

Memaksimalkan efektivitas jalur kereta api Sulawesi Selatan

Temuan

- Beberapa bagian dari rel kereta api melewati daerah yang berisiko, dengan pekerjaan tanah yang ditinggikan berpotensi menghambat aliran air selama banjir.
- Minat yang kuat pada kereta api telah ditunjukkan oleh calon penumpang tetapi kurang diantara penyedia logistik dengan kedua pasar yang sensitif terhadap harga.
- Lokasi antar moda akan sangat penting dalam menentukan efektivitas perkeretaapian sebagai koridor angkutan barang, idealnya memungkinkan perpindahan barang dan material dengan mudah dari truk ke kereta api dan kelancaran pergerakan semen, rumput laut, dan beras.
- Jaringan rel jalur tunggal yang ada tidak cukup untuk mengakomodir kereta penumpang yang memiliki banyak jadwal keberangkatan dan tepat waktu dan kereta barang reguler untuk berjalan secara bersamaan.
- Perkeretaapian harus terintegrasi dengan perencanaan kota dan wilayah di sepanjang jalur tersebut.
- Kawasan stasiun yang berdekatan dengan kawasan industri, kawasan perikanan, kawasan pariwisata, dan pusat pemerintahan berpotensi dalam mengembangkan TOD dan COD.

Pendahuluan

Jalur kereta api dari Makassar ke Parepare akan menjadi sarana yang dapat mentransformasi masyarakat dan perekonomian Sulawesi Selatan dan Indonesia secara lebih luas. Dengan menyediakan koridor angkutan baru, menjanjikan akses yang lebih mudah ke pasar domestik dan internasional bagi para petani, penambang dan eksportir komoditas seperti rumput laut, beras dan semen. Penduduk Sulawesi Selatan juga akan diuntungkan, karena jalur tersebut dapat membantu mengurangi kemacetan jalan serta memungkinkan penduduk setempat melakukan perjalanan antar kota dengan lebih mudah dan pilihan untuk mencari pekerjaan lebih jauh.

Sejak menjabat pada tahun 2014, Presiden Joko Widodo telah berbicara mengenai perlunya Indonesia berinvestasi di bidang infrastruktur, khususnya di daerah. Kereta api merupakan langkah penting menuju konektivitas transportasi, berkontribusi pada tujuan Presiden untuk meningkatkan perdagangan dan perniagaan Indonesia.



Meskipun manfaatnya terlihat, masih banyak pekerjaan yang harus dilakukan dari berbagai pemangku kepentingan. Perencanaan yang cermat sangat diperlukan untuk memastikan keunggulan utama kereta api dibandingkan bentuk transportasi lainnya (biaya, keselamatan, kecepatan, emisi rendah) bertahan seiring waktu berjalan.

Analisis dari Partnership for Australia-Indonesia Research baru-baru ini mempelajari aspek-aspek kunci dari perkeretaapian dan

mengidentifikasi sejumlah bidang yang memerlukan penelitian lebih lanjut, termasuk risiko, harga, angkutan antar moda, konektivitas, dan perencanaan kota.

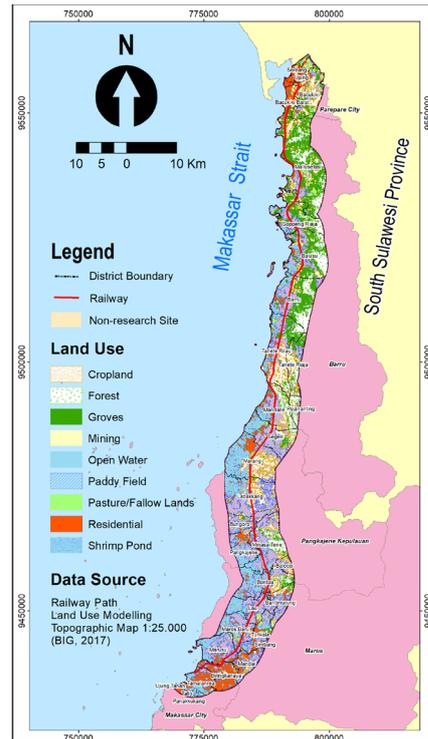
Sebagaimana dijelaskan oleh dokumen ini, agar jalur tersebut efektif, jalur tersebut perlu diintegrasikan dengan banyak sistem, organisasi, dan komunitas. Melakukan hal ini dengan tepat dapat membantu Sulawesi Selatan melanjutkan laju pertumbuhan ekonominya dengan baik di masa depan.

