

STRATEGI PENINGKATAN PEMANFAATAN JARINGAN REL KERETA API DALAM MENDUKUNG INTEGRASI MULTI MODA TRANSPORTASI MENUJU TERWUJUDNYA EKONOMI NASIONAL BERKELANJUTAN DI SUMATERA BARAT

Fidel Miro

Dosen dan Peneliti Ilmu Transportasi di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta Padang.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi infrastuktur Moda Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Massal di Sumatera Barat yang akan diintegrasikan dengan Moda Transportasi lain untuk mewujudkan Sistem Transportasi Multi Moda di Wilayah Provinsi Sumatera Barat dan Strategi apa yang harus dilaksanakan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa tinjauan data perkeretaapian di Sumatera Barat dari sisi Penyediaan Pelayanan Transportasi, Kinerja Pelayanan dan dari Sisi Perkembangan Produksi Unggulan di Sumatera Barat menurut MP3EI sebagai Kebutuhan akan Pegerekan Barang-Barang Logistik. Hasil analisis menunjukkan bahwa Infrastruktur Perkeretaapian di Sumatera Barat baik jaringan rel atau Stasiun yang lokasinya memiliki akses yang cukup tinggi dengan Kawasan sentra Produksi Unggulan provinsi Sumatera Barat merupakan potensi yang harus dimanfaatkan dan oleh karena itu penelitian ini menawarkan salah satu Strategis jangka menengah dan panjang yaitu mengaktifkan kembali operasional kereta api di Sumatera Barat sesefera mungkin.

Kata-kata Kunci: Strategi, Peningkatan, Pemanfaatan, Jaringan Rel, Multi Moda.

LATAR BELAKANG

Provinsi Sumatera Barat sebagai bagian dari wilayah Nasional, terkenal sebagai lumbung hasil pertanian, pertambangan, perkebunan, perikanan, industri rumah tangga serta daerah tujuan wisata alam dan sejarah. Untuk mempertahankan keberlangsungannya dalam jangka panjang, wajib didukung oleh Sistem Transportasi Multi Moda yang terintegrasi antara Moda Transportasi yang satu dengan Moda Transportasi yang lainnya.

Dilihat dari segi keberadaannya, provinsi Sumatera Barat telah memiliki beberapa Moda Transportasi untuk mengkoneksi titik-titik simpul jaringan transportasi dalam rangka menjamin mobilitas arus logistik regional, nasional dan internasional baik dalam wilayah Sumatera Barat sendiri, maupun titik-titik simpul yang terdapat di luar Sumatera Barat dalam skala Nasional di antaranya adalah Moda Transportasi Jalan Raya yang telah menghubungkan simpul-simpul dalam wilayah Sumatera Barat dan simpul-simpul di luar Sumatera Barat, Moda Transportasi Kereta Api hanya mengkoneksi simpul-simpul dalam wilayah Sumatera Barat, Moda Transportasi Laut telah menghubungkan simpul-simpul dalam wilayah Sumatera Barat dan juga simpul-simpul di luar wilayah Sumatera Barat baik skala Nasional atau Internasional dengan Pelabuhan Teluk Bayur sebagai *transshipment pointnya* dan Moda Transportasi Udara yang

menghubungkan simpul-simpul dalam wilayah Sumatera Barat dan di luar wilayah Sumatera Barat baik Nasional dan Internasional.

Dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2015, sudah jelas dinyatakan bahwa syarat mutlak tercapainya visi Indonesia tahun 2025 berupa Mewujudkan Masyarakat Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur adalah Penguatan Konektivitas Nasional yang salah satu komponennya adalah Penguatan Jasa Logistik dan Jaringan Infrastruktur Transportasi Multi Moda.

Namun jika kita lihat dari segi tingkat optimalisasi pemanfaatan seluruh Moda Transportasi di atas, baik secara ekonomis ataupun secara teknis operasionalnya, masih jauh dari yang kita harapkan, sehingga terjadi transportasi berbiaya mahal dalam pendistribusian logistik ke setiap titik-titik simpul di dalam dan di luar wilayah Sumatera Barat baik berupa bahan mentah, barang setengah jadi dan barang-barang jadi yang mengakibatkan tingginya harga barang-barang kebutuhan hidup masyarakat di pasar.

Kondisi riil pelayanan Sistem Transportasi Multi Moda di wilayah Sumatera Barat saat ini di samping seperti yang telah dijelaskan di atas, juga menunjukkan pemanfaatan yang tidak berimbang antara satu moda transportasi dengan yang lainnya.

Operasional pelayanan Sistem Transportasi Multi Moda di wilayah Sumatera Barat masih didominasi oleh pelayanan Moda Transportasi Jalan Raya (Truk) untuk pendistribusian logistik ke titik-titik simpul dalam wilayah Sumatera Barat dan ke luar wilayah Sumatera Barat. Seperti yang dijelaskan oleh Miro (2012), bahwa Moda Transportasi Truk memiliki karakteristik berkapasitas Angkut (Daya Muat) barang kecil untuk sekali jalan sehingga biaya mengangkutnya besar dan dapat pula mempercepat kerusakan permukaan jalan raya.

Lino, R.J., Direktur Utama PT. (Persero) PELINDO II (2014), menyebutkan bahwa salah satu faktor penyebab mahalnya biaya logistik di Indonesia adalah karena seluruh wilayah di Indonesia termasuk juga wilayah Sumatera Barat tentunya, terlalu mengandalkan Moda Transportasi Jalan Raya (Truk) yang biaya angkutnya untuk jarak tempuh yang sama di antara titik-titik simpul pendistribusian logistik yang sama 10 (sepuluh) kali lipat lebih mahal dari pada Moda Transportasi Laut dan Kereta Api. Sementara Moda Transportasi Kereta Api sebagai alternatif Moda Transportasi Darat, dapat mengangkut secara massal dengan daya muat (kapasitas) tinggi untuk sekali jalan sehingga biaya mengangkutnya lebih kecil (Miro, 2012 dan Nasution, M.N, 1996).

