

Penulis

Andhika P. Pratama

andhika.pratama@
lpem-feui.org

Firli W. Wahyuputri

firli@lpem-feui.org

Yusuf Reza Kurniawan

reza@
lpem-feui.org

Editor

Jahen F. Rezki, Ph.D.

(Wakil Kepala Bidang
Penelitian LPEM UI)
jahen@lpem-feui.org

**M. Halley Yudhistira,
Ph.D.**

(Kepala Kajian
Transportasi, Real Estate,
dan Urban Studies LPEM
UI)
yudhistira@lpem-feui.org

To keep you updated with
our free monthly and
quarterly reports, please
subscribe. Scan the QR
code below



Subsidi KRL Berbasis NIK: Kebijakan yang Mengabaikan Esensi Transportasi Publik

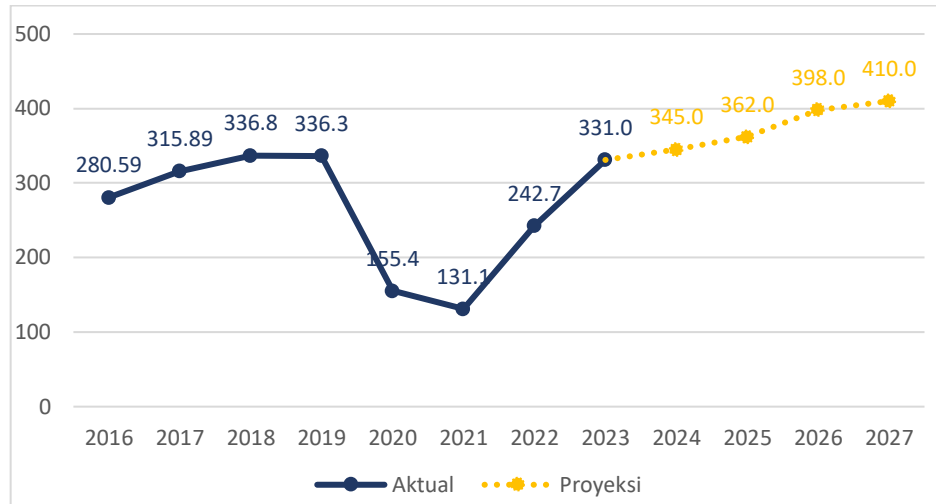
Menjelang akhir bulan Agustus 2024, masyarakat Indonesia dikejutkan dengan rencana pemerintah menerapkan tiket elektronik berbasis Nomor Induk Kependudukan (NIK) kepada pengguna transportasi Kereta Rel Listrik (KRL). Rencana ini tercantum dalam Nota Keuangan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) 2025. Melalui penerapan kebijakan tiket berbasis NIK, Pemerintah berharap subsidi *Public Service Obligation* (PSO) lebih tepat sasaran dan dinikmati oleh kelompok masyarakat yang benar-benar membutuhkan.

Meskipun baru sebatas wacana, rencana penerapan tiket berbasis NIK telah menuai kritik dari publik. Banyak yang khawatir rencana ini akan menimbulkan ketidakadilan, khususnya bagi pengguna KRL yang menghadapi masalah administratif terkait NIK atau yang tidak tercakup dalam sistem data kependudukan. Walaupun rencana ini masih dalam tahap pembahasan, pemerintah tampaknya serius untuk melanjutkan kebijakan ini. Apakah kebijakan tiket berbasis NIK efektif dalam memastikan subsidi KRL Jabodetabek lebih tepat sasaran? Adakah opsi kebijakan lain yang dapat ditempuh oleh pemerintah?

Latar Belakang: Tantangan Pendanaan KRL di Jabodetabek dan Wacana Subsidi Berbasis NIK

Layanan KRL yang dioperasikan oleh KAI Commuter merupakan tulang punggung moda transportasi publik di wilayah Jabodetabek. Tidak hanya menjadi pilihan opsi transportasi yang vital untuk mobilitas harian bagi ratusan ribu pekerja dan pelajar, KRL juga menjadi pilihan utama bagi mereka yang ingin menghindari kemacetan lalu lintas di wilayah Jakarta dan kota-kota penyangganya. Tercatat sejak 2016, KRL telah mengangkut 280-336 juta penumpang setiap tahunnya. Bahkan, angka penumpang saat masa pandemi COVID-19 pun masih menyentuh angka lebih dari 131 juta penumpang per tahun. Jumlah penumpang tahunan ini diprediksi akan terus meningkat hingga mencapai 410 juta penumpang pada tahun 2027 (PT KAI, 2024).

