

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan transportasi di Indonesia saat ini sudah sangat pesat baik transportasi darat, laut, maupun udara. Kebutuhan ekonomi masyarakat meningkatkan permintaan (*demand*) sarana transportasi yang cepat, tepat waktu, dan membutuhkan biaya yang relatif murah. Salah satu transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan dan kenyamanan masyarakat yang tinggi adalah kereta api (KA), yang memiliki keunggulan dapat mengangkut penumpang dan/atau barang dalam jumlah banyak, tepat waktu, aman, dan efisien baik untuk jarak dekat antarkota, jarak menengah, maupun jarak jauh. Hal ini menjadikan masyarakat lebih memilih kereta api sebagai salah satu transportasi yang dapat diandalkan, sehingga perkembangan kereta api di Indonesia dapat meningkatkan faktor ekonomi bagi masyarakat.

Pertumbuhan jumlah penduduk Padalarang – Bandung menyebabkan peningkatan jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dan masyarakat kurang antusias dalam menggunakan angkutan umum terutama KA Lokal. Hal ini dikarenakan kualitas serta tingkat pelayanan yang kurang baik karena sering terjadi keterlambatan pada KA Lokal. Sehingga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Mobilitas pergerakan masyarakat yang meningkat tersebut menimbulkan permasalahan-permasalahan di jalan raya seperti kemacetan karena efektivitas daya angkut yang kurang maksimal. Hal tersebut semakin menguatkan keunggulan kereta api.

Dikarenakan hal tersebut Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA), Kementerian Perhubungan menyadari pentingnya menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian nasional secara menyeluruh guna memastikan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian pada Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Penyelenggaraan ini dituangkan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 296 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (Ripnas) Tahun 2030. Untuk pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa salah satunya adalah mengoptimalkan jaringan yang pernah ada melalui program

peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas non-operasi serta peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan jalur ganda, *shortcut*, dan elektrifikasi.

Guna memfokuskan kinerja peningkatan perkeretaapian di daerah Jawa Barat maka Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas I Bandung sebagai perpanjangan tangan dari DJKA, menyusun dokumen perencanaan yang diterbitkan dalam Keputusan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Barat Nomor KP 35 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis (Renstra) BTP Kelas I Bandung 2020 – 2024 yang ditetapkan pada tanggal 18 Februari 2021. Yang memuat termasuk di dalamnya mengenai Rencana Pembangunan Elektrifikasi di lintas Padalarang – Bandung – Cicalengka. Dalam Elektrifikasi menjadi salah satu hal penting yang menjadi pemecahan masalah transportasi, khususnya di jalan raya. Menurut (Direktorat Prasarana Perkeretaapian 2024), segmen Gedebage – Haurpugur telah dibangun *double track* dan telah dioperasikan di Tahun 2022, sedangkan untuk segmen Kiaracondong – Gedebage dan Haurpugur – Cicalengka sedang proses pembangunan *double track* dan akan beroperasi Tahun 2024. Terkait *Detail Engineering Design* (DED) elektrifikasi Padalarang – Cicalengka telah dilaksanakan tahun 2020 dan direncanakan konstruksi pembangunan elektrifikasi tahap I segmen Bandung – Cicalengka (27,14 Km'sp) dimulai tahun 2025 dengan nilai anggaran Rp508.885.868.800. Namun terdapat kendala untuk pelaksanaan konstruksi elektrifikasi tahap I tersebut, sehingga diperlukan pengangkatan *overpass* Gadobangkong dan *overpass* Pasir Kaliki. BTP Kelas I Bandung akan melaksanakan DED untuk pengangkatan kedua *overpass* tersebut. Sementara itu, DJKA sedang membuat MoU (*Memorandum of Understanding*) dengan PT. KCI (Kereta *Commuter* Indonesia) untuk penyediaan sarana Kereta Rel Listrik (KRL).