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

Jika dilihat dari sisi penyediaan (*supply*) pelayanan jasa transportasi Kereta Api di wilayah Provinsi Sumatera Barat, telah didukung oleh ketersediaan komponen Sistem Transportasi Kereta Api seperti jaringan rel peninggalan colonial Belanda yang telah menghubungkan titik-titik simpul sentra penghasil logistik Sumatera Barat seperti Batu Bara di Sawahlunto, Semen di Padang, Komoditas Pertanian dan Perkebunan di Kota Padang Panjang, Kabupaten Tanah Datar, Agam, Solok, 50 Kota, Padang Pariaman, Pasaman Barat dan Pasaman, serta beberapa Stasiun Kereta Api di titik-titik simpul tersebut untuk kegiatan bongkar muat dang anti moda.

Akan tetapi seiring perjalanan waktu yang ditandai oleh peningkatan produksi dan pemasaran barang-barang kebutuhan ekonomi masyarakat, frekwensi operasional perkeretaapian barang-barang logistik di wilayah Sumatera Barat, malah melihatkan kondisi yang kontroversial dan bahkan tidak beroperasi (kecuali Angkutan produk Semen Padang) dari Pabrik Semen Indarung menuju pelabuhan Teluk Bayur. Sehingga proses pendistribusian barang-barang produksi ke titik-titik simpul jaringan transportasi yang berwujud wilayah perkotaan dan kawasan-kawasan ekonomi lainnya, hanya mengandalkan dukungan Moda Transportasi Jalan Raya (Truk) yang kapasitas angkutnya terbatas dan berakibat kepada tingginya biaya transportasi yang diperhitungkan oleh produsen barang sebagai salah satu komponen biaya produksi untuk penetapan harga.

Bertitik tolak dari kondisi riil seperti yang dijelaskan di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji penetapan Strategi untuk peningkatan Pemanfaatan Jaringan Rel Kereta Api di Sumatera Barat untuk mendukung Integrasi Multi Moda Transportasi dalam rangka pendistribusian barang-barang logistik secara merata dan murah ke seluruh titik-titik simpul transportasi di wilayah Sumatera Barat.

Rumusan Masalah;

Dalam tulisan ini, beberapa masalah dapat dirumuskan sebagai berikut;

- 1). Tidak Optimalnya pemanfaatan Moda Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Massal dan tidak berperannya Multi Moda dalam Mobilitas Logistik di wilayah Sumatera Barat.
- 2). Strategi apakah yang akan dilakukan untuk peningkatan pemanfaatan Potensi pelayan Moda Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Massal dalam pendistribusian logistik di wilayah Sumatera Barat dan bagaimana mengintegrasikannya atau memadukannya dengan Moda Transportasi lain dalam Tataan Integrasi Sistem Transportasi Multi Moda.

Tujuan dan Sasaran;

Tujuan dari penulisan ini adalah; mengidentifikasi potensi pelayanan Moda Transportasi Kereta Api di Sumatera Barat sebagai Transportasi Massal dan memanfaatkan untuk mewujudkan pendistribusian logistik ke seluruh titik-titik simpul transportasi dalam wilayah Sumatera Barat dengan biaya murah.

Sedangkan sasaran penulisan adalah;

- 1). Mengetahui titik-titik simpul transportasi sebagai kawasan-kawasan sentra produksi logistik.
- 2). Mengetahui titik simpul transportasi sebagai kawasan-kawasan **transhipmenpoint** dan tujuan akhir (lokasi pemasaran).

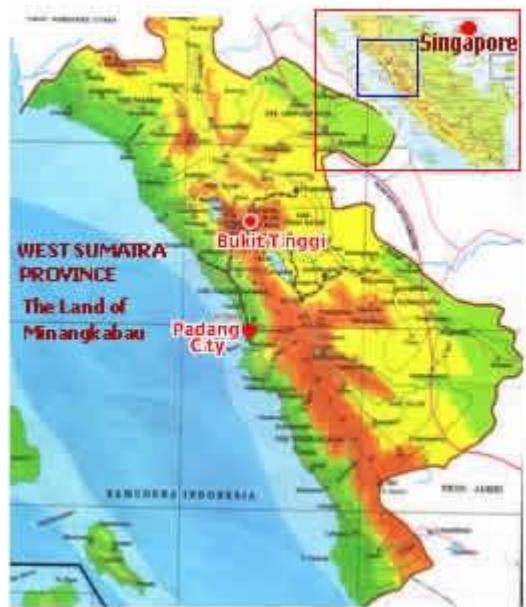
Ruang Lingkup Kajian dan Wilayah;

1). Lingkup Kajian;

Adapun substansi kajian ini adalah mengidentifikasi potensi pelayanan Moda Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Massal di Sumatera Barat dan Strategi apa yang perlu diterapkan untuk pemanfaatan potensi pelayanan Moda Transportasi Kereta Api.

2). Lingkup Wilayah Kajian;

Wilayah kajian adalah Provinsi Sumatera Barat yang sudah tersedia jaringan rel dan Pelayanan Moda Transportasi Kereta Api sebagai Angkutan Massal seperti peta pada gambar 1



Gambar 1. Wilayah Studi
(Provinsi Sumatera Barat).

LANDASAN TEORI

Sistem Logistik selalu berhubungan dengan Moda Transportasi atau bentuk alat angkut, teknik atau cara memindahkan barang-barang yang dibutuhkan oleh masyarakat ke tempat atau lokasi yang diinginkan (Miro, 2005).

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

Miro (2012), mendefinisikan Moda Transportasi sebagai teknik atau cara yang dipakai oleh orang dalam memindahkan dirinya sendiri atau barang-barang logistik milik mereka ke tempat atau lokasi lain yang diinginkannya.

Berbagai cara atau teknik dapat dipakai oleh setiap orang untuk memindahkan dirinya serta barang logistik yang mereka miliki (Miro, 2012) mulai dari pergerakan alamiah berjalan kaki, bersepeda, tenaga hewan semisal bendi dan pedati sampai kendaraan yang digerakkan dengan mesin pendorong di jalan raya, di air, di jalan baja, di angkasa/udara, bahkan di kabel (**cable car**) termasuk lift di dalam gedung pencakar langit dan eskalator.