Gambar 1. Jumlah Penumpang KRL 2016-2027



Sumber: PT KAI

Sayangnya, dengan jumlah penumpang yang masif dan terus bertambah, KRL masih dihadapkan pada tantangan besar dalam hal pendanaan. Untuk menjaga tarif tetap terjangkau bagi masyarakat luas, terutama bagi golongan pekerja dan pelajar yang merupakan mayoritas pengguna, pemerintah memberikan subsidi melalui skema *Public Service Obligation*. Subsidi PSO ini bertujuan untuk menutupi selisih antara biaya operasional dan tarif yang dikenakan kepada penumpang. Namun, seiring bertambahnya jumlah penumpang, kebutuhan akan subsidi PSO juga semakin meningkat. Pada tahun 2022, kontribusi PSO bagi KAI Commuter mencapai Rp1,4 triliun (PT KAI, 2022). Akan tetapi, meskipun subsidi PSO telah membantu menjaga keterjangkauan tarif KRL, besarnya biaya yang ditanggung pemerintah terus meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah penumpang (lihat Gambar 1) dan biaya operasional yang semakin tinggi (1.6 triliun di tahun 2022). Hal ini menimbulkan kekhawatiran tentang keberlanjutan skema subsidi yang ada. Untuk mengatasi tantangan ini, muncul wacana untuk merancang skema subsidi yang lebih tepat sasaran melalui penerapan tiket berbasis NIK.

Rencana penerapan tiket berbasis NIK tercantum dalam Nota Keuangan RAPBN 2025. Dalam bagian tersebut, disebutkan rencana penerapan tiket elektronik berbasis NIK bagi pengguna transportasi KRL Jabodetabek. Dengan skema ini, artinya, tidak semua masyarakat akan mendapatkan subsidi tiket KRL seperti sekarang. Namun, hingga saat ini, mekanisme pemotongan subsidi tersebut belum dijabarkan secara detail sehingga menimbulkan pertanyaan mengenai bagaimana sistem ini akan diintegrasikan dengan sistem tiket yang ada. Selain itu, belum ada penjelasan resmi tentang bagaimana proses verifikasi pengguna akan dilakukan atau bagaimana pemerintah akan menangani potensi masalah teknis dan administratif yang muncul. Ketidakpastian ini menimbulkan kekhawatiran, terutama di kalangan pengguna KRL yang khawatir bahwa perubahan

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below

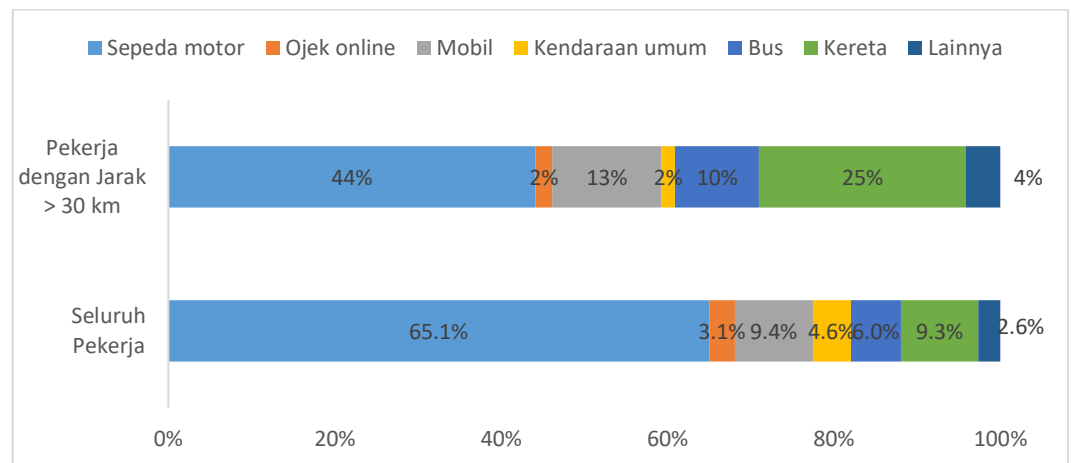


skema ini justru dapat memperumit akses mereka terhadap subsidi yang selama ini telah berjalan dengan baik. Lalu, apa sebenarnya yang menjadi pertimbangan pemerintah dalam mengalihkan skema subsidi ini ke model berbasis NIK?

