PERKEMBANGAN PARIWISATA BAHARI DI PARIAMAN DAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN SIBINUANG (2008-2018)

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan Satrata Satu 1 (S1) Pada Program Studi Pendidikan Sejarah

Oleh:

ALAN CAKRA ARMANDO

2016/16046055

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH

JURUSAN SEJARAH

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI PADANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN SRKISPI

PERKEMBANGAN PARIWISATA BAHARI DI KOTA PARIAMAN DAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN SIBINUANG (2008-2018)

Nama	: Alan Cakra Armando
BP/NIM	: 2016/16046055
Program Studi	: Pendidikan Sejarah
Jurusan	: Sejarah
Fakultas	: Ilmu Sosial

Padang, Desember 2020

Disetujui Oleh:

Ketua Jurusan Sejarah

Dr. Rusdi, M.Hum

NIP. 196403151992031002

Pembimbing

Dr. Siti Fatimah, M.Pd,.M.Hum

NIP. 19610218 198403 2 001

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah Dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang Pada Hari Selasa, 17 November 2020

PERKEMBANGAN PARIWISATA BAHARI DI KOTA PARIAMAN DAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN SIBINUANG (2008-2018)

Nama	**: Alan Cakra Armando**
BP/NIM	**: 2016/16046055**
Program Studi	**: Pendidikan Sejarah**
Jurusan	**: Sejarah**
Fakultas	**: Ilmu Sosial**

Padang, Desember 2020

Tim Penguji Tanda Tangan

Ketua : 1. Dr. Siti Fatimah, M.Pd,.M.Hum

Anggota : 1. Drs. Etmi Hardi, M.Hum

2. Dr. Rusdi, M.Hum

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Alan Cakra Armando

BP/NIM : 2016/16046055

Program Studi : Pendidikan Sejarah

Jurusan : Sejarah

Fakultas : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul "**PERKEMBANGAN PARIWISATA DI KOTA PARIAMAN DAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN SIBINUANG (2008-2018)**" adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan hasil karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan syarat hukum dan ketentuang yang berlaku, baik di instansi UNP maupun di masyarakat dan Negara.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran dan rasa langsung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Padang, Desember 2020

Diketahui Oleh
Ketua Jurusan Sejarah

Dr. Rusdi, M.Hum

NIP.19640315 199203 1 002

Saya Menyatakan

Alan Cakra Armando

NIM. 16046055/2016

ABSTRAK

Alan Cakra Armando. (16046055/2016). "Perkembangan Pariwisata Bahari di Kota Pariaman dan Transportasi Perkeretaapian Sibinuang (2008-2018)". ***Skripsi***. Padang: Program Studi Pendidikan Sejarah. Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang.

Penelitian ini mengkaji mengenai perkembangan positioning destination utama dan Supporting Destination penunjang pariwisata bahari di Kota Pariaman dengan analisis potensi wisata 3A (aksesibilitas, atraksi dan amenitas). Pariwisata bahari di Kota Pariaman terus mengalami perkembangan yang pesat sebagai kota tujuan wisata, hal ini memberikan dampak ekonomi bagi pemerintah kota dan masyarakat sebagai pelaku jasa pariwisata di Kota Pariaman. Kereta Api Sibinuang sebagai aksesibilitas utama wisata memiliki pengaruh yang besar terhadap jumlah kunjungan wisatawan ke Kota Pariaman sejak mulai dioperasikan. Kereta Api Sibinuang menjadi transportasi massal andalan dengan banyak keunggulan dibandingkan angkutan umum lainnya diantaranya harga tiket yang murah, jumlah kapasitas penumpang yang besar, fasilitas seperti AC, Toilet, Tempat Sampah serta keamanan CCTV dan POLSUSKA (Polisi Khusus Kereta Api) yang menjaga penumpang dan barang bawaannya.

Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan perkembangan positioning destination utama dan Supporting Destination penunjang pariwisata bahari di Kota Pariaman dan perkembangan kereta api sibinuang sebagai aksesibilitas wisata di Kota Pariaman dari tahun 2008-2018. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri atas beberapa tahap yaitu, (1) Heuristik; (2) Kritik sumber melalui kritik internal dan kritik eksternal; (3) Interpretasi data; dan (4) Historiografi. Sumber primer didapat dari observasi, wawancara, arsip pemerintah daerah dan statistik, sedangkan sumber sekunder didapat dari berita dan literatur terkait pariwisata Pariaman.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Kota Pariaman sebagai kota tujuan wisata telah mengalami perkembangan yang pesat dalam 10 tahun terakhir. Pantai Gandoriah sebagai obyek wisata utama di dukung dengan Supporting Destination wisata pantai dan pulau (Pantai Kata, Pantai Cermin, Pulau Angso Duo, Pulau Kasiak) sebagai wisata penunjang, wisata kuliner Nasi Sek, Sala Lauak dan berbagai olahan makanan laut. Pengembangan fasilitas sarana dan prasarana wisata terus di lakukan tiap tahunnya dengan membangun dan merenovasi fasilitas yang ada. Atraksi wisata sebagai daya tarik wisatawan juga terus di selenggarakan tiap tahunnya dengan memanfaatkan keindahan alam dan kekayaan sejarah serta budaya Koata Pariaman seperti festival Tabuik, Pariaman Internasional Triathlon, Pariaman Fashion Parade, Pariaman Cat Show, Tinju Pantai dan Pariaman Batagak Gala. Kunjungan wisatawan baik wisatawan lokal dan asing terus mengalami peningkatan tiap tahunnya. Aktivitas pariwisata ini memiliki dampak bagi pendapatan asli daerah dan khususnya pelaku jasa pariwisata seperti pedagang kaki lima, pemilik rumah makan, pengusaha kapal, pengrajin souvenir dan oleh-oleh khas Pariaman. Jumlah penumpang tiap tahun terus naik diiringi dengan jumlah kunjungan wisata yang datang ke Kota Pariaman menggunakan Kereta Api Sibinuang.

Kata Kunci: *Pariwisata Bahari, Aksesibilitas, Atraksi, Amenitas, Kereta Api Sibinuang*

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Allah *subhanahu wa ta'ala* Tuhan seluruh alam, serta *shalawat* dan salam kepada Rasul-Nya Muhammad *shalallahu 'alaihi wa sallam*. Dengan segala rahmat dan ketentuan-Nya penulis dapat menyusun karya ilmiah ini, dengan judul ***Perkembangan Pariwisata Bahari di Pariaman dan Transportasi Perkeretaapian Sibinuang (2008-2018)***. Skripsi ini disusun untuk memenuhi syarat-syarat menyelesaikan studi Sarjana Pendidikan Strata 1 di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

1. Ibu Dr. Siti Fatimah, M.Pd., M.Hum. sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial UNP sekaligus pembimbing, yang telah meluangkan waktu dan tempat, dengan segala kerelaan dan kesabaran serta masukan berharga selama penulisan skripsi.
2. Bapak Drs. Etmi Hardi, M. Hum. dan Dr. Rusdi, M.Hum sebagai tim penguji yang menyumbangkan berbagai pikiran dan saran konstruktif untuk penyempurnaan skripsi.
3. Bapak Dr. Rusdi, M.Hum. selaku Ketua Jurusan Sejarah beserta jajaran dosen dan tenaga pendidikan, yang mewadahi penulis untuk membuat skripsi.
4. Dinas Pariwisata Kota Pariaman yang telah mengizinkan penulis untuk melakukan penelitian dan memberikan informasi yang bermanfaat untuk menyusun skripsi ini.
5. Ayah dan Ibu sebagai orang tua, dengan segala dorongan material, moral dan spiritual senantiasa mendukung penulis, terutama pada masa pandemi selalu memberi dukungan yang tidak diberikan orang lain, demi kelancaran penulisan skripsi

6. Rekan-rekan mahasiswa Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial UNP yang sedikit banyak merelakan diri untuk memberi informasi yang bermanfaat, untuk penyusunan skripsi.