Pengembangan skema Land Value Capture (LVC) dapat diterapkan dalam rangka menjaga keberlangsungan pengoperasian kereta api dengan mengoptimalkan investasi dan aktivitas di kawasan tersebut. Potensi stasiun yang berada di sepanjang jalur kereta api Makassar-Parepare saat ini, tentunya menjadi peluang penataan kawasan Transit Oriented Development (TOD) dan Cargo Oriented Development (COD). Skema ini tentunya dapat memaksimalkan dampak ganda (multiplier effect) dari pembangunan infrastruktur bagi pemerintah daerah, operator kereta api, dan masyarakat, melalui sumber pendapatan untuk peningkatan perolehan daerah dari pajak dan retribusi dan peningkatan pendapatan operator kereta api dari pendapatan di luar tiket (non-fare box).

Tantangan

Analisis yang dilakukan oleh Partnership for Australia-Indonesia Research menunjukkan beberapa tantangan yang harus diatasi agar jalur tersebut dapat berfungsi dengan baik.

Beberapa daerah di jalur tersebut melewati daerah rawan banjir dan tanah longsor, terutama persawahan dan kawasan pertanian. Perencanaan risiko dan mitigasi diperlukan sebagai bagian dari strategi keberlanjutan yang lebih luas.



Kereta api tidak dapat dengan mudah mengakomodasi kebutuhan penumpang dan barang. Prakiraan penumpang dan barang yang akurat diperlukan untuk membantu dalam perencanaan, tetapi ini sulit karena banyak variabel yang berperan. Studi kami menunjukkan bahwa dalam skenario optimis, sekitar 8000 hingga 9000 tiket penumpang akan terjual setiap minggu dan sekitar 32.000 hingga 35.000 ton kargo akan dipindahkan setiap bulan. Jelas ada minat yang kuat di antara calon penumpang, tetapi secara substansial lebih sedikit permintaan di antara penggerak barang yang hanya tertarik jika kereta api adalah pilihan yang lebih murah. Baik pasar angkutan barang maupun penumpang peka terhadap harga, menunjukkan perlunya subsidi.

Analisis menunjukkan bahwa Kereta Api Trans Sulawesi tidak dapat beroperasi sesuai potensinya tanpa fasilitas antar moda yang efektif. Dalam hal ini adalah ruang untuk bongkar muat, pergudangan, dan halaman peti kemas. Truk harus mengantarkan dan mengambil barang di stasiun kereta api antar moda, di mana setiap proses pertukaran barang berarti kerugian waktu dan uang. Untuk alasan ini, pemerintah perlu mendapatkan lokasi antar moda yang tepat untuk memungkinkan mereka beroperasi dengan produktivitas maksimum.

Kesempatan menyalip yang terbatas pada satu jalur cenderung menempatkan tuntutan berat pada jaringan kereta api, sebuah tantangan yang diperburuk oleh kereta penumpang dan barang yang melaju dengan kecepatan yang berbeda. Dalam jangka pendek, pengelola perkeretaapian perlu merancang jadwal yang mengoptimalkan layanan angkutan barang dan penumpang, dengan koneksi yang efektif di jaringan bus lokal yang berkontribusi pada layanan penumpang terbaik. Memperluas jaringan rel melalui loop tambahan atau duplikasi trek adalah pilihan jangka panjang.

Akhirnya, kereta api melewati lima kabupaten/kota yang berbeda dengan kompleksitas yang dihasilkan dari pengoperasian jaringan di beberapa otoritas lokal serta pemerintah daerah. Idealnya kereta api akan

berfungsi sebagai tulang punggung atau koridor transportasi, dengan kota dan terminal beroperasi sebagai hub dalam 'hub and spoke system'. Administrasi sipil perlu memasukkan ide ini ke dalam prosedur perencanaan mereka.