Rasionalisasi Kebijakan: Isu Fiskal Pemerintah

Dari sisi proporsi penggunaan moda transportasi (tidak termasuk *non-motorized commuting*), pengguna sepeda motor masih dominan (65,1%) dari total *commuters*. Meskipun demikian, pengguna kereta (termasuk KRL), menjadi salah satu tulang punggung transportasi publik Jabodetabek dengan proporsi sebesar 9,3% dari total *commuters*, jauh lebih tinggi dari pengguna bus (6%) dan kendaraan umum lain (4,6%). Angka ini semakin meningkat dari 9.3% menjadi 25% jika kita hanya membatasi pada pekerja dengan jarak di atas 30 km menuju kantornya. Oleh karenanya, kebijakan pada pengguna ini menjadi kebijakan yang vital bagi mobilitas masyarakat megapolitan, seperti Jabodetabek.

Gambar 2. Komposisi Pekerja Ulang Alik berdasarkan Moda Transportasi yang Digunakan



Sumber: Survei Komuter Jabodetabek (2019)

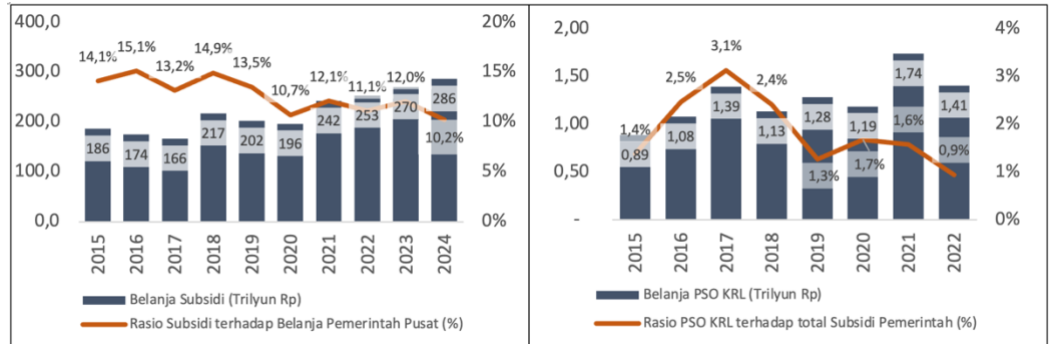
Salah satu rasionalisasi dari wacana kebijakan subsidi KRL berbasis NIK adalah isu fiskal dan keberlanjutan dari operasional KRL. Dari sisi fiskal, transisi pemerintahan menimbulkan beberapa program prioritas baru yang membutuhkan tambahan anggaran, sehingga pemerintah berusaha untuk melakukan realokasi anggaran dari satu program ke program lain. Subsidi PSO untuk KRL adalah salah satu dari program yang menjadi opsi rencana realokasi anggaran tersebut. Subsidi pemerintah itu sendiri, meskipun secara nominal mengalami sedikit peningkatan, rasionya terhadap belanja pemerintah pusat terus mengalami tren menurun dalam 1 dekade terakhir (lihat Gambar

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



2). Hal ini juga mengindikasikan ada usaha pemerintah untuk membatasi subsidi-subsidi yang tidak tepat sasaran

Gambar 3. Komponen Belanja Subsidi dan PSO KRL



Sumber: Kementerian Keuangan (2024), CEIC (2024), KAI Commuter (2023)

Apakah upaya untuk mengurangi subsidi KRL tepat? Jawabannya tidak mudah. Diperlukan kajian mendalam terkait bagaimana profil pengguna KRL dan bagaimana proporsi masyarakat miskin dan rentan yang menggunakan KRL sehari-hari relatif terhadap pos subsidi lain. Namun terdapat beberapa hal yang dapat kita urai untuk melihat urgensi penurunan subsidi KRL relatif terhadap subsidi lain, misalnya dari sisi besaran anggaran dan tren belanja subsidi KRL. Dari sisi besaran anggaran, data terakhir yang tersedia dari Laporan Tahunan *Commuter Line* menunjukkan bahwa PSO untuk KRL per tahun 2022 mencapai Rp1,4 triliun. Angka ini jauh lebih rendah dibandingkan pos subsidi lain di tahun yang sama seperti subsidi BBM dan LPG (Rp115 triliun), subsidi listrik (Rp56.1 triliun), dan subsidi pupuk (Rp25.3 triliun). Dari sisi proporsi PSO untuk KRL terhadap belanja pemerintah pusat, rasionya pun terus mengalami penurunan, yang menunjukkan bahwa beban belanja subsidi untuk KRL terus menurun dalam beberapa tahun terakhir.

Subsidi PSO untuk KRL sampai saat ini masih hanya berasal dari Pemerintah Pusat. Hal ini juga menjadi isu dalam hal *burden sharing* antara Pemerintah Pusat dan Daerah, apalagi ketika penerima manfaat nantinya dibedakan berdasarkan NIK, yang akan menyebabkan jumlah penerima manfaat antar daerah akan berbeda satu sama lain. Dari sisi integrasi wilayah Jabodetabek, kebijakan tarif berbasis NIK juga akan menjadi kontradiktif dengan semangat pembangunan berbasis wilayah aglomerasi (Jabodetabek).

Rasionalisasi Kebijakan: Isu Operasional KRL

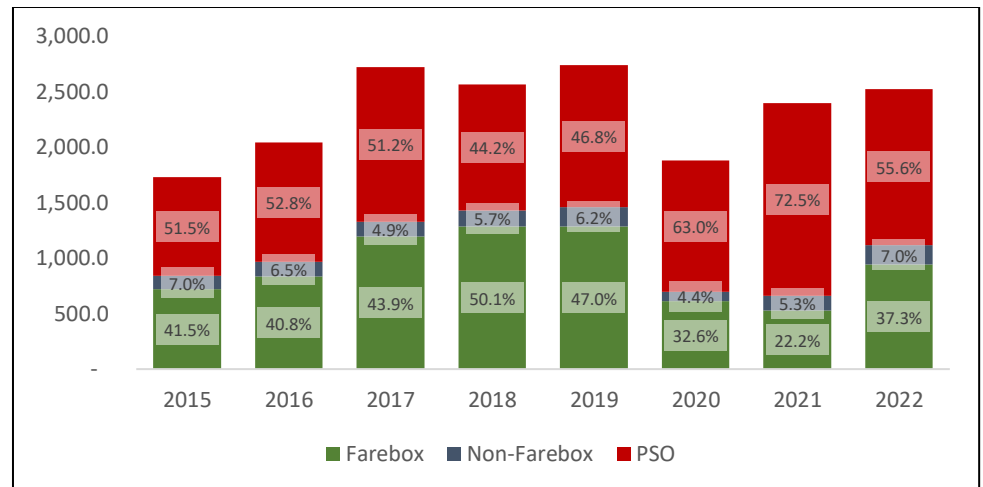
Dari sisi keberlanjutan operasional KRL, lebih dari 50% penerimaan *Commuter Line* masih berasal dari PSO pemerintah. Proporsi ini tidak cukup *sustainable* bagi *Commuter Line* sebagai unit bisnis dalam menjalankan bisnisnya. Penurunan penerimaan tiket (*farebox*)

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



di masa setelah pandemi, dapat dimaklumi menimbang penurunan penumpang selama pandemi. Meskipun demikian, kemampuan *Commuter Line* untuk menghasilkan tambahan penerimaan *non-farebox* untuk menopang penerimaan perusahaan cenderung stagnan tidak lebih dari 7% sejak tahun 2015. Angka ini jauh lebih buruk dibandingkan operator transportasi lain di Jakarta seperti MRT Jakarta dan LRT Jakarta yang memiliki proporsi penerimaan dari *non-farebox* masing-masing mencapai 34,3% dan 28,7% (MRT Jakarta, 2023; LRT Jakarta; 2023). Padahal, pos penerimaan ini yang diharapkan dapat membantu meringankan beban PSO pemerintah.

Gambar 4. Proporsi Penerimaan *Commuter Line*



Sumber: KAI Commuter (2023)

Dampak Penerapan Tiket Berbasis NIK terhadap Pilihan Moda Transportasi dan Kesejahteraan Masyarakat

Penerapan tiket berbasis NIK akan menyebabkan sebagian pengguna—mereka yang tidak memenuhi kriteria penerima subsidi PSO berdasarkan NIK—harus membayar biaya transportasi yang lebih mahal untuk menggunakan KRL. Bagi kelompok ini, pengaruh dari kenaikan biaya transportasi terhadap pilihan moda transportasi akan sangat bergantung pada total biaya dari alternatif moda transportasi yang dimiliki. Jika tarif KRL pasca kebijakan masih lebih rendah dari biaya transportasi menggunakan moda transportasi lain, maka tidak akan ada perubahan perilaku *commuting* dari kelompok ini. Dalam kondisi di atas, penerapan tiket berbasis NIK tidak akan berdampak signifikan terhadap tingkat kemacetan di Jabodetabek.

Hanya saja, kelompok pengguna KRL yang tidak memenuhi kriteria subsidi PSO akan mengalami penurunan tingkat kesejahteraan karena kenaikan biaya transportasi akan menggerus alokasi belanja lain. Meskipun Pemerintah belum memberikan informasi lebih detail mengenai skema tarif baru tersebut, namun kemungkinan besar penerapan

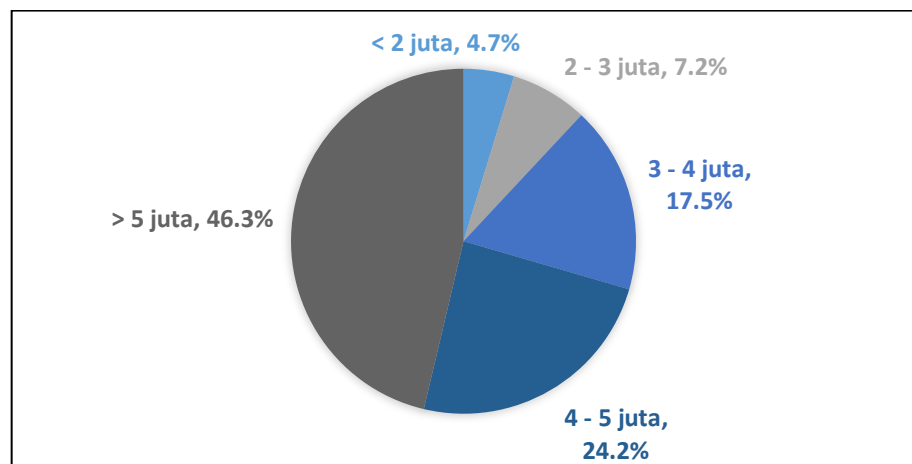
To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



kebijakan tersebut berupa pembatasan tarif KRL bersubsidi hanya berlaku untuk pengguna dengan NIK yang masuk ke dalam daftar penerima subsidi. Dengan demikian, besar pula kemungkinan pengguna KRL dengan tingkat pendapatan menengah yang akan menghadapi tarif baru yang lebih mahal.

Data dari Survei Komuter Jabodetabek 2019 menunjukkan bahwa profil pendapatan masyarakat pengguna moda KRL yang berada di rentang Rp2-5 juta per bulan mencapai 53,7% (lihat Gambar 5). Masyarakat pada rentang pendapatan ini masuk dalam kategori kelas menengah di Indonesia. Dengan demikian, meskipun kebijakan ini berpotensi tidak mengubah pola *commuting* masyarakat, namun ada peluang terjadinya penurunan kesejahteraan. Maka kebijakan ini menjadi satu dari sekian kebijakan yang bisa berdampak pada penurunan tingkat kesejahteraan masyarakat kelas menengah. Hal ini berpotensi meningkatkan tekanan pada kelas menengah, yang selama tahun 2018 – 2023 mengalami penurunan proporsi di perekonomian (LPEM, 2024)

Gambar 5. Proporsi Pengguna KRL berdasarkan Kelas Pendapatan



Sumber: Survei Komuter Jabodetabek (2019)

Lebih jauh, jika penerapan tiket berbasis NIK ini menyebabkan kenaikan tarif yang melebihi biaya transportasi dengan moda lain, maka kebijakan ini berisiko meningkatkan tingkat kemacetan. Keputusan seseorang memilih moda transportasi yang digunakan bergantung pada total biaya (mencakup biaya finansial seperti tiket, bensin, dan tol, serta biaya non-finansial seperti durasi perjalanan dan tingkat kenyamanan) dari tiap-tiap opsi moda transportasi yang dimiliki. Bagi pengguna yang memiliki kendaraan pribadi, kenaikan tarif KRL bisa saja mendorong opsi berkendara sendiri ke tempat kerja menjadi lebih menguntungkan. Peralihan sebagian pengguna KRL ke kendaraan pribadi tentu saja meningkatkan volume kendaraan di wilayah Jabodetabek. Hal ini merupakan salah satu potensi konsekuensi penerapan tiket berbasis NIK yang perlu diperhatikan oleh pemerintah.

