Diakses pada 20 Desember 2020. Diakses dari <https://www.google.com/search?q=south+korea+coronavirus&aq=chrome..69i57j35i39j0i6.9375j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- WHO. (2020. 27 April). Archived : WHO Timeline. Diakses pada 21 Desember 2020. Diakses dari <https://www.who.int/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19>
- JHU CSSE COVID-19 Data. (2020, 20 Desember). China Coronavirus Data. Diakses pada 20 Desember 2020. Diakses dari <https://www.google.com/search?q=china+coronavirus&aq=chrome..69i57j0i7.6142j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- Cnnindonesia.com. (2020. 19 Desember). VIDEO: Pengetatan PSBB Jelang Libur Natal dan Tahun Baru. Diakses pada 22 Desember 2020. Diambil dari <https://www.cnnindonesia.com/tv/2020/12/19/214957-410-584267/video-pengetatan-psbb-jelang-libur-natal-dan-tahun-baru>
- WHO. (2020.15 Oktober). Coronavirus disease (COVID-19): Herd immunity, lockdowns and COVID-19. Diakses pada 19 Desember 2020. Diambil dari <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/herd-immunity-lockdowns-and-covid-19>
- Santia Tira. (2020. 21 Desember) . Pengamat: Kebijakan Rapid Test Antigen Bikin Bingung Masyarakat. Diakses pada 21 Desember 2020. Diakses dari <https://www.liputan6.com/bisnis/read/>

- [4438560/pengamat-kebijakan-rapid-test-antigen-bikin-bingung-masyarakat](https://megapolitan.kompas.com/read/2020/12/18/09154991/daftar-lokasi-dan-biaya-rapid-test-antigen-jabodetabek?page=all)
Atina Ivany Arby. (2020, 18 Desember). Daftar Lokasi dan Biaya Rapid Test Antigen Jabodetabek. Diakses pada 20 Desember 2020. Diakses dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/12/18/09154991/daftar-lokasi-dan-biaya-rapid-test-antigen-jabodetabek?page=all>
- Armani Mela. (2020, 22 Desember 2020). 6 Daerah yang Terapkan Wajib Dokumen Rapid Test Antigen, Mana saja. Diakses pada 23 Desember 2020. Diakses dari <https://www.kompas.com/tren/read/2020/12/19/170500065/6-daerah-yang-terapkan-wajib-dokumen-rapid-test-antigen-mana-saja?page=all>
- Cnnindonesia.com. (20 Desember 2020). 6 Wilayah Wajib Rapid Test Antigen Syarat Perjalanan. Diakses pada. 20 Desember 2020. Diambil dari <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20201220104612-20-584364/6-wilayah-wajib-rapid-test-antigen-syarat-perjalanan>
- Puspita Dyah Wisnuwardani. (2020, 20 Desember). Wajib Rapid Test Antigen Mulai 19 Desember 2020 untuk Keluar Masuk Pulau Jawa, Kecuali Perjalanan Rutin Jabodetabek. Diakses pada 24 Desember 2020. Diambil dari <https://www.liputan6.com/health/read/4438139/wajib-rapid-test-antigen-mulai-19-desember-2020-untuk-keluar-masuk-pulau-jawa-kecuali-perjalanan-rutin-jabodetabek>
- Evifania Christina Manik. (29 Desember 2020). Masuk ke Wilayah Sumut Wajib Rapid Test Antigen. Diakses pada 29 Desember 2020. Diambil dari <https://sumatra.bisnis.com/read/20201229/533/1336543/masuk-ke-wilayah-sumut-wajib-rapid-test-antigen>