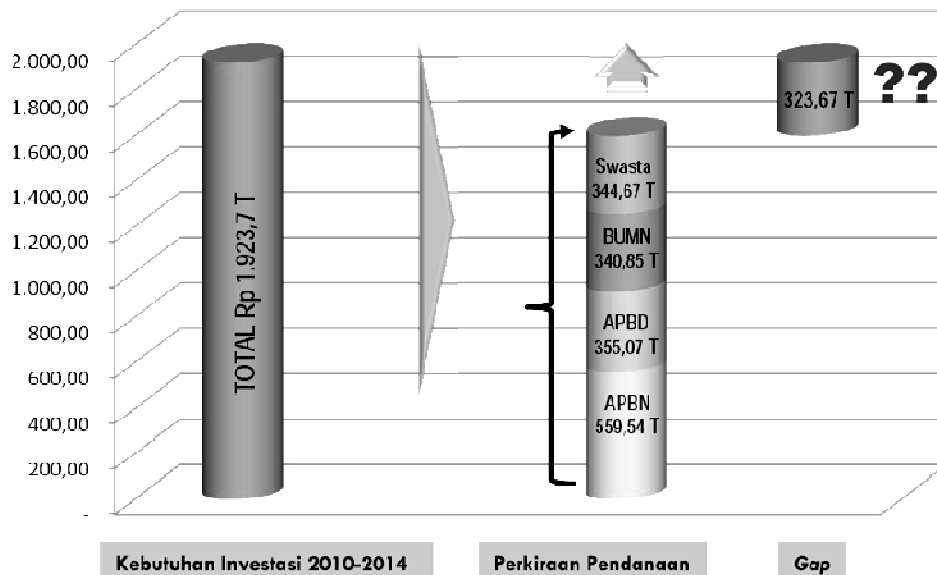


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Permasalahan utama pembangunan bidang infrastruktur di Indonesia adalah kebutuhan investasi infrastruktur yang besar, dengan keterbatasan kemampuan APBN. Terlihat pada Gambar 1.1, untuk mencapai target pertumbuhan 7% dalam RPJM 2010-2014, total kebutuhan dana untuk penyediaan infrastruktur sekitar Rp 1.923,7 triliun. Kemampuan pemerintah hanya sekitar Rp 559,54 triliun ditambah dengan potensi pendanaan lain dari BUMN, swasta, dan APBD sekitar Rp 1.040,59 triliun. Terdapat gap pendanaan sekitar Rp 323,67 triliun (Natsir, 2011).



Gambar 1.1 Gap kebutuhan investasi infrastruktur 2010-2014 dan perkiraan pendanaan

Sumber : Natsir (2011)

Rajasa (2010) mengatakan bahwa Infrastruktur merupakan hal yang diutamakan dan sejumlah penanaman modal swasta diperlukan untuk membangun Indonesia menuju ke keadaan yang lebih baik. Diantara 8 (delapan) jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan menurut Perpres No. 67 tahun 2005 juncto Perpres No. 13 tahun 2010 juncto Perpres 56 tahun 2011 adalah sarana dan

prasarana perkeretaapian. Keberadaan Undang-undang No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian diharapkan bisa menjadi landasan untuk lebih giat memancing keterlibatan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur baru kereta api daerah (*Trans Media*, vol.1 2010, h.43).

Sesuai dengan Master Plan Jalur Kereta Api Pulau Sumatera, pembangunan *short cut* Padang - Solok merupakan bagian dari usulan jaringan jalur Kereta Api Sumatera dengan panjang jalur 55 km dengan biaya US \$ 370 juta. Pembangunan ini, seperti yang terlihat pada Tabel 1.1 merupakan tingkat prioritas pembangunan kategori tinggi dan direncanakan untuk dibangun pada tahap I (2011-2015). Pembangunan *short-cut* Padang-Solok ini telah masuk dalam Dokumen RPJP, RPJM, serta RTRW Provinsi Sumatera Barat (Prayitno, 2011).

