



## **ANALISIS PERMINTAAN SEKTOR ANGKUTAN UMUM**

### **Biro Riset LM FEUI**

Angkutan memiliki peran strategis dalam menggerakkan roda perekonomian nasional. Di lain pihak, bidang angkutan ini juga merupakan lahan bisnis sebagaimana sektor ekonomi lainnya. Bidang angkutan ini mencakup angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan sungai, angkutan udara, angkutan rel, dan jasa penunjang angkutan. Perkembangan bidang angkutan ini dapat dilihat dari kontribusi masing-masing jenis angkutan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB).

Lembaga Management FEUI melakukan riset perkembangan kontribusi masing-masing bidang terhadap PDB dalam beberapa tahun terakhir, lalu melakukan proyeksi sampai tahun 2015 (Tabel 1). Dari sisi nominal, angkutan jalan raya memberikan sumbangan yang paling tinggi, yaitu sekitar Rp 36,175 triliun tahun 2002, meningkat menjadi Rp 81,49 triliun tahun 2006. Berdasarkan perkembangan yang ada, tahun 2010 PDB angkutan jalan raya diperkirakan mencapai Rp 176,332 triliun dan tahun 2015 akan mencapai Rp 463,058 triliun.

Urutan kedua, jasa penunjang angkutan laut dengan PDB tahun 2002 sebesar Rp 13,707 triliun, meningkat menjadi Rp 24,868 triliun tahun 2006, dan diproyeksikan menjadi Rp 38,992 triliun tahun 2010 dan meningkat lagi menjadi Rp 68,441 triliun tahun 2015. Sementara posisi ketiga ditempati angkutan laut dengan PDB tahun 2002 sebesar Rp 10,624 triliun, meningkat menjadi Rp 16,120 triliun tahun 2006, dan diproyeksikan menjadi Rp 40,760 triliun tahun 2010 dan meningkat lagi menjadi Rp 129,963 triliun tahun 2015.

Angkutan udara menempati urutan keempat dengan PDB tahun 2002 sebesar Rp 5,923 triliun, meningkat menjadi Rp 14,685 triliun tahun 2006, dan diproyeksikan menjadi Rp 27,896 triliun tahun 2010 dan meningkat lagi menjadi Rp 62,214 triliun tahun 2015. Berikutnya, angkutan sungai dengan PDB tahun 2002 sebesar Rp 4,844 triliun, menurun menjadi Rp 4,510 triliun tahun 2006, dan diproyeksikan menjadi Rp 9,605 triliun tahun 2010 dan meningkat lagi menjadi Rp 24,708 triliun tahun 2015. Jumlah PDB yang paling kecil adalah angkutan rel yang tahun 2002 mencapai Rp 959 milyar, meningkat menjadi Rp 1,345 triliun tahun 2006, dan diproyeksikan menjadi Rp 2,401 triliun tahun 2010 dan menjadi Rp 4,965 triliun tahun 2015.

Secara keseluruhan, bidang angkutan ini diproyeksikan tumbuh sekitar 19,2%. Walaupun dari sisi nominal, angkutan jalan raya berada pada posisi yang paling tinggi, data menunjukkan kecenderungan peningkatan paling tinggi terjadi pada angkutan laut dengan proyeksi kenaikan sebesar 26,1% sampai tahun 2015. Kemudian, disusul angkutan jalan raya (21,3%), angkutan sungai (20,8%), angkutan udara (17,4%), dan angkutan rel (15,6%).

**Tabel 1**  
**PDB Sektor Transportasi**

(milyar rupiah)

No	PDB Transportasi	2002	2005	2006	2010*	2015*	% Kenaikan Per Tahun
1	Angkutan Rel	959.1	1,238.3	1,345.0	2,401.9	4,958.4	15.6%
2	Angkutan Jalan Raya	36,175.4	58,215.8	81,449.5	176,332.2	463,058.3	21.3%
3	Angkutan Laut	10,624.9	13,974.4	16,120.7	40,760.9	129,963.0	26.1%
4	Angkutan Sungai	4,844.2	3,869.9	4,510.7	9,605.3	24,708.5	20.8%
5	Angkutan Udara	5,923.1	11,979.2	14,685.2	27,896.7	62,214.7	17.4%
6	Jasa Penunjang Angkutan	13,707.8	20,966.6	24,868.9	38,992.1	68,411.2	11.9%
	<b>TOTAL</b>	<b>72,234.5</b>	<b>110,244.2</b>	<b>142,980.0</b>	<b>295,989.1</b>	<b>753,314.0</b>	<b>19.2%</b>