Dalam rencana pengoperasian setelah proses pembangunan prasarana, pengadaan sarana, serta penyusunan pola operasi KRL. Akan dilakukan penentuan tarif perjalanan KRL yang akan dibayarkan oleh calon penumpang di lintas Padalarang – Bandung. Menurut (Lestari 2013) tarif pada jenis angkutan umum perkotaan adalah tarif yang sesuai dengan pasar yang berlaku, dimana nilai riil yang diberlakukan cenderung tidak menimbulkan konflik tarif antara masyarakat dengan pemerintah, maupun pengusaha angkutan kota (operator). Operator bertugas dalam perhitungan

tarif operasional KA, namun masyarakat memiliki daya beli yang terbatas atau kurang dari tarif yang operasional. Pihak pemerintah dalam hal ini turut andil dalam penentuan tarif dengan memberi subsidi untuk kereta ekonomi atas selisih dari tarif berdasarkan daya beli masyarakat dengan tarif operasional. Penentuan tarif kereta *commuter* yang merupakan KA ekonomi menjadi tanggung jawab Pemerintah, sangat berkaitan dengan *Ability To Pay* (ATP) atau kemampuan penumpang untuk membayar dan *Willingness To Pay* (WTP) atau kesediaan pengguna jasa untuk membayar. Sebagai faktor yang menentukan besaran tarif KRL yang harus dibayar oleh penumpang, perlu dilakukan survei ATP dan WTP di lintas pelayanan tersebut, dengan menggunakan kuesioner sebagai daftar pertanyaan untuk calon penumpang KRL. Sebelum melakukan survei, diperlukan jumlah sampel penumpang yang akan di survei untuk keperluan tersebut. Sehingga dipakai metode statistik tentang penentuan jumlah sampel dari populasi. Untuk pelaksanaan pengisian kuesioner calon penumpang dilakukan di Stasiun antara Padalarang – Bandung. Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dari itu penulis melakukan penelitian dengan judul "KAJIAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) GUNA MENDUKUNG PENENTUAN TARIF DALAM RENCANA PENGOPERASIAN KERETA REL LISTRIK DI LINTAS PADALARANG – BANDUNG".

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang dapat difokuskan sebagai berikut:

1. Masyarakat kurang antusias menggunakan KA Lokal Padalarang – Bandung akibat keterlambatan.
2. Kemampuan dan kesediaan untuk membeli tiket KRL yang terbatas (sebagai sarana baru)
3. Sering terjadi konflik antara penumpang, operator, serta pemerintah dalam penentuan tarif baru

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, adapun rumusan masalah dalam Kertas Kerja Wajib ini adalah diantaranya:

1. Bagaimana Karakteristik calon penumpang KRL Padalarang – Bandung?
2. Berapa nilai ATP dan nilai WTP dari calon penumpang KRL Padalarang – Bandung?
3. Berapa rekomendasi besaran tarif KRL lintas Padalarang – Bandung berdasarkan nilai ATP dan nilai WTP?

D. Maksud dan Tujuan

Maksud dari dilakukan penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk menentukan rekomendasi tarif berdasarkan ATP dan WTP dalam rencana pengoperasian KRL Padalarang – Bandung agar menjadi masukan dalam penentuan tarif dengan memperhatikan calon penumpang. Tujuan penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk:

1. Mengidentifikasi Karakteristik calon penumpang KRL di lintas Padalarang – Bandung
2. Menghitung nilai *Ability To Pay* (ATP) dan nilai *Willingness To Pay* (WTP) dari calon pengguna jasa KRL di lintas Padalarang – Bandung
3. Memberikan rekomendasi besaran tarif yang akan ditetapkan untuk KRL di lintas Padalarang – Bandung

E. Batasan Masalah

Dalam penulisan kertas kerja wajib ini dibatasi ruang lingkup meliputi:

1. Penelitian dilakukan hanya untuk mencari nilai ATP dan WTP
2. Metode pengambilan data primer dengan kuesioner yang diisi oleh calon pengguna jasa KA Lokal (tidak pada penumpang jarak jauh dan *Feeder*) dilakukan di stasiun pada lintas pelayanan Padalarang – Bandung melalui *google form* dengan scan *barcode* yang disediakan.
3. Tidak menghitung tarif berdasarkan jarak
4. Tidak menghitung biaya operasional kereta api
5. Tidak melakukan peramalan calon penumpang
6. Tidak melakukan perhitungan pindah moda
7. Penelitian ini dengan menggunakan kuesioner dan analisis dilakukan selama kurun waktu penelitian yaitu bulan Februari – Mei 2024.