Teknik atau cara apa yang kita pakai dan digunakan dalam memindahkan diri kita dan barang milik kita, menurut Miro (2012), sangat di pengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya;

- Kondisi rute (jaringan trayek) transportasi di suatu daerah.
- Kondisi pola tata ruang wilayah dan kota.
- Penyebaran lokasi kegiatan yang tidak berimbang mendapatkan fasilitas pelayanan Sistem Transportasi.
- Karakteristik alat transportasi yang digunakan tidak sama baik dari segi teknis, ekonomis, ukuran dan praktisnya.
- Jarak tempuh dari lokasi Asal ke lokasi Tujuan.
- Dan faktor penyebab lainnya.

Mempertimbangkan faktor tersebut di atas, maka optimalisasi pemanfaatan Transportasi Multi Moda mutlak dilakukan.

Transportasi Multi Moda menurut *United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)* adalah pengangkutan barang-barang dengan menggunakan paling sedikit 2 moda transportasi atas dasar kontrak multi moda transportasi dari suatu tempat diterimanya barang tersebut oleh operator multi moda transportasi ke tempat yang telah ditentukan oleh pengirim barang tersebut (Badan Litbanghub, 2013).

Sementara Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS, 2005), mendefinisikan Transportasi Multi Moda adalah; Transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 moda transportasi yang berbeda atas dasar satu kontrak menggunakan dokumen transportasi multi moda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multi moda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.

Karena paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang dilibatkan dalam proses pemindahan barang-barang logistik dengan 1 (satu) kontrak dari tempat asal barang (pengirim) ke lokasi tujuan yang diinginkan (penerima), maka transportasi multi moda juga dapat dikatakan sebagai

Sistem Angkutan yang terintegrasi (Transportasi Gabungan). Menurut Nasution, M.N (1996), transportasi gabungan ini dilakukan dengan Kontainer (Sistem Kontainerisasi) yang bertujuan untuk memudahkan perpindahan barang-barang antar moda dari moda yang satu ke moda yang lain dengan menyederhanakan bongkar muat agar biaya transportasi dapat ditekan seminimal mungkin.

Beberapa jenis transportasi multi moda dengan Sistem Transportasi Gabungan menggunakan peti kemas (Kontainerisasi), di antaranya adalah (Nasution, M.N, 1996);

1. Integrasi Moda Transportasi Darat dengan Transportasi Darat, berupa gabungan Truk dengan Kereta Api.
2. Integrasi Moda Transportasi Darat dengan Transportasi Laut seperti yang dapat kita lihat pada foto gambar 2, yaitu;
 - * Gabungan Kapal dengan Truk.
 - * Gabungan Kapal dengan Kereta Api.
3. Integrasi Moda Transportasi Udara dengan Darat atau Laut, berupa;
 - * Gabungan Pesawat dengan Truk.
 - * Gabungan Pesawat dengan Kereta Api.
 - * Gabungan Pesawat dengan Kapal.



Gambar 2. Integrasi Moda Transportasi Darat dengan Moda Transportasi Laut (Gabungan Truk dengan Kapal).

Batasan lain juga dijelaskan oleh Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 8 tahun 2011 tentang **Angkutan Multi Moda** yang pengertiannya persis sama dengan pengertian menurut UNCTAD dan SISTRANAS yaitu; sebagai angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multi moda dari suatu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multi moda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang dari operator angkutan multi moda.

Untuk mewujudkan implementasi Sistem Transportasi Nasional Multi Moda secara berkelanjutan (jangka panjang), di mana kebutuhan akan pelayanan transportasi barang atau

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

logistik akan selalu meningkat dari tahun ke tahun yang ditandai dengan peningkatan produksi nasional, maka Sistem Transportasi barang multi moda/inter moda perlu diwujudkan segera karena lebih menguntungkan (Saleh, S.M, dkk, 2010).

Keuntungan menggunakan Sistem Transportasi Multi Moda ini menurut kajian yang dilakukan oleh Saleh, S.M, dkk (2010), jika dilakukan pengalihan transportasi barang-barang logistik sebesar 20 % ke moda transportasi Kereta Api dan 10 % ke moda transportasi laut.

Kedua jenis moda transportasi ini (Kereta Api dan Kapal Laut), tersedia di wilayah Provinsi Sumatera.

Meriam-Webster Dictionary dalam Momon, dkk (2013) mendefinisikan transportasi Multi Moda/Inter Moda sebagai perpindahan orang dan barang dengan melibatkan alat transportasi lebih dari satu moda dalam satu kali perjalanan.

Sedangkan menurut Jones, et all (2003) dan Jenings and Holcomb (1996) dalam Momon, dkk (2013), issue mengenai transportasi multi moda belakangan ini sudah menjadi perhatian utama para penentu kebijakan di pemerintahan dan industri, namun konsensus mengenai definisi transportasi multi moda belumlah ada.

Dalam penelitian Momon, dkk (2013), dinyatakan juga bahwa tujuan dari diterapkannya Sistem Transportasi Multi Moda adalah menjadikan optimalisasi penggunaan moda transportasi yang bervariasi dan meningkatkan keterhubungan di antara moda transportasi tersebut, mendorong terciptanya transportasi tanpa hambatan (*seamless*), efisien dan berlanjut (*sustainable*) yang mencakup;

- >. Mengurangi biaya dan meningkatkan tingkat pelayanan yang diminta dalam angkutan barang dan penumpang dengan menggunakan masing-masing moda sesuai fungsinya yang paling tepat.
- >. Mengurangi beban infrastruktur dan meningkatkan efisiensi total dengan berganti pada moda yang memiliki kapasitas angkut lebih besar.
- >. Mengurangi biaya dan waktu serta ketidaknyamanan berkaitan dengan perpindahan antar moda.
- >. Meningkatkan produktifitas ekonomi dan efisiensi agar nilai kompetitif dari produk pada tingkat regional dan nasional meningkat.
- >. Mengurangi tingkat penggunaan energi serta meningkatkan kualitas lingkungan.

Logistik sebagai salah satu Objek yang diangkut;

Berbagai jenis objek yang diangkut oleh suatu alat transportasi tertentu dari titik asal ke titik tujuan, di antaranya menurut Miro (2012);

- 1). Penumpang (orang).
- 2). Barang-barang biasa baik bahan baku, setengah jadi, barang jadi (logistik).