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



Rencana penerapan tiket berbasis NIK juga berpotensi menimbulkan isu pengawasan ke depannya. Dalam teori penerapan *3rd degree price discrimination*, salah satu syarat yang harus dipenuhi adalah bagaimana sebuah barang tidak dapat dijual atau dipindahtangankan kepada pihak lain dengan harga berbeda (*tradeable goods*). Dalam kasus kebijakan tiket berbasis NIK, dapat dibayangkan bahwa akan ada banyak pihak yang berhak atas subsidi KRL namun tidak menggunakan KRL sehari-hari yang akan mengambil *margin* dari kebijakan ini dengan menjual (mengalihkan) hak penggunaan NIK-nya kepada pihak lain yang tidak berhak namun menggunakan KRL sehari-hari. Hal ini akan menimbulkan isu praktik ilegal dan meningkatkan biaya pengawasan dari kebijakan ini. Sehingga, efek samping dari kebijakan ini menjadi jauh lebih besar dari yang seharusnya.

Alternatif Meningkatkan Penerimaan Operator Transportasi Publik

Peningkatan tarif KRL, memang akan membantu operator transportasi publik dalam mengurangi ketergantungan pada PSO. Dengan perhitungan sederhana, peningkatan tarif sebesar Rp500 per penumpang, akan meningkatkan kontribusi penerimaan tiket dari 37.3% menjadi 40% dari total penerimaan, dan berpotensi mengurangi subsidi PSO mencapai 114 milyar per tahun. Hal ini jelas akan berdampak positif seiring dengan peningkatan jumlah penumpang KRL di tahun-tahun mendatang.

Meskipun demikian, kenaikan harga tiket bukan satu-satunya alternatif untuk mengurangi ketergantungan layanan KRL terhadap PSO. Mengurangi ketergantungan layanan KRL terhadap PSO dapat juga dicapai melalui peningkatan profitabilitas. Berbagai studi telah mengidentifikasi strategi yang dapat diimplementasikan untuk mencapai tujuan ini. Gligic et al. (2023) menyoroti bahwa peningkatan jumlah penumpang merupakan salah satu faktor kunci dalam memperkuat laba bersih perusahaan kereta api di Uni Eropa. Temuan ini sejalan dengan penelitian Feigenbaum (2013), yang menggarisbawahi pentingnya pertumbuhan jumlah penumpang sebagai pilar utama dalam kesuksesan finansial investasi sektor transportasi kereta api. Oleh karena itu, meningkatkan jumlah penumpang harus menjadi prioritas strategis bagi KAI Commuter guna mencapai keberlanjutan finansial.

Tidak hanya dari jumlah penumpang, upaya meningkatkan profitabilitas juga bisa dilakukan melalui optimalisasi aset eksternal. Salah satu strategi yang efektif adalah dengan mengembangkan kawasan transit atau *Transit Oriented Development* (TOD). Menurut studi Chang et al. (2017), keuntungan SMRT di Singapura mengalami peningkatan signifikan setelah SMRT memfokuskan usahanya untuk mengembangkan area yang sebelumnya belum dimanfaatkan menjadi kawasan ritel dan komersial. Pendekatan ini tidak hanya mendatangkan keuntungan dari sisi transportasi, tetapi juga menciptakan peluang bisnis baru melalui sewa properti komersial, pusat perbelanjaan, dan fasilitas publik lainnya di sekitar stasiun-stasiun transit. Dengan demikian, perusahaan transportasi publik tidak hanya mengandalkan pendapatan dari tiket penumpang, tetapi juga dari sektor properti dan ritel yang terkait dengan kawasan TOD.

