

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kereta api merupakan transportasi umum yang sangat diminati masyarakat. Masyarakat memilih moda transportasi kereta api karena memiliki banyak keunggulan dibandingkan transportasi darat lainnya yaitu lebih aman, nyaman, dan lebih cepat. Selain itu, kereta api merupakan transportasi darat yang paling efisien. Kereta api dapat menampung banyak penumpang atau barang dalam sekali perjalanan.

Pengguna layanan transportasi kereta api di Indonesia terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hal ini dapat ditunjukkan berdasarkan data BPS pada tahun 2019 yang mengalami peningkatan sebanyak 426,88 juta penumpang dari tahun 2018. Namun pada tahun 2020, BPS mencatat jumlah pengguna layanan transportasi kereta api di Indonesia sempat mengalami penurunan dikarenakan adanya pandemi Virus Covid-19 sebanyak 56,4% atau mencapai 186,13 juta penumpang (BPS, 2021).

Peningkatan jumlah pengguna layanan transportasi kereta api juga terjadi di Provinsi Jawa Timur. Menurut data dari PT. Kereta Commuter Indonesia, pengguna kereta api lokal di Wilayah 8 Surabaya dari Juni 2022 hingga April 2023 cenderung mengalami peningkatan. Jawa Timur merupakan provinsi yang memiliki mobilitas masyarakat yang tinggi sehingga transportasi kereta api sangat dibutuhkan untuk sarana mobilisasi khususnya di wilayah aglomerasi. Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo termasuk Wilayah Aglomerasi Gerbangkertosusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan) yang memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang sangat tinggi. Jumlah penduduk di Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo adalah 6.268.000 jiwa di tahun 2020, dan 6.265.022 jiwa di tahun 2021 (BPS

Jatim, 2021). Angka tersebut merupakan yang terbesar dari daerah lainnya di Provinsi Jawa Timur dengan tingkat pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 0,7%. Kepadatan penduduk yang tinggi tersebut disebabkan karena Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo merupakan pusat perekonomian dan perindustrian Provinsi Jawa Timur. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, angka produk domestik regional bruto (PDRB) pada tahun 2022 untuk Kota Surabaya sebesar 655.616,2 miliar rupiah, Kabupaten Gresik sebesar 163.907,9 miliar rupiah. dan Kabupaten Sidoarjo sebesar 245.222,5 miliar rupiah. (BPS Jatim, 2023). Ketiga kota tersebut memiliki angka produk domestik regional bruto (PDRB) terbesar di Provinsi Jawa Timur.

Dengan tingkat perekonomian berdasarkan produk domestik regional bruto (PDRB) dan kepadatan penduduk yang tinggi, maka Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo memiliki mobilitas masyarakat yang tinggi pula sehingga memerlukan layanan transportasi umum yang baik. Untuk menunjang mobilisasi masyarakat yang tinggi di Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo, pada 10 Februari 2021 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya membuka layanan kereta api penumpang di Kabupaten Gresik dengan mengoperasikan Kereta Api Komuter dengan relasi Stasiun Indro (Gresik) – Stasiun Sidoarjo. Sejak tanggal 1 April 2022, Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro mengalami pengalihan pengelolaan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya menjadi dikelola oleh PT. Kereta Commuter Indonesia Wilayah 8 Surabaya.

Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro merupakan kereta komuter dengan layanan kereta kelas ekonomi yang melayani pemberhentian Stasiun Indro, Stasiun Kandangan, Stasiun Tandes, Stasiun Surabaya Pasar Turi, Stasiun Surabaya Gubeng, Stasiun Wonokromo, Stasiun Waru, Stasiun Gedangan dan Stasiun Sidoarjo dengan tarif seharga Rp.5.000.