3). Barang curah (logistik).

4). Barang cair (logistik).

Dari pengklassifikasian jenis objek yang diangkut oleh alat transportasi ini, objek yang diangkut berbentuk barang-barang memiliki 3 (tiga) pengelompokan yaitu barang-barang biasa, curah dan cair. Maka alat transportasi barang (logistik) ini harus dirancang sedikit berbeda menurut jenis barangnya seefisien mungkin atau tidak sama halnya dengan moda transportasi penumpang (orang) yang hanya dibedakan berdasarkan kapasitasnya saja.

Kondisi perbedaan alat transportasi barang ini memberikan indikasi bahwa proses pengangkutan/perpindahan barang (logistik) harus terjamin keamanannya dan lebih berhati-hati dalam penggunaannya.

Barang-barang atau logistik, jika dilihat dari sudut pandang ekonomi, adalah alat pemuas kebutuhan manusia yang ketersediaannya dalam masyarakat harus mencukupi. Jika tidak, maka harga barang (logistik), akan melambung tinggi dan berdampak kepada munculnya inflasi dan biaya hidup tinggi.

Logistik menurut Gattorna dan Walters (1996) dalam Mulyadi (2011), merupakan aspek manajemen strategis yang bertanggung jawab mengelola akuisisi, pergerakan (transportasi) dan penyimpanan barang-barang berbentuk bahan mentah, setengah jadi dan barang jadi beserta persediaan dan informasi penting lainnya. Missi Logistik adalah memenuhi kebutuhan masyarakat akan barang yang sesuai dengan jumlah, waktu dan tempat yang tepat (Mulyadi, 2011).

Sementara itu Council of Logistik Management (1991) dalam Said (2013), mendefinisikan Logistik sebagai bagian dari Proses Penyediaan Barang dari sumber-sumber barang ke lokasi di mana barang-barang tersebut dibutuhkan masyarakat dengan sistem perencanaan yang tepat, terkontrol, efisien, efektif dan dapat pula disimpan untuk persediaan masa yang akan datang.

Dari beberapa definisi logistik di atas, maka Sistem Transportasi Multi Moda merupakan faktor utama penentu ketersediaan barang di lokasi yang diinginkan masyarakat. Oleh sebab itu, Sistem Transportasi Multi Moda berbiaya murah, harus diwujudkan dalam rangka meningkatkan persaingan sehat barang-barang di pasar.

Peraturan Presiden RI Nomor 26 tahun 2012 tentang Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS), mendefinisikan Logistik sebagai bagian dari rantai pasok/penyediaan (*supply chain*) yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi dan pelayanan pengantaran sesuai dengan jenis, kualitas,

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen secara aman, efektif dan efisien mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*).

Dalam Perpres No. 26, tahun 2012 tersebut dijelaskan juga bahwa logistik tidak hanya terbatas pada barang-barang saja tetapi juga penumpang, bencana, militer (hankam) dengan 6 (enam) aktifitas pokok berupa; Pengadaan, Produksi, Pergudangan, Distribusi, Transportasi dan Pengantaran barang. Berarti sektor Transportasi merupakan bagian paling penting dan tidak dapat dipisahkan dari keenam aktifitas pokok tersebut, maka keterpaduan (integrasi) multi moda perlu dan mutlak diimplementasikan di setiap wilayah baik skala nasional dan internasional.

GAMBARAN UMUM MODA TRANSPORTASI KERETA API DI SUMATERA BARAT

Keberadaan moda transportasi Kereta Api di Provinsi Sumatera Barat merupakan bagian dari Perkeretaapian Nasional, namun belum dapat terkoneksi secara langsung dengan kota-kota yang berada di provinsi lain di pulau Sumatera seperti halnya di pulau Jawa.

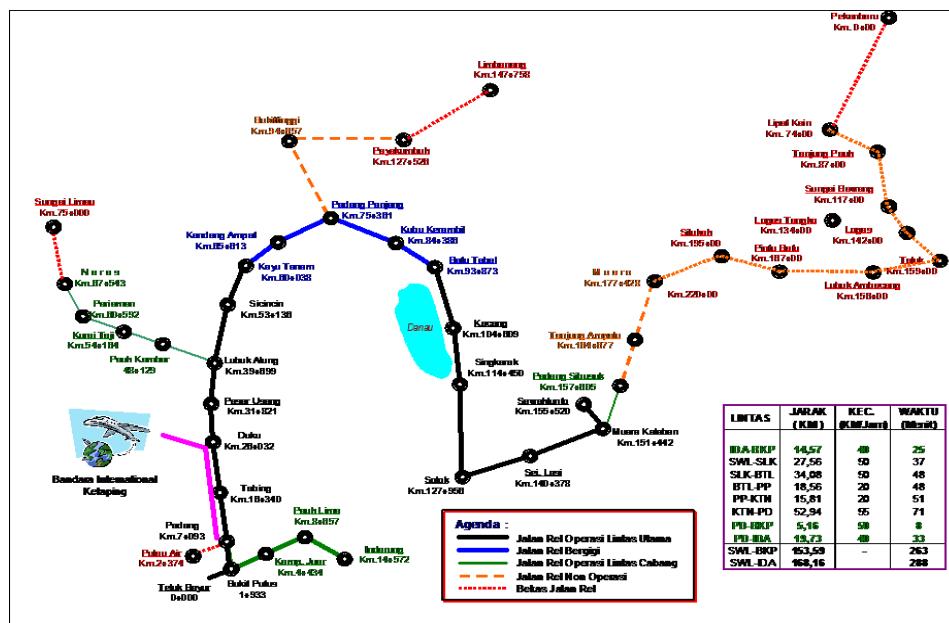
Secara historis, moda transportasi Kereta Api di Provinsi Sumatera Barat mulai beroperasi pada tanggal 6 juli 1887 oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memperlancar angkutan batu bara dari Kota Sawahlunto menuju Kota Padang dan Pelabuhan Teluk Bayur yang secara administratif berada di wilayah Kota Padang.