Tabel 1.1 Usulan rute pada skema jaringan jalur KA di Masterplan Sumatera (SRDP, 2000)

Rute	Kode Rute	Length (km)
Initial Schemes		
Banda Aceh – Lhokseumawe (subsequently regarded as committed)	A1.1	251
Lhokseumawe – Besitang (subsequently regarded as committed)	A1.2	233
Rantauprapat – Dumai	A2	246
Muaro – Dumai	A3	397
Muarabungo – Lubuk Linggau	A4.1	273
Teluk Kuantan – Muarabungo – Jambi	A4.2 A5	370
Muaro – Teluk Kuantan – Kuala Enok	A6	238
Solok – Padang	A7	55
Simpang – Tanjung Api-api	A8	87
Betung – North Palembang	A9.1	65
Jambi – Betung	A9.2	188
Betung – Sekayu	A10	107
Jambi – Rengat	A11.1	213
Pekanbaru – Rengat	A11.2	161
Sengeti – Muarasabak	A12	62
Blimbing – Sekayu	A13	125
Tanjung Enim – Baturaja	A14	83
Tebingtinggi – Bengkulu	A15	144
Kilometertiga – Bakauheni	A16	70
Schemes Subsequently Added		
Banda Aceh – Sibolga	A101	750
Sibolga – Rantauprapat	A102	250
Sibolga – Pariaman	A103	350
Padang – Bengkulu	A104	550
Palembang – Bandar Lampung	A105	300

Sumber : Diksa Intertama,pt (2011)

Dari data Dinas Perhubungan Sumatera Barat dinyatakan bahwa jenis angkutan yang melewati jalur Padang - Solok didominasi oleh jenis angkutan barang, yaitu sebesar 70%. Setiap tahun jumlah angkutan barang ini cenderung meningkat. Dalam kurun waktu lima tahun terakhir (2005-2010) terjadi peningkatan sebesar 1,83% per tahunnya.

Tabel 1.2 Laju pertumbuhan angkutan barang jalur Padang-Solok

Tahun	Laju pertumbuhan (%)								Pertumbuhan rata-rata r_r (%)
	2006	2007	2007	2008	2008	2009	2009	2010	
Jumlah angkutan (ton/hari)	4,623	4,737	4,737	4,878	4,878	4,943	4,943	4,970	
Pertumbuhan r (%)	2.46		2.99		1.33		0.54		1.83

Sumber : Seffrus (2012).

Dari Tabel 1.2 diatas, Seffrus (2012) melakukan penelitian yang berjudul estimasi angkutan barang *shortcut* Padang-Solok dari peralihan moda truk ke kereta api sebagai pertimbangan pembangunan proyek kerjasama pemerintah-swasta. Dari penelitian ini dengan laju pertumbuhan normal didapatkan ramalan jumlah angkutan barang yang melewati jalur Padang-Solok untuk 30 tahun ke depan sebesar 13,124 ton/hari. Hal ini mengarahkan pada pertimbangan pelaksanaan pembangunan dengan skema kerjasama pemerintah - swasta.

Pada tahun 2011, arus kendaraan yang melalui jalur Padang – Solok bertambah padat sehingga kemacetan bertambah parah. Ditambah lagi kondisi jalan Padang - Solok pada beberapa ruas jalan juga mengalami kerusakan sehingga waktu tempuh dari Padang - Solok cukup lama dari biasanya. Kerusakan jalan tersebut sebagian besar disebabkan oleh semakin banyaknya truk angkutan barang melewati jalan Padang – Solok dengan muatan melebihi batas yang dipersyaratkan.

Untuk mengatasi hal ini, disamping membatasi muatan truk, juga dapat dilakukan melalui pengalihan moda transportasi angkutan barang. Salah satunya adalah dengan penggunaan moda transportasi kereta api. Dalam hal ini pemerintah

perlu mempertimbangkan kembali penggunaan kereta api untuk mengangkut barang dari Padang ke Solok dan sebaliknya. Beberapa potensi angkutan kereta api ke Teluk Bayur, antara lain : batubara, CPO, karet, logging dan biji besi (Bappeda, 2011).