Semoga segala bantuan yang diberikan semua pihak dibalas Allah Yang Maha Sempurna dengan kebaikan pula. Dengan menyadari ketidaksempurnaan diri, penulis menyadari bahwa penelitian yang telah dilaksanakan ini juga terdapat ketidaksempurnaan pula. Oleh sebab itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk setiap kesalahan yang ditemukan dalam karya ilmiah ini. Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang ingin memanfaatkannya.

Padang, November 2020

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK i
KATA PENGANTAR ii
DAFTAR ISI iv
DAFTAR GAMBAR iii
DAFTAR TABEL iv
DAFTAR LAMPIRAN v
BAB I 1
PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Batasan dan Rumusan Masalah 17
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian 17
D. Tinjauan Pustaka 18
1. Studi Relevan 18
2. Kerangka Konseptual 23
3. Kerangka Berpikir 30
E. Metode Penelitian 31
BAB II 34
GAMBARAN UMUM KOTA PARIAMAN (2008 - 2018) 34
A. Keadaan Kota Pariaman 34
1. Letak Geografis 34
2. Iklim dan Curah Hujan 36
3. Keadaan Penduduk 37
4. Ketenagakerjaan 39
5. Aksesibilitas 40
B. Kondisi Sosial dan Ekonomi 42
C. Potensi Wisata Kota Pariaman 44
BAB III 48
PERKEMBANGAN PARIWISATA BAHARI DI KOTA PARIAMAN DAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN SIBINUANG 48
A. Perkembangan Positioning Destination dan Supporting Destination Pariwisata Bahari Kota Pariaman 48

1. Positioning Destination Pariwisata Bahari Kota Pariaman 50
2. Supporting Destination Kota Pariaman 56
a. Wisata Pantai dan Pulau 57
b. Wisata Kuliner 64
B. Kereta Api Sibinuang Sebagai Aksesibilitas Wisata Kota Pariaman 86
BAB IV 99
PENUTUP 99
A. Kesimpulan 99
B. Saran 101
DAFTAR PUSTAKA 103

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Pintu Gerbang masuk Pantai Gandoriah..... 51
Gambar 2 Pantai Gandoriah..... 53
Gambar 3. Pelatihan Pelaku Jasa Pariwisata 56
Gambar 4. Tugu Pantai Kata..... 58
Gambar 5. Tugu Pantai Cermin..... 59
Gambar 6. Kejuaraan Sepatu Roda tahun 2018 60
Gambar 7. Taman Anas Malik..... 60
Gambar 8. Pariaman Skate Park..... 61
Gambar 9. Pujasera..... 66
Gambar 10. Festival BudayaTabuik..... 72
Gambar 11. Sertifikat Penghargaan Tabuik 2017..... 73
Gambar 12. Gubuk Salero Nasi Sek..... 82
Gambar 13. Pos Kesehatan dan Pos Pengamanan Terpadu..... 83
Gambar 14. Kereta Api Sibinuang..... 90
Gambar 15. Bagian dalam Kereta Api Sibinuang..... 91
Gambar 16. Tiket Kereta Api Sibinuang..... 92
Gambar 17. Penumpang Kereta Api Sibinuang di Stasiun Padang..... 95
Gambar 18. Angkot di Stasiun Padang menuju Kota Pariaman 96
Gambar 19. Penumpang Kereta Api Sibinuang di Shelter Air Tawar..... 97
Gambar 20. Penumpang Kereta Api Sibinuang di Stasiun Tabing 97
Gambar 21. *Free Charge* di Stasiun Tabing 98

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jadwal KA Sibinuang Padang-Pariaman..... 9

Tabel 2. Jumlah penumpang kereta api Padang-Pariaman..... 11

Tabel 3. Jumlah penumpang kereta api Pariaman-Padang tahun 2018.....11

Tabel 4. Perkembangan KunjunganWisatawan Pariaman..... 13

Tabel 5. Jumlah Hotel/Penginapan yang ada di Pariaman.....13

Tabel 6. Banyak dan Jenis Objek Wisata di Kota Pariaman tahun 2008- 2018..... 14

Tabel 7. Jumlah pedagang yang memiliki izin usaha perdagangan (SIUP) menurut golongan dan kecamatan..... 15

Tabel 8. Jumlah Restoran/Rumah Makan menurut Kecamatan di Kota Pariaman..... 16

Tabel 9. Luas Kecamatan di Kota Pariaman.....35

Tabel 10. Tinggi Rata-rata Dari Permukaan Laut..... 35

Tabel 11. Curah Hujan di Kota Pariaman.....37

Tabel 12. Kepadatan penduduk Kota Pariaman 2008-2018..... 38

Tabel 13. Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin Pada Masing Kecamatan di Kota PariamanTahun 2018.....39

Tabel 14. Potensi dan Penyebaran Objek Wisata Menurut Kecamatan di Kota Pariaman..... 46

Tabel 15. Perkembangan pembangunan Fasilitas Pariwisata di Pariaman..... 54

Tabel 16. Panjang jalan menurut status jalan dan jenis permukaan jalan di Kota Pariaman tahun 2018..... 67

Tabel 17. Event-Event Kota Pariaman.....70

Tabel 18. Jumlah Hotel Dan Penginapan di Kota PariamanTahun 2018..... 80

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Pedoman Wawancara 110

Lampiran 2. Dokumentasi Penelitian 111

Lampiran 3. Surat Izin Penelitian 116

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pariwisata menjadi salah satu kegiatan industry terbesar dibandingkan dengan sector ekonomi lainnya. Fenomena ini membuat banyak negara, wilayah, masyarakat maupun investor didunia mulai terjun dan melibatkan diri dalam dunia kepariwisataan.[1] Pariwisata dapat memperluas lapangan kerja, kesempatan untuk berusaha, meningkatkan pendapatan negara serta memperkenalkan alam dan kebudayaan yang ada.[2]

Di Indonesia sendiri istilah pariwisata digunakan sebagai pengganti istilah asing "*Tourism"* atau "*Travel"* yang diberi makna oleh pemerintah Indonesia adalah mereka yang meninggalkan rumah untuk mengadakan perjalanan tanpa mencari nafkah di tempat-tempat yang dikunjungi sambil menikmati kunjungan mereka.[3] Dewasa ini perkembangan pariwisata di Indonesia semakin pesat, sector pariwisata dijadikan sebagai industry potensial sebagai alat pengembangan potensi daerah.

Salah satu daerah yang menjadi perhatian dalam penelitian ini adalah Kota Pariaman yang berada di Provinsi Sumatera Barat. Kota yang dikenal dengan sebutan kota pantai ini memiliki potensi alam untuk dikembangkan menjadi daerah tujuan wisata khususnya wisata maritim/bahari. Wisata maritim/bahari

[1] Yoety A, Oka, dkk. *Pariwisata Budaya Masalah dan Solusinya,* (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006). Hal 11.

[2] Arif Budiman. *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1995). Hal 1.