Awal pembangunan jalan rel untuk mengoperasikan Kereta Api dalam rangka memperlancar mobilitas batu bara dari Sawahlunto ke pelabuhan Teluk Bayur tersebut, dimulai dari Pulau Air (Pelabuhan Muara Kota Padang), kemudian dilanjutkan dari Kota Padang ke Kota Padang Panjang, Kota Bukittinggi dan diteruskan ke Kota Payakumbuh pada tahun 1896 yang diteruskan menuju Limbanang tahun 1921, tetapi sebelumnya telah dibuka ruas Padang Panjang ke Solok melalui pinggiran Danau Singkarak pada tahun 1892. Kemudian dilanjutkan pembangunan ruas Solok – Muaro Kalaban – Kota Sawahlunto – Muaro Sijunjung pada tahun 1924 dan Kota Padang menuju Pelabuhan Teluk Bayur pada tahun 1924 juga.

Pada tahun 1908, 1911 dan 1917 dibuka ruas jalan rel Kereta Api Padang –Kota Pariaman – Naras – Sungai Limau dengan titik pertemuannya ditetapkan di Lubuk Alung Kabupaten Pariaman yang sudah dilewati ruas rel Padang – Bukittingi. Pada tahun 1980 an dibuka ruas jalan rel Pelabuhan Teluk Bayur – Indarung – Pauh Limo untuk keperluan memperlancar mobilitas Produksi Semen Indarung ke Pelabuhan Teluk Bayur.

Sedangkan yang masih dalam tahap rencana atau dalam proses menunggu realisasi adalah ruas jalan rel jarak pendek (*short cut*) menggunakan terowongan menembus perut bukit barisan (*sub way rail*) di lintasan Padang – Solok langsung dan ruas jalan rel Padang - Duku – Bandara Internasional Minangkabau yang titik pertemuannya ditempatkan di Duku Kabupaten Padang Pariaman guna mendukung terwujudnya Kereta Api Bandara (*Airport Train*).

Semua lintasan rel Kereta Api ini memiliki panjang total 230 kilometer, sangat mendukung pembangunan Ekonomi provinsi Sumatera Barat seperti yang dapat kita lihat pada peta jaringan rel Kereta api Sumatera Barat dalam gambar 3.



Gambar 3. Peta Jaringan Jalan Rel Kereta Api di Provinsi Sumatera Barat.

Kinerja Moda Transportasi Kereta Api di Sumatera Barat;

Sejak awal beroperasinya moda transportasi kereta api di Sumatera Barat pada tahun 1889, telah melayani arus pergerakan penumpang dan mobilisasi barang (logistik). Jenis barang dan logistik yang diangkut oleh moda transportasi kereta api di Sumatera Barat pertama kali dan mendominasi adalah barang curah (*bulk*) batu bara, karena Sumatera Barat memiliki sentra produksi batu bara yang sudah di ekspor ke mancanegara yang berlokasi di kota Sawahlunto.

Kemudian disusul barang curah semen yang sentra produksinya berada di kawasan Indarung kota Padang. Peringkat berikutnya menyusul barang-barang logistik hasil perkebunan dan pertanian, karena Sumatera Barat berupa Provinsi penghasil hasil perkebunan dan pertanian berupa Kelapa di Kabupaten Padang Pariaman dan Sayur-sayuran serta buah-buahan segar di Kabupaten 50 Kota, Tanah Datar, Agam dan Pasaman/

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

Sebagai gambaran umum, perkembangan arus semua jenis barang yang disebutkan di atas yang dipindahkan dengan menggunakan alat angkut kereta api di Sumatera Barat, dalam 5 tahun terakhir (2008 – 2012), dapat ditunjukkan pada tabel 1 berikut;

Tabel 1. Perkembangan Angkutan Barang dengan Moda Kereta Api di Sumatera Barat dalam 5 (lima) Tahun Terakhir.

TAHUN	JUMLAH/VOLUME BARANG (TON)
2008	2.381.400
2009	2.083.470
2010	2.250.000
2011	2.250.000
2012	2.250.000

Sumber: BPS, Provinsi Sumatera Barat dalam Angka Tahun 2013.

Angka jumlah/volume arus barang/logistik dalam tabel 1 di atas hanya berupa keseluruhan jenis barang saja dan belum dikelompokkan per jenis barang. Untuk per jenis barang yang diangkut menggunakan moda kereta api dari lokasi sentra produksi ke lokasi di mana barang tersebut diperlukan dan ke Pelabuhan Teluk Bayur, dapat dilihat pada tabel 2 dalam 5 (lima) tahun terakhir.

Tabel 2. Perkembangan Angkutan 4 Jenis Barang Ekonomi Utama Dengan Kereta Api di Sumatera Barat

TAHUN	JENIS BARANG EKONOMI UTAMA (TON)				
	Minyak Sawit	Batu Bara	Semen	Lain-Lain	
2008	-	-	1.261	-	
2009	-	-	10.697	-	
2010	-	-	2.132.560	2.400	
2011	-	-	2.250.000	-	
2012	-	-	2.215.800	-	

Sumber: BPS, Provinsi Sumatera Barat dalam Angka Tahun 2013.

Tabel 2 di atas menunjukkan, bahwa Moda Transportasi Kereta Api di Sumatera Barat selama 5 (lima) tahun terakhir dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2012 hanya mengangkut barang

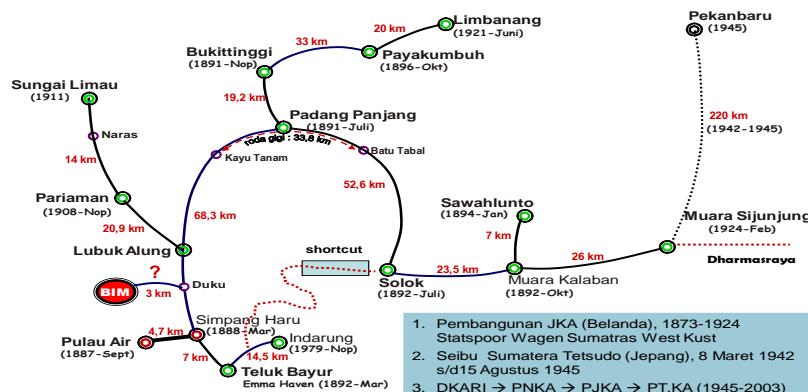
jenis Semen saja dari sentra produksi Semen di Indarung menuju Pelabuhan Teluk Bayur untuk didistribusikan ke Provinsi lain di Indonesia dan ke Luar Negeri.