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



Strategi seperti ini sangat relevan untuk diterapkan oleh KAI Commuter, mengingat potensi besar lahan di sekitar stasiun-stasiun kereta api di Indonesia. Pengembangan kawasan transit dapat memberikan dampak ganda, yaitu meningkatkan mobilitas masyarakat serta memberikan pendapatan tambahan bagi perusahaan. Hal ini memungkinkan KAI Commuter untuk memperluas portofolio bisnisnya di luar operasional transportasi, menjadikan TOD sebagai pilar penting dalam strategi diversifikasi pendapatan perusahaan.

Selain mengembangkan kawasan transit, KAI dapat meningkatkan profitabilitas dengan mendiversifikasi asetnya melalui skema *Land Value Capture* (LVC), yang memungkinkan perusahaan memanfaatkan peningkatan nilai lahan di sekitar infrastruktur yang dikembangkan, seperti stasiun kereta api. Contohnya, di Hong Kong, MTRCL berhasil memperkuat keuangan perusahaan melalui diversifikasi bisnis berbasis LVC, yang menyumbang sekitar 60% dari total laba. Dengan memanfaatkan kenaikan nilai lahan, MTRCL tidak hanya mampu menjaga tarif transportasi tetap terjangkau bagi masyarakat, tetapi juga memberikan kontribusi signifikan bagi pendapatan pemerintah (Chang et al., 2017). Strategi serupa dapat diadopsi oleh KAI untuk menciptakan sumber pendapatan tambahan dan mendukung stabilitas keuangannya dalam jangka panjang.

Rekomendasi Kebijakan

Penerapan tiket berbasis NIK, meskipun bertujuan untuk menargetkan subsidi agar lebih tepat sasaran, justru akan menciptakan efek ketergantungan jangka panjang layanan KRL terhadap PSO. Skema ini dapat menyebabkan penurunan jumlah penumpang karena proses seleksi yang lebih ketat dan berpotensi membatasi akses masyarakat luas terhadap layanan KRL. Penurunan jumlah penumpang akan berdampak langsung pada penurunan pendapatan operasional perusahaan, yang pada akhirnya memperburuk kinerja keuangan. Dalam situasi di mana profitabilitas menurun, KAI Commuter akan semakin bergantung pada subsidi PSO untuk menutupi kekurangan pendapatan. Hal ini menciptakan paradoks, di mana tujuan awal kebijakan tiket berbasis NIK untuk mengurangi beban subsidi justru dapat menghasilkan efek sebaliknya, yaitu memperkuat ketergantungan KAI Commuter terhadap subsidi pemerintah. Dalam jangka panjang, ini bukan saja menghambat kemandirian finansial perusahaan, tetapi juga menempatkan beban lebih besar pada anggaran negara.

Sebagai alternatif yang lebih berkelanjutan, pengembangan TOD dan penerapan skema LVC dapat menjadi solusi strategis untuk mengurangi ketergantungan KAI Commuter terhadap PSO. TOD memungkinkan pengembangan kawasan komersial di sekitar stasiun-stasiun kereta api, menciptakan peluang ekonomi yang tidak hanya mendukung peningkatan jumlah penumpang, tetapi juga membuka sumber pendapatan baru melalui ritel, properti, dan jasa lainnya. Dengan memanfaatkan lahan yang belum optimal di sekitar stasiun, KAI Commuter dapat mendiversifikasi portofolio bisnisnya, meningkatkan nilai ekonomi dari aset yang ada, dan secara signifikan mengurangi ketergantungan pada pendapatan tiket penumpang. Di sisi lain, skema LVC memungkinkan KAI Commuter

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



untuk memanfaatkan kenaikan nilai lahan di sekitar infrastruktur transportasi, yang sering kali meningkat setelah adanya pengembangan kawasan TOD. Penerapan LVC telah terbukti sukses di berbagai negara, seperti di Hong Kong dengan MTRCL, yang memperoleh sekitar 60% dari total laba perusahaan dari strategi LVC ini. Dengan mengadopsi pendekatan yang serupa, KAI Commuter dapat menciptakan sumber pendapatan yang lebih stabil dan berkelanjutan, sekaligus mengurangi beban subsidi PSO, memperkuat kesehatan finansial jangka panjang, serta memberikan kontribusi lebih besar terhadap pembangunan ekonomi di wilayah-wilayah yang dilayani.

Terdapat beberapa opsi yang dapat dikaji lebih jauh sebagai alternatif dari kebijakan tiket berbasis NIK bagi pengguna KRL. Misalnya, pemberlakuan berbagai paket tiket KRL sebagaimana yang dilakukan oleh berbagai operator transportasi publik di negara lain. Penyediaan produk *seasonal ticket* seperti *monthly ticket subscription* (untuk pengguna harian), *weekend package* (untuk wisatawan), dan paket yang terintegrasi dengan moda lain seperti MRT, LRT, Transjakarta, dan JakLingko, jika dilakukan dengan cermat, dapat menghasilkan tambahan penerimaan bagi operator transportasi sehingga mengurangi beban PSO untuk KRL.

Dari sudut pandang pemerintah, diperlukan instrumen kebijakan transportasi yang lebih komprehensif untuk masyarakat. Misalnya, dengan melakukan subsidi silang pada kebijakan transportasi. Di banyak negara, penerapan *electronic road pricing* (ERP) untuk mengurangi kemacetan di jalan arteri dapat menjadi tambahan penerimaan yang disalurkan kepada operator transportasi publik (Lehe, 2019). Penerapan ERP dapat menghasilkan dua manfaat secara langsung, yaitu penurunan kemacetan di jalan arteri dan peningkatan anggaran operator transportasi untuk memberikan kualitas pelayanan yang baik bagi masyarakat. ERP juga membantu mengurangi ketergantungan subsidi pada operator transportasi publik.

Jika Pemerintah tetap berencana untuk mengimplementasikan kebijakan subsidi KRL berbasis NIK, maka diperlukan evaluasi dan justifikasi yang matang dalam pemberlakuan kebijakan tersebut. Hal ini guna memastikan agar tidak ada isu *exclusion* dan *inclusion error* yang besar dalam penerapan kebijakan ini. Hal ini perlu dilakukan untuk meminimalisasi efek sosial terhadap masyarakat sebagai akibat dari kebijakan tersebut. Harapannya, kebijakan apapun yang diambil dapat dilakukan dengan adil dan bermanfaat dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat.

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below



Daftar Pustaka

- BPS. (2019). *Survei Komuter Jabodetabek*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- CEIC. (2024). *Data Penerimaan dan Belanja Pemerintah Pusat*. CEIC Data.
- Chang, Z. and Phang, S.Y., (2017). Urban rail transit PPPs: lessons from East Asian cities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 105, pp.106-122.
- Commuterline. (2024) *Grafik Volume Pengguna Commuter Line per Tahun*. Available at: https://www.instagram.com/p/C19U5gKSdiM/?img_index=7 (Accessed: 5 September 2024).
- Feigenbaum, B. (2013, May 1). *High-Speed Rail in Europe and Asia*. Reason Foundation, https://reason.org/wp-content/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf
- Gligic et.al. (2023). *Determinants of Profitability in Railway Transport of Selected Companies in the European Union* *Croatian regional development journal*, 4(1), pp.1-14.
- KAI Commuter. (2023). *Annual Report Commuter Line*. Jakarta: PT Kereta Commuter Indonesia.
- Kementerian Keuangan. (2023). *Laporan Keuangan Pemerintah Pusat*. Jakarta: Kementerian Keuangan RI.
- Kementerian Keuangan. (2024). *Nota Keuangan APBN 2024*. Jakarta: Kementerian Keuangan RI.
- Kumparan. (2023) *Singgung overkapasitas KRL, bos KAI minta PMN Rp 2 T untuk gerbong baru*. Available at: <https://kumparan.com/kumparanbisnis/singgung-overkapasitas-krl-bos-kai-minta-pmn-rp-2-t-untuk-gerbong-baru-232pwmER562/3> (Accessed: 5 September 2024).
- Lehe, L. (2019). Downtown congestion pricing in practice. *Transportation Research Part C*, 200-223.
- LPEM. (2024). *Indonesia Economic Outlook Q3 - 2024. Macroeconomic Analysis Series*, pp. 1-24.
- LRT Jakarta. (2023). *Annual Report LRT Jakarta 2022*. Jakarta: LRT Jakarta.
- MRT Jakarta. (2023). *Annual Report MRT Jakarta 2022*. Jakarta: MRT Jakarta.

To keep you updated with our free monthly and quarterly reports, please subscribe. Scan the QR code below