Stasiun Indro merupakan stasiun yang terletak di Kabupaten Gresik tepatnya di wilayah perbatasan dengan Kota Surabaya. Stasiun Indro terletak di wilayah perindustrian yang letaknya tidak jauh dengan pusat kota Kabupaten Gresik. Namun Stasiun Gresik yang letaknya di pusat kota sudah lama tidak aktif sehingga Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro kurang melayani masyarakat dari dan menuju pusat kota Kabupaten Gresik.

Saat layanan transportasi Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dibuka pada Bulan Februari 2021, tingkat pengguna jasa transportasi Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro di Stasiun Indro rata-rata per hari bisa mencapai 150–180 penumpang. Okupansi penumpang Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro turun ketika memasuki bulan puasa di tahun 2021. Sementara itu, saat Lebaran Idul Fitri 2021, berdasar catatan Dishub Gresik, dari kapasitas 186 kursi terisi 110 hingga 135 penumpang pada setiap keberangkatan. (JawaPos.com, 2021). Oleh karena perekonomian dan tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi di Kabupaten Gresik, jumlah penumpang kemungkinan akan terus mengalami peningkatan.

Penelitian ini dilakukan karena penilaian terhadap Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro yang baru dioperasikan pada bulan Februari 2021 perlu dikembangkan baik dari fasilitas maupun rute perjalanannya supaya dapat melayani lebih banyak masyarakat khususnya di Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo dan Kabupaten Gresik. Selain itu Stasiun Indro yang berada di Kabupaten Gresik memiliki lokasi yang jauh dari pemukiman dan berada di kawasan industri sehingga kurang menjangkau masyarakat yang ada di tengah kota. Oleh karena itu perlu dilakukan analisis dengan menggunakan metode *load factor* untuk mengetahui tingkat keterisian penumpang dari Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dan *willingness to pay* untuk mengetahui kesesuaian tarif dari layanan Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro.

Harapan dari penelitian ini, dapat diketahui berapa persen tingkat okupansi Kereta Api Komuter Sidoarjo – Gresik, dapat diketahui minat penumpang dan efektifitas rute

tersebut serta apabila rute tersebut diperpanjang hingga Stasiun Gresik dan dapat diketahui berapa tarif berdasarkan *willingness to pay* (WTP). Sehingga dapat dilakukan evaluasi tarif yang sesuai dan peningkatan pelayanan untuk meningkatkan okupansi dan minat masyarakat menggunakan layanan Kereta Api Komuter Sidoarjo – Gresik.

1.2. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah yang dibahas adalah sebagai berikut:

1. Berapa persen *load factor* Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dari April 2022 hingga Maret 2023?
2. Jika *load factor* penumpang tidak sesuai standar yang ditentukan, apa solusi yang dapat diberikan?
3. Berapa tarif Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro yang sesuai setelah dilakukan analisis dengan metode *willingness to pay*?
4. Berapa besar minat calon penumpang Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dalam umur rencana 5 tahun dan jika rute perjalanan dilakukan ekstensi hingga Stasiun Gresik Kota?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui berapa persen *load factor* Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dari April 2022 hingga Maret 2023.
2. Mengetahui solusi yang tepat untuk moda transportasi Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro agar *load factor* sesuai dengan standar yang telah ditentukan.
3. Mengetahui tarif Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro yang sesuai dengan kesediaan penumpang dalam membayar pelayanan dengan metode *willingnes to pay*.
4. Mengetahui minat calon penumpang Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro dalam umur rencana 5 tahun dan jika rute perjalanan dilakukan ekstensi hingga Stasiun Gresik Kota.

1.4. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya mengamati Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro.
2. Penelitian ini menghitung kelayakan tarif hanya berdasarkan *willingness to pay*.
3. Penelitian ini tidak menghitung kelayakan tarif berdasarkan analisis ekonomi dan biaya operasional kereta api.
4. Penelitian ini menggunakan penumpang Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro sebagai responden terhadap pengolahan data primer menggunakan metode *willingness to pay*.
5. Penelitian ini tidak merencanakan struktur jalan kereta api lintas Stasiun Sidoarjo sampai Stasiun Indro dan Stasiun Gresik.