Sementara itu 3 (tiga) jenis barang lain yang merupakan produk unggulan yang termasuk ke dalam Kegiatan Ekonomi Utama menurut MP3EI provinsi Sumatera Barat, yaitu Minyak Sawit, Batu Bara dan Barang-barang Lain dari Sektor Perkebunan, Pertanian dan Industri tidak diangkut menggunakan Kereta Api yang berarti, tingkat pemanfaatan Pelayanan Angkutan Massal Moda Transportasi Kereta Api di Sumatera Barat masih rendah atau belum Optimal dalam menciptakan integrasi (keterpaduan) Multi Moda Transportasi.

Kondisi Tingkat Penyediaan (*Supply*) Pelayanan Moda Transportasi Kereta Api di Sumatera Barat:

Dari sisi penyediaan (*supply*) Sistem Transportasi, Moda Transportasi Kereta Api dalam wilayah provinsi Sumatera Barat, telah memiliki asset jaringan Jalan Rel sepanjang 230 Kilometer yang mengkoneksi kawasan-kawasan yang berpotensi menghasilkan Produk Ekonomi Utama menurut MP3EI di Sumatera Barat yang salah satunya adalah Minyak Sawit (**CPO**) di Kabupaten Pasaman Barat, Pesisir Selatan dan Dharmasraya seperti yang dapat kita lihat pada peta jaringan Rel yang sudah ada dan yang akan dibangun dalam wilayah provinsi Sumatera Barat gambar 4 berikut;

Pembangunan Jalan Kereta Api Sumatera Barat



Gambar 4. Total Ketersediaan Jaringan Rel Kereta Api (Yang Sudah Ada dan Yang Akan Dibangun Dalam Wilayah Provinsi Sumatera Barat).

Di samping jaringan rel, komponen Sistem Transportasi lainnya yang telah dimiliki oleh Moda Transportasi Kereta Api untuk dijadikan Angkutan Massal yang siap diintegrasikan dalam Transportasi Multi Moda di Sumatera Barat adalah adalah Terminal (Stasiun KA) yang dapat difungsikan sebagai fasilitas bongkar muat dan ganti moda dari dan ke Kereta Api.

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

Stasiun Kereta Api sebagai Terminal dalam wilayah provinsi Sumatera Barat telah tersedia di kawasan-kawasan dan kota-kota yang dilintasi oleh jaringan jalan Rel di mana kawasan-kawasan dan kota-kota tersebut merupakan kawasan sentra produksi barang ekonomi utama menurut MP3EI seperti yang dapat dilihat pada tabel 3 berikut;

Tabel 3. Stasiun Kereta Api Besar dan Kecil di Sumatera Barat sampai Tahun 2015.

No	Nama Stasiun	Kota/Kabupaten	Ukuran/Jenis
1	Padang/Sp.Haru	Kota Padang	Besar/Pusat
2	Teluk Bayur	Kota Padang	Sedang/Pelabuhan
3	Tabing	Kota Padang	Sedang
4	Pauh V/L.Manis	Kota Padang	Sedang
5	Pulau Air/Muara	Kota Padang	Kecil/Pelabuhan
6	Terandam	Kota Padang	Kecil/Pasar
7	Indarung	Kota Padang	Sedang/Pabrik
8	Pasar Alai	Kota Padang	Kecil/Singgah
9	Bukit Putus	Kota Padang	Kecil/Singgah
10	Duku	Kab.Pdg.Pariaman	Kecil/Pabrik
11	Pasar Usang	Kab.Pdg.Pariaman	Kecil
12	Lubuk Alung	Kab.Pdg.Pariaman	Sedang/Pasar
13	Kurai Taji	Kab.Pdg.Pariaman	Kecil/Pasar
14	Kayu Tanam	Kab.Pdg.Pariaman	Sedang
15	Kandang Ampek	Kab.Pdg.Pariaman	Kecil
16	Naras/S.Limau	Kab.Pdg.Pariaman	Sedang
17	Pariaman	Kota Pariaman	Besar/Pasar
18	Padang Panjang	Kota Pdg.Panjang	Besar
19	Koto Baru	Kab. Tanah Datar	Kecil/Pasar
20	Batu Taba	Kab. Tanah Datar	Kecil

21	Bukittinggi	Kota Bukittinggi	Besar
22	Baso	Kab. Agam	Kecil/Pasar
23	Padang Tarab	Kab. Agam	Kecil/Singgah
24	Payakumbuh	Kota Payakumbuh	Besar
25	Limbanang	Kab. 50 Kota	Kecil
26	Kacang	Kab. Solok	Kecil
27	Singkarak	Kab. Solok	Sedang/Danau
28	Solok	Kota Solok	Besar
29	Muro Kalaban	Kota Sawahlunto	Kecil
30.	Sawahlunto	Kota Sawahlunto	Besar/Batubara
31	Sijunjung	Kab. Sijunjung	Sedang
32	Logas	Kab. Sijunjung	Kecil

Sumber: PT. KAI Divre 2 Sumatera Barat.

Semua lokasi Stasiun Kereta Api di Sumatera Barat ini memiliki posisi dan letak yang sangat strategis karena aksesnya tinggi dengan sumber-sumber produksi, kawasan pertanian dan perkebunan dan pasar sebagai tempat distribusi logistik seperti stasiun Kereta Api Naras, dapat mendukung mobilitas arus pergerakan minyak sawit dari sentra produksi yang berlokasi di Kabupaten Pasaman Barat dan Agam menuju Kota Padang dan Pelabuhan Ekspor Teluk Bayur.

Stasiun Kereta Api Naras dapat juga difungsikan sebagai fasilitas ***transshipment point*** dan lokasi transit Moda Truk Tangki ke Moda Kereta Api menuju pelabuhan Teluk Bayur Padang karena jaringan rel pada segmen Stasiun Naras seperti foto gambar 5 ke Kabupaten Pasaman Barat belum tersedia.