Sumber : Statistik Indonesia, BPS, diolah LMFEUI \*) Prediksi sementara

Data di atas pada dasarnya menunjukkan berapa besar potensi pasar jasa angkutan yang dapat diraih. Untuk meraih pangsa pasar tersebut, perusahaan perlu mengenal pasar, bagaimana kondisi permintaan di masa mendatang. Analisa permintaan terhadap angkutan dilihat dalam beberapa faktor, yaitu pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan volume angkutan permintaan, baik barang maupun penumpang.

Pertama, proyeksi permintaan angkutan manusia yang dapat dilihat dari proyeksi pertumbuhan jumlah penduduk. Peningkatan jumlah penduduk berdampak pada peningkatan pada kebutuhan jasa angkutan. Berikut disampaikan pertumbuhan jumlah penduduk Sumatera dan Jawa, dua wilayah yang jumlah penduduknya sangat banyak (Tabel 2).

**Tabel 2**  
**Penduduk Menurut Propinsi**

(dalam ribuan orang)

No	Propinsi	1990	2000	2005*	2010*	2015*
1	Sumatera Utara	10,252	11,642	12,431	13,273	14,173
2	Sumatera Barat	4,000	4,249	4,385	4,524	4,669
3	Sumatera Selatan	5,492	6,899	7,764	8,737	9,832
4	DKI Jakarta	8,228	8,361	8,432	8,504	8,577
5	Banten	5,968	8,098	9,484	11,107	13,008
6	Jawa Barat	29,414	35,724	39,500	43,676	48,292
7	Jawa Tengah	28,516	31,223	32,718	34,285	35,927
8	DI Jogjakarta	2,913	3,121	3,235	3,353	3,476
9	Jawa Timur	32,488	34,766	36,000	37,278	38,601
	<b>TOTAL</b>	<b>127,271</b>	<b>144,083</b>	<b>153,949</b>	<b>164,738</b>	<b>176,554</b>

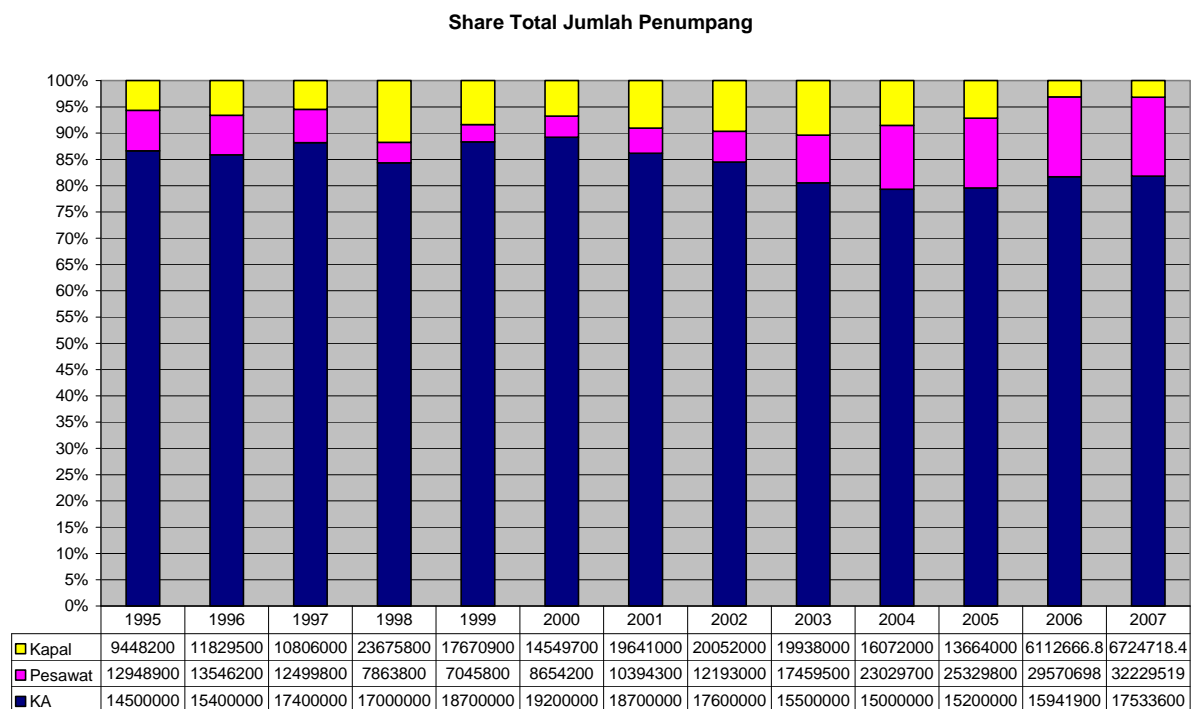
Sumber : Statistik Indonesia, BPS, diolah LMFEUI \*) Prediksi

