

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Kelancaran aktivitas ekonomi sangat dipengaruhi oleh perkembangan moda transportasi (Tamin 2000). Kebutuhan untuk memperlancar aktivitas ekonomi mendorong usaha manusia untuk mencari moda transportasi terbaik yang dapat digunakan. Penemuan baru dan perkembangan teknologi telah memperbanyak pilihan moda transportasi dan memudahkan manusia dalam melakukan perjalanan. Transportasi yang paling mutakhir dan tercepat adalah transportasi udara dengan terminal yang disebut bandar udara. Saat ini, bandar udara memiliki peranan yang penting dalam memperlancar hubungan dan kegiatan antar wilayah. Bandar udara merupakan salah satu akses masuk yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain baik antar Provinsi (Nasional) maupun antar Negara (Internasional).

Kota Padang merupakan kota yang menjadi pusat pergerakan ekonomi di Sumatera Barat (Sumbar) mempunyai bandar udara yaitu Bandara Internasional Minangkabau (BIM). Akan tetapi, bandara Minangkabau ini terletak di pinggir kota Padang dengan jarak  $\pm 24$  km dari pusat kota Padang dan belum didukung dengan aksesibilitas menuju bandara yang memadai. Saat ini, sarana transportasi yang digunakan untuk aksesibilitas menuju bandara adalah dengan menggunakan kendaraan pribadi (mobil, sepeda motor) atau kendaraan umum seperti bus Damri, bus Tranex dan taksi yang waktu perjalanannya tidak dapat diprediksi. Jika kondisi lalu lintas padat dan gangguan cuaca (banjir) seringkali membuat tidak ada kepastian waktu yang dibutuhkan untuk menuju bandara. Salah satu solusi untuk mengatasinya adalah angkutan rel sebagai pemadu moda menuju bandara.

Kereta api merupakan moda transportasi yang bergerak di jalan rel (jalur terpisah dengan moda lainnya) dan mampu mengangkut penumpang dengan kapasitas besar, sehingga sangat cocok digunakan sebagai solusi menangani kemacetan dan juga dapat memberikan kepastian waktu yang dibutuhkan untuk menuju ke bandara.

Untuk itu Pemerintah Provinsi Sumbar beserta Divisi Regional II Sumbar mendukung jaringan reorganisasi jaringan transportasi, dengan menyiapkan induk

transportasi baru antara transportasi udara dan darat yaitu dengan menyediakan kereta api bandara yang rencananya beroperasi dari stasiun Padang tujuan bandara Minangkabau. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan integrasi pelayanan transportasi udara dengan kereta api dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat kota Padang khususnya terhadap layanan kereta api.

Dalam rangka mendukung terciptanya angkutan menuju bandara tersebut, diperlukan beberapa kebijakan yang perlu diperhatikan, seperti penentuan tarif yang akan diberlakukan. Tarif kereta api bandara haruslah terjangkau oleh masyarakat, dalam artian penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup dan pengembangan usaha layanan jasa angkutan tersebut.

Dari uraian diatas, penulis mencoba untuk menganalisis daya beli atau kemampuan membayar dengan pendekatan daya beli masyarakat untuk membayar jasa dapat berupa pendekatan kemampuan secara rasional yaitu proporsi alokasi biaya untuk transportasi yang dianggap layak atau ideal dari total biaya pengeluaran (*Ability to Pay/ ATP*) dan kemauan yang didasarkan pada persepsi pengguna (*Willingnes to Pay/ WTP*) terhadap tarif rencana kereta api bandara berdasarkan perilaku perjalanan dari sisi calon pengguna (*user*) kereta api bandara.

Penulis juga mencoba menganalisa pemodelan dalam pemilihan moda angkutan bandara antara kereta api dengan moda bus Damri yang merupakan salah satu moda angkutan umum yang sebelumnya beroperasi melayani pusat kota Padang – bandara Minangkabau. Karena dari segi kapasitas, moda kereta api lebih efisien dalam hal memindahkan manusia dan barang di bandingkan moda bus, akan tetapi dari segi mobilitas moda bus dapat bergerak kapan saja, sedangkan moda kereta api di batasi oleh jadwal keberangkatan. Oleh karena itu perlu dilakukan studi pemilihan moda angkutan penumpang antara kereta api dan bus Damri. Adanya pemilihan terhadap moda transportasi yang digunakan tentunya di dasari kenyataan bahwa pelaku perjalanan mempunyai pertimbangan atau alasan tertentu untuk menentukan moda yang akan di gunakan dalam perjalanannya dari segala atribut yang ada pada kedua moda tersebut.

## 1.2 Rumusan Masalah

1. Berapa besar nilai ATP dan WTP pengguna jasa kereta api kota Padang - bandara Minangkabau.
2. Kisaran tarif kereta api jika ditinjau dari nilai ATP dan WTP calon pengguna jasa kereta api kota Padang - bandara Minangkabau.
3. Bagaimana model pemilihan moda antara bus Damri dan kereta api.

## 1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengestimasi nilai ATP dan WTP calon pengguna jasa kereta api kota Padang – bandara Minangkabau yang menjadi dasar pertimbangan dalam menetapkan tarif.
2. Memberikan rekomendasi besaran tarif yang sesuai bagi pengguna, jika kereta api bandara dioperasikan dengan menggunakan estimasi terhadap nilai ATP dan WTP.
3. Membuat suatu model pemilihan moda yang dapat menjelaskan probabilitas pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi antara kereta api dan bus Damri untuk melakukan perjalanan dari kota Padang - bandara Minangkabau.
4. Melihat sensitivitas tarif, waktu perjalanan dan headway terhadap probabilitas pemilihan moda oleh calon pengguna jasa kereta api dari kota Padang - bandara Minangkabau.

## 1.4 Batasan Masalah

1. Penelitian dilakukan pada calon pengguna jasa kereta api kota Padang - bandara Minangkabau dengan lokasi survey di terminal bandara Minangkabau, pengguna moda bus Damri dan beberapa kantor di kota Padang.
2. Analisa pendekatan ATP dengan metoda *household budget* dan Analisa pendekatan WTP dengan metoda *Stated Preference* (SP).
3. Besaran tarif yang direkomendasikan ditinjau berdasarkan estimasi nilai WTP calon pengguna jasa kereta api kota Padang – bandara Minangkabau.
4. Besaran tarif yang dibandingkan antara kereta api dan bus Damri yaitu tarif dari rute stasiun padang ke bandara untuk moda kereta api dan untuk moda

bus Damri tarif dari halte bus Damri di Imam Bonjol ke bandara Minangkabau.

5. Untuk pemodelan pemilihan moda variabel-variabel yang diperhitungkan adalah biaya/tarif perjalanan, waktu tempuh dan *headway*.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian ini dapat memberikan sumbang pikiran untuk dijadikan bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah Provinsi Sumatera Barat dan PT KAI dalam penentuan tarif kereta api kota Padang – bandara Minangkabau.