Namun kemungkinan menjadikan pembangunan *shortcut* Padang - Solok dengan skema KPS perlu penyiapan kelayakan proyek berupa prastudi kelayakan proyek kerjasama. Dalam prastudi kelayakan proyek kerjasama memuat kajian hukum, kajian teknis, kajian kelayakan (ekonomi dan keuangan), kajian sosial dan lingkungan, kajian dukungan dan jaminan pemerintah serta kajian bentuk kerjasama.

Dalam kajian kelayakan (ekonomi dan keuangan), unsur terpenting KPS yang perlu dikaji adalah pengembalian investasi. Oleh karena itu dirasa penting dilakukan penelitian mengenai tarif sebagai unsur penentu dalam pengembalian investasi pembangunan proyek kerjasama.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, hal yang menjadi pembahasan pada penelitian ini adalah :

- a. Faktor apa saja yang harus dipertimbangkan dalam penentuan tingkat tarif angkutan barang jalur KA Padang - Solok ?
- b. Bagaimana tarif angkutan barang KA Padang - Solok dapat ditetapkan pada tahap awal dan disesuaikan secara berkala ?
- c. Berapa nilai tarif yang sesuai untuk jasa angkutan barang jalur Padang - Solok agar nantinya dapat dijadikan pertimbangan skema kerjasama pemerintah - swasta.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan besaran tarif beberapa jenis komoditi angkutan barang kereta api jalur Padang-Solok.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Barat serta stakeholder untuk mengkaji lebih lanjut Pembangunan *Shortcut* Padang-Solok dengan skema kerjasama dengan swasta.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup pada penelitian ini akan meliputi beberapa hal, antara lain :

- a. Melakukan survei dan wawancara ke perusahaan pengguna jasa angkutan barang yang melewati jalur Padang - solok dan sebaliknya menggunakan moda jalan .
- b. Angkutan barang yang dimaksudkan meliputi angkutan barang yang menggunakan kendaraan seperti pick up, truk 2 as (tangki/cair), truk 3,4,5 as (tangki/cair), truk 3,4,5 as (umum).
- c. Menentukan tarif angkutan barang berdasarkan biaya operasional kereta api (BOKA) mengacu pada perhitungan PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional II Sumatera Barat serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 34 Tahun 2011 tentang Tata Cara Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dan Barang Dengan Kereta Api.
- d. Menganalisis data hasil survey dan wawancara pengguna jasa angkutan barang.
- e. Menentukan nilai *ATP (Ability to Pay)* dan *WTP (Willingness to Pay)* dari hasil survey.
- f. Menganalisis *ATP (Ability to Pay)* dan *WTP (Willingness to Pay)* dari hasil survey serta analisis tarif angkutan barang berdasarkan biaya operasional kereta api (BOKA) mengacu pada perhitungan PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional II Sumatera Barat serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 34 Tahun 2011 tentang Tata Cara Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dan Barang Dengan Kereta Api.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah :

a) Bab I Pendahuluan

Pada bab ini dikemukakan tentang informasi secara keseluruhan dari penelitian ini, yang meliputi latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.

b) Bab II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini disajikan tentang teori-teori yang dijadikan dasar pembahasan dan penganalisaan masalah, serta beberapa definisi dari studi pustaka yang berhubungan dengan penelitian ini. Meliputi, komponen biaya penentuan tarif, dan penelitian terdahulu.

c) Bab III Metodologi Penelitian

Pada bab ini dikemukakan tentang pendekatan dari teori yang kemudian diuraikan menjadi suatu usulan pemecahan masalah. Adapun langkah-langkah pemecahannya meliputi antara lain: pendekatan penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisa yang dilakukan pada penelitian.

d) Bab IV Analisa dan Pembahasan

Pada bab ini diuraikan variabel-variabel penelitian hasil pengumpulan data, serta kajian atas hasil dari pengolahan data tersebut.

e) Bab V Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini disajikan kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya dan memberikan usulan rekomendasi perbaikan untuk penelitian yang akan datang.