Jumlah penduduk di propinsi-propinsi tersebut diprediksikan akan mengalami kenaikan sebesar 4% atau sekitar 6 (enam) juta jiwa. Adapun penduduk di wilayah Sumatera pada tahun 2015 diprediksikan memiliki proporsi sebesar 16% dari total propinsi pada tabel di atas atau wilayah Jawa memiliki proporsi sebesar 84% yang mencapai 129,26 juta jiwa. Berdasarkan data ini, maka wilayah Jawa mempunyai potensi demand yang terbesar dan apabila digarap secara baik akan menghasilkan pendapatan yang signifikan bagi perusahaan. Apalagi dengan adanya

Otonomi Daerah yang menyebabkan pertumbuhan ekonomi di masing-masing propinsi diperkirakan akan mengalami peningkatan disertai mobilitas yang tinggi dari penduduk di wilayah tersebut menyebabkan kebutuhan akan jasa angkutan penumpang dan barang semakin meningkat.

Kedua, analisis lebih jauh peluang pengembangan bisnis ke depan baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang (kargo). Perkembangan angkutan penumpang di Indonesia dapat dilihat dari grafik berikut ini:

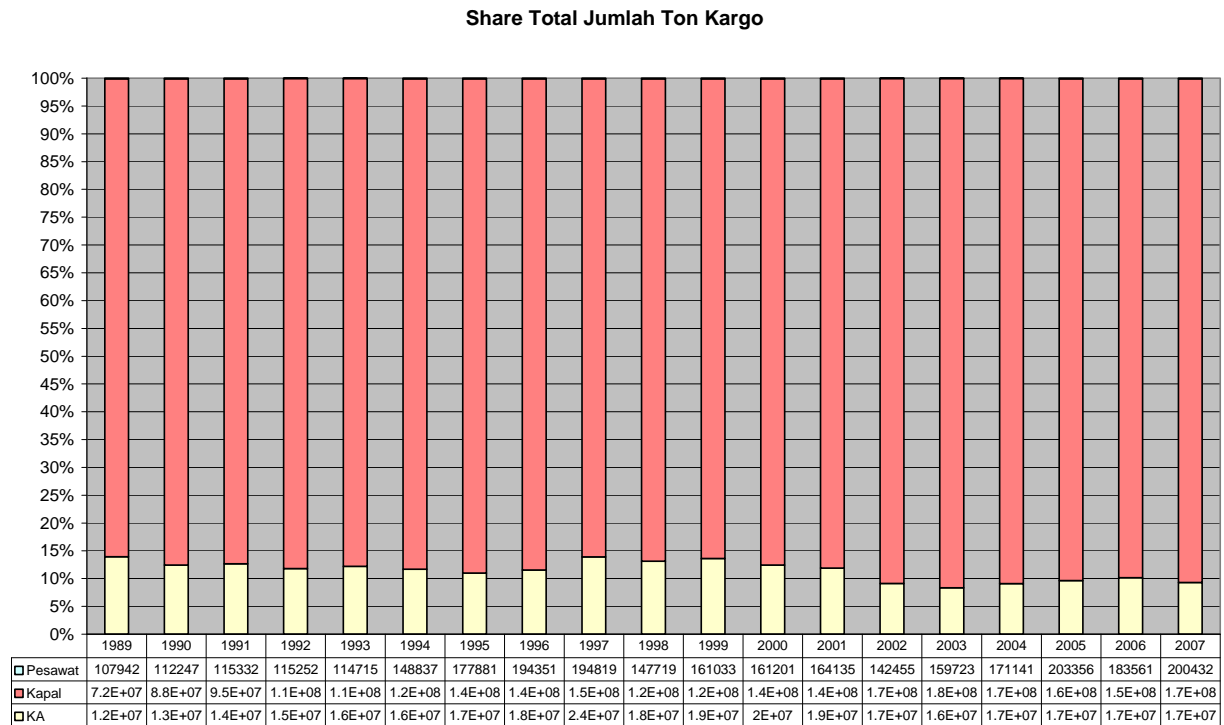
**Gambar 1**  
**Trend Jumlah & Share Penumpang**  
**yg Diangkut Kereta Api, Pesawat & Kapal**