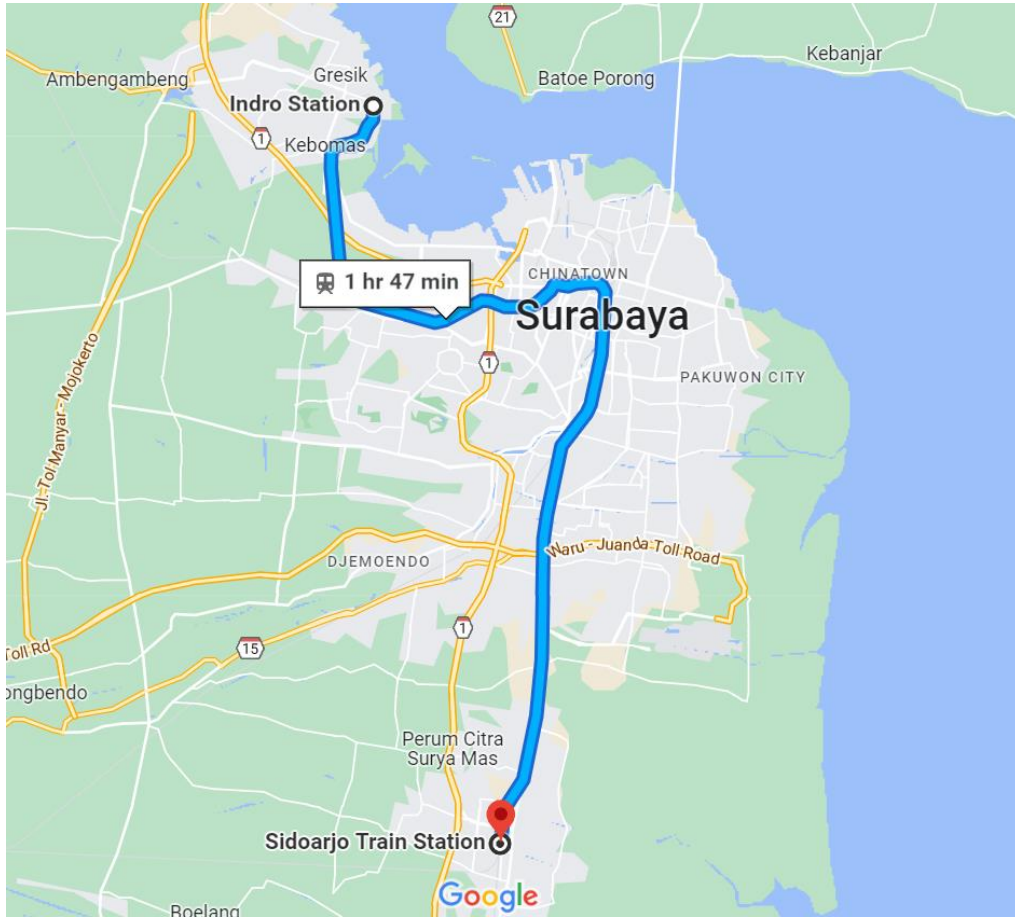
1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh berdasarkan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan informasi mengenai kinerja operasional Kereta Api Komuter Sidoarjo – Indro berdasarkan tingkat keterisian penumpang dan kesediaan penumpang dalam membayar pelayanan dengan metode *willingness to pay*.
2. Menjadi referensi bagi penulis selanjutnya yang ingin melakukan analisis tentang penelitian sejenis.

1.6. Lokasi Penelitian

Pada tugas akhir ini dilakukan penelitian yang terletak di wilayah PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Daerah Operasi 8 Surabaya. Tepatnya pada sepanjang rute perjalanan kereta api dari Stasiun Indro (Gresik) hingga Stasiun Sidoarjo sejauh 46 kilometer seperti ditunjukkan pada gambar 1.1 sebagai berikut:



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian Pada Lintas Kereta Api Komuter Sidoarjo - Indro

Sumber: Google Maps