Gambar 5. Stasiun Kereta Api Naras di Kabupaten Padang Pariaman yang dapat diakses ke Sentra Produksi Sawit Pasaman Barat.

Kondisi Eksisting Kebutuhan akan Pelayanan Transportasi Multi Moda;

Kebutuhan akan pelayanan Transportasi Multi Moda di wilayah Provinsi Sumatera Barat, dapat dilihat dari perkembangan hasil produksi barang-barang logistik yang perlu didistribusikan ke konsumen (pasar) yang secara spasial tersebar di banyak lokasi baik dalam wilayah Sumatera Barat sendiri ataupun di luar Sumatera Barat di tingkat Nasional dan Internasional. Barang-barang logistik ini difokuskan untuk komoditas utama dalam MP3EI berupa Kelapa Sawit, Karet, Batu Bara dan Semen.

Propinsi Sumatera Barat merupakan wilayah sentra produksi barang utama menurut MP3Ei berupa Kelapa Sawit seperti terlihat pada peta produksi Kelapa Sawit yang tersebar di banyak lokasi dalam wilayah pengamatan seperti gambar 6 berikut;



Legenda

- Propinsi
- Kabupaten
- Kelapa Sawit

Gambar 6. Peta Lokasi Sentra Produksi Kelapa Sawit di Sumatera Barat.

Sedangkan daerah sentra produksi kelapa sawit dapat dilihatkan pada tabel 4 berikut;

Tabel 4 Wilayah Potensi Pengembangan Komoditi Kelapa Sawit

No	Nama Daerah	Luas Lahan
1	<u>Kabupaten Agam</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 32.065
2	<u>Kabupaten Dharmasraya</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 68.667
3	<u>Kabupaten Limapuluhkota</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 2.533
4	<u>Kabupaten Padangpariaman</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 3.953
5	<u>Kabupaten Pasaman</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 293
6	<u>Kabupaten Pasaman Barat</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 153.676
7	<u>Kabupaten Pesisir Selatan</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 45.615
8	<u>Kabupaten Sijunjung</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 15.337
9	<u>Kabupaten Solok</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 12
10	<u>Kabupaten Solok Selatan</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 34.743
11	<u>Kota Pariaman</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 59
12	<u>Kota Sawahlunto</u>	Lahan yang sudah Digunakan (Ha): 113

Sumber: Dinas Perkebunan Provinsi Sumatera.

Sementara itu perkembangan produksi dari tahun 2009 sampai tahun 2012 yang sudah didistribusikan ke pasar (konsumen) dapat kita amati tabel berikut 5;

Tabel 5 Perkembangan Produksi Kelapa Sawit di Sumatera Barat.

Produksi 2012 (ton)	941.579
Produksi 2011 (ton)	922.780
Produksi 2010 (ton)	910.309
Produksi 2009 (ton)	853.702
Produksi 2008 (ton)	790.167

Sumber: Dinas Perkebunan Propinsi Sumatera Barat.

Di samping Minyak Sawit dan Kelapa Sawit, Provinsi Sumatera Barat memiliki produk unggulan lain yang telah dipasarkan ke Negara lain di Asia dan Eropah di antaranya Semen, Klinker, Karet (**Crumb Rubber**), produk hasil hutan (Kayu bulat dan Kayu Gergajian), Coklat (Kakao), Kulit Manis dan Batu Bara.

Sebagai gambaran perkembangan produksi dari Sektor Perkebunan, Industri, Kehutanan dan Pertambangan di Sumatera Barat yang membutuhkan pelayanan transportasi Multi Moda, dapat kita amati tabel 6 berikut;

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

Tabel 6. Perkembangan Produksi Sektor Kehutanan, Pertanian, Perkebunan, Industri dan Pertambangan di Provinsi Sumatera Barat.

TAHUN	KULIT MANIS (TON)	KAKAO (TON)	KELAPA SAWIT (TON)	KARET (CRUMB RUBBER) (TON)	SEMEN (TON)	BATU BARA (TON)
2008	36.557	32.376	790.167	103.880	5.840.289	-
2009	24.304	40.250	853.702	133.816	5.364.706	-
2010	23.511	49.638	910.309	137.377	5.675.227	-
2011	23.542	59.836	922.780	139.687	6.131.636	-
2012	23.557	69.281	941.579	144.983	6.522.006	1.483.640,34

Sumber: BPS, Sumatera Barat Dalam Angka, 2013.

Produksi komoditas dari berbagai sektor seperti tabel 6 di atas, berlokasi tersebar di seluruh Propinsi Sumatera Barat seperti yang dapat dilihatkan pada peta lokasi produksi komoditas unggulan dalam gambar 7 dan ditunjukkan oleh tabel 7 berikut;

Tabel 7. Lokasi Produksi Berbagai Komoditas di Provinsi Sumatera.

KOMODITAS	LOKASI SENTRA PRODUKSI
Semen	Kota Padang.
Batu Bara	Kota Sawahlunto
Kelapa Sawit	Kab. Pasaman Barat, Pesisir Selatan
Kayu Manis	Kab. Tanah Datar, Pesisir Selatan.
Coklat (Kakao)	Kab. Padang Pariaman
Karet (Crumb Rubber)	Kab. Dharmasraya, Sijunjung, Solok Selatan.

Sumber: Hasil Survey 2015.

Penyebaran lokasi produksi setiap komoditas ini, juga memiliki lokasi pemasaran yang tersebar pula atau tidak sama antara satu lokasi pemasaran komoditas dengan komoditas lainnya, sehingga memerlukan pelayanan Sistem Transportasi Multi Moda agar harga jual dapat bersaing di pasar.



Gambar 7. Peta Lokasi Penyebar Kawasan Produksi Barang/Logistik di Provinsi Sumatera Barat.

ANALISIS

1. Analisis Kebutuhan Pergerakan Komoditas (*Demand Analysis*);

Dalam jangka panjang jumlah produksi komoditas unggulan Provinsi Sumatera Barat akan selalu meningkat. Peningkatan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti;

>. Perluasan Lahan Produksi terutama untuk 3 komoditas unggulan Kelapa Sawit, Kakao, dan Semen.

>. Kenaikan rata-rata jumlah produksi per tahun selama 5 tahun terakhir (2008 s/d 2012) melihatkan trend kenaikan positif yang berarti 3 komoditas unggulan ini, baik dari segi pergerakan faktor produksi ke lokasi pengolahan atau pun dari segi pergerakan produk ke lokasi pemasaran yang salah satu simpulnya adalah terminal (Stasiun Kereta Api, Pelabuhan Laut dan Bandar Udara), membutuhkan pelayanan Sistem Transportasi Multi Moda.

2. Analisis Kondisi Fasilitas Infrastruktur Transportasi (*Supply Analysis*);

Dalam wilayah Provinsi Sumatera Barat, telah tersedia fasilitas Infrastruktur berbagai - Moda Transportasi mulai dari Jalan Raya, Jalan Rel, Pelabuhan Laut, Stasiun Kereta Api dan Bandar Udara. Namun demikian, antara moda transportasi yang satu dengan moda transportasi yang lainnya masih relatif lemah keterpaduannya (belum banyak ditemui integrasi multi moda transportasi seperti yang direncanakan sesuai dengan Sistem Trans – portasi Nasional. Namun demikian, salah moda transportasi missal yang Komponen Sis – tem Transportasinya telah tersedia secara lengkap adalah Moda Transportasi Kereta Api yang memiliki panjang rel 230 Km, jumlah Stasiun 32 buah serta didukung dengan jumlah armada (Gerbong dan Lokomotif) yang memadai. Di samping itu, lokasi Stasiun ini, secara spasial juga menyebar ke kawasan-kawasan sentra produksi logistik unggulan Pro – vinsi Sumatera Barat sehingga mudah diakses dalam proses pergerakannya.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan;

Dari hasil kajian dan pengamatan yang telah diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan, bahwa wilayah Provinsi Sumatera Barat memiliki dukungan Moda Transportasi Massal Kereta Api yang dapat diintegrasikan dengan moda transportasi lain seperti Truk dan Kapal Laut, namun belum optimal dalam pemanfaatannya. Beberapa fasilitas infrastruktur Moda Transportasi Kereta Api yang dapat dijadikan sebagai Sistem Transportasi Multi Moda, dapat diidentifikasi sebagai berikut;

SEMINAR NASIONAL DAN RAPAT TENGAH TAHUNAN FSTPT 2017

1. Panjang jaringan rel 230 Km telah melewati Kawasan-Kawasan sentra Produksi Logistik Unggulan Provinsi Sumatera Barat dan Kawasan Pemasaran produk hasil sektor pertanian.
 2. Hampir seluruh Stasiun Kereta Api berlokasi di Kawasan Strategis yaitu di Kawasan Sentra Produksi Unggulan, Kawasan Pasar, Kawasan Pelabuhan dan dekat jaringan jalan raya, jika diintegrasikan dengan Truk di antaranya seperti;
 - >. Stasiun Khusus Pelabuhan Teluk Bayur dan Stasiun Pulau Air (Pelabuhan Muara) berintegrasi dengan Kapal Laut.
 - >. Stasiun Naras Kabupaten Padang Pariaman, dekat dengan lokasi sentra Produk unggulan Kelapa Sawit dan Kakao, berintegrasi dengan Truk, sehingga penggunaan Truk Tanki Sawit dapat dialihkan ke gerbong tangki Kereta Api menuju pelabuhan Teluk Bayur dan Pulau Air.
 - >. Stasiun-stasiun lain yang berlokasi menyebar di kawasan pertanian dan pertambangan seperti Stasiun Kayu Tanam, Sawahlunto, Baso, Kacang, Lubung Alung dan seterusnya.
- 2. Saran;**
Beberapa strategi yang perlu dilakukan, agar potensi infrastruktur Transportasi Kereta Api sebagai Transportasi Massal yang diintegrasikan dengan moda transportasi lain dalam mewujudkan Transportasi Multi Moda adalah sebagai berikut;
- 1). Segera Mengaktifkan kembali beberapa ruas jalan rel Non Aktif terutama ruas Lubuk Alung-Kayu Tanam-Padang Panjang-KotoBaru-Bukittinggi-Baso-Payakumbuh-Limbanang dan ruas jalan rel Simpang Aru-Terandam-Pulau Air (Pelabuhan Muara).
 - 2). Mengalokasikan lahan tidur Stasiun milik PT. KAI sebagai lapangan alih muat komoditas Logistik dari satu moda ke moda lain dan di sanalah dijadikan titik simpul ganti moda (*transshipment point*).
 - 3). Pemerintah harus segera mempersiapkan tenaga ahli pengelola yang mengoperasikan Sistem Transportasi Multi Moda.

Daftar Pustaka

BPS Prov. Sumbar, 2013. *Sumatera Barat Dalam Angka, 2013*. BPS, Padang

Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.

Momon, dkk. 2013. *Pengembangan Model Sistem Integrasi Angkutan Pemadu Moda*. Hasil Penelitian Bappeda Prov. Sumbar, Padang.

Mulyadi, Dedi, 2011. *Pengembangan Sistem Logistik yang Efisien dan Efektif dengan Pendekatan Supply Chain Management*. Jurnal Riset Industri Vol.V, No. 3, 2011, Kemenperin, Jakarta.

Nasution, MN. 1993. *Manajemen Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 8 tahun 2011 tentang *Angkutan Multi Moda*. Jakarta

Peraturan Presiden RI Nomor 26 tahun 2012 tentang ***Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS)***, Jakarta.

Saleh, S.M, dkk, 2010. ***Kebijakan Sistem Transportasi Barang Multi Moda di Prov. NAD***. Journal Transportasi, FSTPT Vol.10 No. 1, April 2010, Bandung.

Tim Penyusun SISTRANAS, 2005. ***Sistem Transportasi Nasional (SISTRNAS)***, Kemenhub, Jakarta

Tim Penyusun MP3EI, 2011, ***MASTER PLAN Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2025***. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Jakarta.

www.google.com.