Dari grafik di atas tampak bahwa total jumlah penumpang yang diangkut kereta api setiap tahunnya masih yang terbesar dibandingkan dengan pesawat maupun kapal laut. Namun berdasarkan pangsa (*share*) relatif sudah stagnan menjadi sekitar 80% pada 2007 (dari puncaknya 90% pada 1999 – 2000). Sementara *share* penumpang yang diangkut pesawat menunjukkan pertumbuhan yang pesat dan kapal laut semakin mengecil. Hal tersebut menggambarkan superioritas daya jangkauan pesawat yang melayani daerah-daerah yg tidak tercakup layanan kereta api. Masih bertahannya *share* kereta api pada kisaran 80% menggambarkan penguasaan kereta api di area Jawa yang merupakan daerah terpadat penduduknya di Indonesia. Untuk jangka menengah (hingga 5 tahun ke depan) kondisi seperti ini diperkirakan tidak berubah. Walaupun begitu PT KA sebagai BUMN berpeluang meningkatkan *share* jumlah penumpang yang diangkut (mengingat keunggulan moda transportasi kereta api dengan kapasitas angkut yang besar dan biaya operasional relatif murah) dengan memperluas layanan jaringan kereta api di daerah-daerah urban (kota besar utama) di Jawa dan Sumatera.

Sementara untuk perkembangan angkutan barang (kargo) di Indonesia dapat dilihat dari grafik berikut ini:

**Gambar 2**  
**Trend Jumlah & Share Barang**  
**yg Diangkut Kereta Api, Pesawat & Kapal**



Dari grafik diatas tampak bahwa total jumlah kargo yang diangkut di Indonesia masih didominasi oleh kapal laut, hal ini wajar mengingat geografi wilayah Indonesia yang merupakan kepulauan. Sementara pangsa (*share*) kargo yang diangkut kereta api setiap tahunnya relatif sudah menurun dan stagnan menjadi sekitar 10% sejak 2007 (dari puncaknya yang hampir 15% pada 1997 – 1999). Sementara *share* kargo yang diangkut pesawat relatif tidak signifikan dan ini menunjukkan moda transportasi ini dinilai mahal untuk angkutan kargo dengan kapasitas yang juga relatif terbatas. Semua hal ini sesungguhnya menunjukkan potensi kereta api sebagai sarana pengangkutan barang (kargo).

Saat ini, angkutan kereta api hanya dilayani oleh PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, sebuah BUMN. Karena itu, analisis peluang ini bisa menjadi masukan bagi BUMN tersebut untuk merumuskan strategi bisnisnya. Misalnya, PT KA harus mampu meningkatkan cakupan jaringan maupun kapasitas pelayanan di daerah-daerah pusat industri, pertambangan dan wilayah penghasil perkebunan/pertanian di Indonesia. Melihat banyaknya jumlah yang diangkut oleh kapal, justru memperkuat argumen potensi peningkatan bisnis kargo KA jika mampu menjadi feeder utama kargo dari daerah-daerah pusat industri, pertambangan dan wilayah penghasil perkebunan/pertanian menuju pelabuhan atau juga dari pelabuhan menuju pusat-pusat manufaktur maupun sebaliknya.