Rekomendasi

- Mengembangkan rencana manajemen risiko untuk memastikan keberlanjutan dan keamanan jalur, dengan analisis data yang digunakan untuk mengidentifikasi area berisiko tinggi (banjir dan longsor) dan meminimalkan dampaknya bagi masyarakat.
- Mengembangkan strategi penetapan harga dengan kemungkinan subsidi dan menggabungkannya dengan kampanye edukasi untuk meningkatkan permintaan layanan penumpang dan barang.
- Mengembangkan rencana angkutan barang antar moda untuk meningkatkan kelangsungan logistik kereta api.
- Mengoptimalkan jaringan transportasi umum dan jadwal keberangkatan untuk meningkatkan aksesibilitas dan fungsionalitas kereta api.
- Membuat masterplan Transportasi Cerdas untuk lima wilayah - Makassar, Maros, Barru, Pangkep dan Parepare.
- Pentingnya Identifikasi dan penyusunan desain TOD dan COD sehingga dapat dilakukan analisis manfaat LVC dengan adanya pembangunan kereta api Makassar-Parepare.

Langkah selanjutnya

Beberapa kesimpulan dapat ditarik dan digunakan oleh pembuat kebijakan.

Penelitian yang mendetail diperlukan dalam hal identifikasi bahaya, tidak hanya dalam menemukan potensi

risiko, tetapi juga dalam membuat rencana manajemen risiko yang efektif.

Fakta bahwa ada lebih banyak minat pada jalur kereta api di kalangan penumpang daripada pengirim barang patut digarisbawahi; pengambilan barang harus tinggi agar perkeretaapian memiliki dampak dan analisis lebih lanjut harus mengarah pada subsidi dan sesuai tingkatannya.

Pentingnya penentuan posisi antar moda jelas untuk memastikan pergerakan barang yang efektif. Konsultasi dengan industri, khususnya perusahaan semen utama, sangat penting, seperti analisis berkelanjutan untuk mengukur efektivitas.

Strategi transportasi umum yang ditujukan untuk meningkatkan permintaan publik terhadap kereta api akan menjadi inisiatif yang disambut baik, membantu memastikan minat awal dari masyarakat yang bepergian diterjemahkan ke dalam penggunaan yang sebenarnya. Untuk tujuan ini, rencana induk Transportasi Cerdas untuk lima wilayah kabupaten/kota akan berkontribusi pada konsep transportasi yang layak.

Seperti yang telah kita lihat, ada sejumlah tantangan signifikan yang harus diatasi agar perkeretaapian dapat mencapai potensinya.

Namun, ada keyakinan bahwa dengan perencanaan, konsultasi, dan analisis data yang baik, perkeretaapian dapat membawa perbedaan yang berarti bagi masyarakat, komunitas, dan ekonomi Sulawesi Selatan selama beberapa dekade mendatang.

Melakukan sosialisasi dan tahapan yang dapat dilakukan oleh operator kereta api, pemerintah daerah dan masyarakat terhadap potensi pengembangan kawasan yang dapat meningkatkan pendapatan daerah dengan memanfaatkan stasiun dan jalur kereta api.



Tim Riset | Penulis | Mitra

Professor Andreas Ernst (Monash University), Professor Nyoman Pujawan (Institut Teknologi Sepuluh Nopember), Professor Siti Malkhamah (Universitas Gadjah Mada), Dr Simon Bowly (Monash University), Dr Dyah Rahmawati Hizbaron (Universitas Gadjah Mada), Dr Imam Muthohar (Universitas Gadjah Mada), Dr Ira Mutiara Anjasmara (Institut Teknologi Sepuluh Nopember), Dr Tony Dwi Susanto (Institut Teknologi Sepuluh Nopember), Dr Mohsen Bagheri (Monash University), Professor Adji Adisasmita (Universitas Hasanuddin), Professor Isran Ramli (Universitas Hasanuddin), Dr Rosmalina Hanafi (Universitas Hasanuddin)



Kami berterima kasih atas dukungan dari Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI atas upaya advokasi rekomendasi riset PAIR.

Dr Gede Pasek Suardika (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Dr Eny Yuliawati (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Dwi Widiyanti (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Herawati Basirpuli (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Wildi Kusumasari (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Minda Mora (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Arbie (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Erna Mei Lestari (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Reni Puspitasari (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Yati Nurhayati (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Akhmad Rizal Arifudin (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Dr Evy Lindasari (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Budi Dwi Hartanto (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Ari Widi Wibowo (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Rizka Amalia (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Putu Gede Antika Purnawan (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Tulus Irpan Harsono Sitorus (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Yuliana Permatasari (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI), Enrico Pria Anggana (Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan RI)



MITRA KEBIJAKAN:

