

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Identifikasi Masalah

Transportasi memiliki peran penting dalam pembangunan ekonomi daerah dan nasional. Menurut Tamin (1997) transportasi memiliki dua peran penting yaitu sebagai sarana pembangunan di perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang di kota tersebut. Dalam bidang ekonomi, Kadir (2006) merincikan transportasi memiliki peran penting dalam pembangunan ekonomi diantaranya berpengaruh terhadap ketersediaan barang, stabilitas dan kesamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tambah, perkembangan usaha kecil, terjadinya urbanisasi dan pemusatan penduduk.

Transportasi dapat langsung berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi karena transportasi merupakan salah satu infrastruktur sosial ekonomi yang juga pemberdayaan dari Akumulasi modal. Akumulasi modal sendiri adalah salah satu komponen pertumbuhan ekonomi. Akumulasi modal terjadi ketika sebagian dari pada pendapatan di investasikan yang tujuannya untuk peningkatan output dan pendapatan dimasa depan. Tujuan dari pembangunan infrastruktur ekonomi dan sosial adalah agar terciptanya lingkungan ekonomi yang antar sektornya saling terintegrasi (Todaro, 2011). Infrastruktur transportasi mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dengan mengubah permintaan aggregate, misalnya membangun infrastruktur transportasi dapat menciptakan atau menaikkan suatu permintaan dari sektor lain atau *derived demand* (Pardhan & Bagchi, 2013).

Akibat dari manfaat ketersediaan transportasi, banyak negara yang terus menerus mengembangkan infrastruktur transportasinya. Misalnya saja pembangunan kereta cepat di Jepang terbukti mampu mengurangi biaya perjalanan (Li, 2016). Lalu, Penelitian yang dilakukan Li dan Whithaker (2018) tentang hubungan antara investasi pemerintah di Texas dalam pembangunan jalan juga dapat mempengaruhi penyerapan tenaga kerja. Lalu China sebagai negara berkembang juga membangun kembali jalur Sutra dengan konsep *One Belt One Road* yang tujuannya sebagai diplomasi ekonomi negara China (Wei, 2016). Di Indonesia sendiri pembangunan transportasi juga sudah mulai digalakkan mulai dari transportasi jalur darat, jalur laut dan jalur udara, maupun transportasi perkeretaapian. Berdasarkan Renstra Kemenhub 2015-2019 target capaian kemenhub dalam pembangunan pelabuhan penyebrangan sebanyak 65 lokasi pembangunan kapal penyebrangan sebanyak 50 unit, pembangunan jalur kereta api sepanjang 3.258 Km, pembangunan dan pemulihan kembali jalur rel sepanjang 1.225,8 Km, pembangunan pelabuhan laut sebesar 100 lokasi dan pembangunan bandara baru sebanyak 15 lokasi.

Merujuk pada laporan *World Economic Forum* yang dikutip Kartiasih (2019) dinyatakan bahwa daya saing Indonesia sangat tertinggal di dasar bidang infrastruktur, bidang dasar kesiapan teknologi, dan pilar inovasi. Dalam *The Global Competitiveness Report* Pilar Infrastruktur disusun oleh infrastruktur transportasi (transportasi darat, laut, udara dan kereta api), infrastruktur utilitas (akses sekaligus ketersediaan listrik dan ketersediaan air minum bersih). Indonesia dalam perbandingan kualitas pilar-pilar Infrastruktur dalam *The Global Competitiveness Report* 2017-2018 berada pada ranking 68 secara keseluruhan. Menurut Djoko Setijawarno (2015) Indonesia mengalami tiga masalah transportasi yaitu permasalahan pertama sarana dan infrastruktur belum memadai, tidak

adanya sistem yang bisa membatasi penggunaan kendaraan pribadi, dan yang terakhir adanya fasilitas yang mendorong untuk penggunaan kendaraan pribadi.

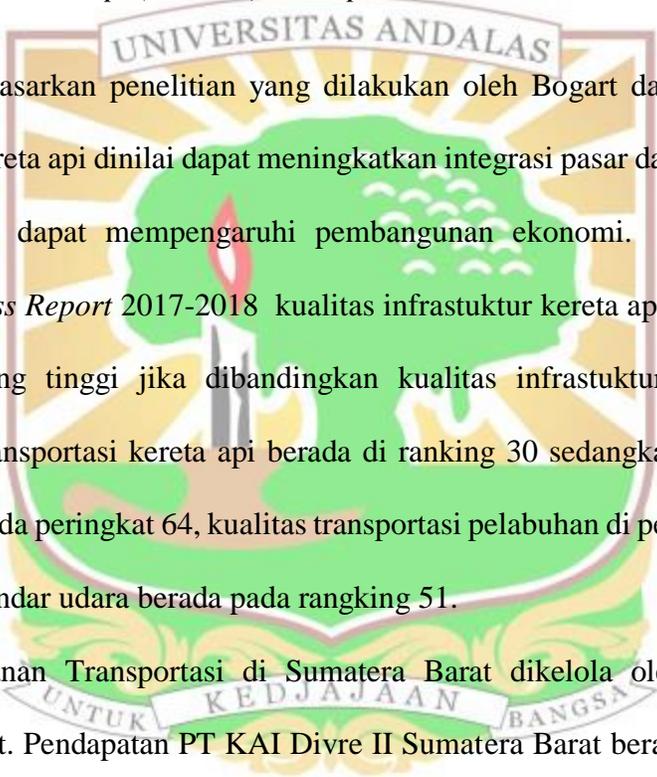
Berdasarkan arah kebijakan transportasi Sumatera Barat tahun 2015-2020 transportasi sangat dibutuhkan untuk mendukung Pariwisata Sumatera Barat sebagai salah satu destinasi wisata nasional. Lalu Sumatera Barat juga merupakan salah satu Provinsi di Sumatera dimana mencanangkan untuk mengurangi beban angkutan dan memindahkannya ke moda kereta api dan kapal (Kemenhub, 2017). Hal tersebut dinilai lebih aman dari kecelakaan, dan premanisme yang akan mengakibatkan biaya ekonomi lebih tinggi lalu berdampak kepada naiknya harga barang sekaligus upaya pencegahan kerusakan jalan.

Kereta api adalah sarana transportasi massal bertujuan melayani kebutuhan masyarakat, kereta api mampu mengangkut penumpang dan barang dengan jumlah terbilang besar dengan waktu yang terukur singkat sekaligus tidak ada hambatan pada jalur kereta (BPS, 2018). Menurut Dwiatmoko (2015) kereta api adalah transportasi yang mempunyai kelebihan yaitu dapat mengangkut angkutan secara massal, efisien dalam penggunaan bahan bakar, hemat dalam penggunaan ruang, dinilai juga mempunyai kelebihan dalam tingkat keselamatan dan tingkat keamanan yang tinggi. Menurut Li dan Yan (2012), kereta api merupakan transportasi dengan benefit yang sangat banyak dan juga transportasi paling efisien. Merujuk pada data perbandingan pemakaian BBM antar moda angkutan yang bersumber dari PT KAI Persero lalu dikutip oleh Biro Riset Lembaga Manajemen Universitas Indonesia Selain dapat mengangkut penumpang yang relatif banyak, konsumsi energi BBM perorang pada moda kereta Api pun lebih sedikit yaitu 0,002 liter dibandingkan dengan bus 0,0125 liter, lalu pesawat terbang sebesar 0,08 liter dan kapal laut sebesar 0,006 liter.

Tabel 1.1. Perbandingan Daya Angkut, Konsumsi Energi BBM / Km,
Konsumsi Energi Per orang

Jenis Moda Angkutan	Daya Angkut	Konsumsi Energi BBM/Km	Konsumsi Energi BBM/Orang
Kereta Api	1500 orang	3 L	0,002 L
Bus	40 orang	0,5 L	0,0125 L
Pesawat Terbang	500 orang	40 L	0,08 L
Kapal Laut	1500 orang	10 L	0,006 L

Sumber :PT Kereta Api (Persero), dikutip



Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Bogart dan Chaundhary (2012), transportasi kereta api dinilai dapat meningkatkan integrasi pasar dan pendapatan nasional, sekaligus juga dapat mempengaruhi pembangunan ekonomi. Menurut *The Global Competitiveness Report 2017-2018* kualitas infrastruktur kereta api di Indonesia ada pada peringkat paling tinggi jika dibandingkan kualitas infrastruktur transportasi lainnya. Infrastruktur transportasi kereta api berada di ranking 30 sedangkan kualitas transportasi jalan berada pada peringkat 64, kualitas transportasi pelabuhan di peringkat 72 dan kualitas transportasi bandar udara berada pada rangking 51.

Layanan Transportasi di Sumatera Barat dikelola oleh PT. KAI Divre II Sumatera Barat. Pendapatan PT KAI Divre II Sumatera Barat berasal dari layanan kereta api penumpang, layanan kereta api barang, dan juga pendapatan lain-lain. Di Sumatera Barat sendiri terus dilakukan percepatan pembangunan infrastruktur kereta api yang tujuannya untuk meningkatkan daya saing daerah dan mensejahterakan masyarakat.

Tabel 1.2. Total Pendapatan Lalu Lintas Kereta Api (Ribu Rupiah), di Sumatera Barat Periode 2015-2020

Tahun	Total Pendapatan Lalu Lintas Kereta Api (Ribu Rupiah)
2015	38.525.811
2016	49.243.963
2017	49.320.503
2018	129.225.362
2019	140.192.480

Sumber: BPS

Sumatera Barat

Tabel 1.2. menunjukkan bahwa Total Pendapatan Lalu Lintas Kereta Api secara terus menerus mengalami peningkatan mulai dari tahun 2015 sebesar Rp. 38.525.811 ribu, lalu pada tahun 2016 naik menjadi Rp. 49.243.963 ribu, selanjutnya pada tahun 2017 terjadi peningkatan pendapatan menjadi Rp. 49.320.503 ribu. Pada tahun 2018 Total Pendapatan Lalu Lintas Kereta Api naik menjadi Rp. 129.225.362 ribu hingga pada tahun 2019 Total Pendapatan Lalu lintas Kereta Api naik menjadi Rp. 140.192.480 ribu.

Menurut Rostow (1960) pengenalan kereta api merupakan faktor utama dari pertumbuhan dan pembangunan ekonomi di Amerika Serikat, Perancis, Jerman, Canada, dan Rusia. Berdasarkan Penelitian Tolulope dan Taiwo (2013) yang meneliti tentang pengaruh transportasi kereta api dan hubungannya dengan pertumbuhan ekonomi Nigeria didapatkan hasil bahwa pengabaian sub sektor transportasi kereta api memiliki pengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Selanjutnya, penelitian oleh Dwiatmoko (2019) menganalisis peran infrastruktur perkeretaapian terhadap pertumbuhan wilayah dilihat dari variabel Aset Perkeretaapian, pendapatan PT KAI dengan menggunakan data dari beberapa provinsi di Sumatera dan Jawa. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dengan terjadinya peningkatan terhadap aset perkeretaapian dan pendapatan PT KAI berpengaruh positif terhadap PDRB suatu wilayah.

Di Sumatera Barat sendiri saat ini sedang dilakukan percepatan pembangunan infrastruktur kereta api yang tujuannya untuk mensejahterakan rakyat. Menurut Wicaksono (2020) pengaktifan Jalur Kereta Api yang dilakukan PT KAI Divre II untuk mengembangkan pariwisata. Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijabarkan maka judul dari penelitian ini adalah *“Analisis Pengaruh Infrastruktur Transportasi Kereta Api Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah (Studi Kasus Kota Pariaman, Kab Padang Pariaman, Kota Padang)”*.

1.2. Perumusan masalah

Berdasarkan identifikasi masalah kereta api adalah moda transportasi paling efisien. Di Sumatera Barat kondisi pendapatan kereta api penumpang dari tahun 2015 hingga 2019 selalu mengalami kenaikan, meskipun belum semua wilayah di Sumatera Barat belum menikmati layanan kereta api. maka dirumuskan perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh Aset perkeretapiian terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah Divre II Sumatera Barat ?
2. Bagaimana pengaruh Pendapatan Kereta Api terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah Divre II Sumatera Barat ?

1.3. Tujuan Umum Penulisan

Didasarkan dari perumusan masalah diatas penulis mengambil tujuan umum penelitian

1. Menganalisis pengaruh aset perkeretaapiian terhadap pertumbuhan ekonomi di wilaayah Divre II Sumatera Barat

2. Menganalisis pengaruh pendapatan kereta api tingkat pertumbuhan ekonomi di Wilayah Divre II Sumatera Barat