[3] Nyoman S Pendit. *Ilmu Pariwisata Sebuah Pengantar Perdana,* (Jakarta: PT. Pradnya Paramita,2002). Hal 30.

merupakan salah satu jenis wisata yang dikaitkan dengan kegiatan olahraga air seperti didanau, pantai, teluk atau laut lepas seperti memancing, berlayar, menyelam sambal melakukan pemotretan, kompetensi berselancar, balapan mendayung, berkeliling melihat taman laut dengan pemandangan indah dibawah laut, serta berbagai rekreasi perairan yang banyak dilakukan didaerah atau negara maritim.[4]

Seiring dengan kebijakan pemerintah dalam upaya untuk mewujudkan otonomi daerah yang semakin nyata, dinamis dan bertanggung jawab maka upaya pembangunan pariwisata akan semakin penting dan peranannya dalam mendorong pembangunan daerah dimasa yang akan datang. Hal ini mengandung konsekuensi yang dapat menimbulkan berbagai langkah secara optimal guna menggali dan memanfaatkan potensi kepariwisataan sebagai salah satu pendapatan daerah. Hal ini dapat membantu meningkatkan dampak terhadap sosial dan ekonomi masyarakat setempat dari perkembangan wisata.[5]

Kota Pariaman memiliki potensi wisata alam yang sangat besar dan dapat dikembangkan dengan menyelenggarakan atraksi budaya, sejarah dan buatan disekitar destinasi alam. pantai Gandoriah merupakan salah satu wisata alam dan menjadi Kawasan strategis karena berada dipusat kota, setiap tahunnya di pantai ini diadakan atraksi budaya dan sejarah yaitu Festival Tabuik dan Event

[4] Bakaruddin. *Perkembanggan dan Permasalahan Kepariwisataan,* (Padang: UNP Press, 2013). Hal 40

[5] Nini Putri. 2016. Dampak Perkembanganwisata Pantai Gandoriah Terhadap sosial Ekonomi Masyarakat (Kasus: Masyarakat Kelurahan Pasir Kecamatan Pariaman Tengah Kota Pariaman). Program Studi Pendidikan Sosiologi Sekolah Tinggi Keguruan Dan Ilmu Pendidikan (STKIP) PGRI Sumatera Barat

buatan yaitu Pariaman Internasional Triathlon dan Tinju Pantai yang merupakan *sport tourism*.

Middleton memberikan pengertian produk wisata lebih dalam yaitu produk wisata dianggap sebagai campuran dari tiga komponen utama daya tarik, fasilitas ditempat tujuan dan aksesibilitas tujuan, yaitu: *Pertama*, atraksi: elemen-elemen didalam suatu atraksi wisata yang secara luas menentukan pilihan konsumen dan mempengaruhi motivasi calon-calon pembeli diantaranya: atraksi wisata alam, atraksi wisata buatan/binaan manusia, atraksi wisata budaya dan atraksi wisata sosial. *Kedua*, amenitas/fasilitas yaitu terdapat unsur-unsur didalam suatu atraksi yang memungkinkan pengunjung untuk menginap dan dengan kata lain untuk menikmati dan berpatisipasi didalam suatu atraksi wisata.

Ketiga, aksesibilitas: elemen-elemen ini adalah yang mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi, seperti infrastruktur, Jalan, bandara, jalur kereta api, pelabuhan laut, perlengkapan (ukuran, kecepatan, jangkauan dari sarana transportasi umum). Salah satu aksesibilitas ke Pariaman yaitu menggunakan Kereta Api Sibinuang. Faktor- faktor yang mempengaruhi masyarakat Kota Padang dan Kota Pariaman maupun masyarakat daeri daerah lainnya menggunakan Kereta api adalah karena Kereta Api memiliki muatan/jumlah penumpang yang banyak, lebih aman, tepat waktu, nyaman, dan harga yang terjangkau bagi semua kalangan masyarakat. Hal ini membuat kereta api mempunyai daya tarik tersendiri bagi masyarakat sebagai alat penunjang

dalam beraktivitas. Faktor lain yang menyebabkan masyarakat menggunakan kereta api dibandingkan transportasi lain adalah untuk berekreasi ke kota Pariaman.

Transportasi merupakan media perpindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kebutuhan untuk sarana transportasi semakin meningkat di ikuti laju pertambahan jumlah penduduk, Pengguna jasa transportasi menginginkan layanan yang nyaman, murah dan tepat waktu. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai factor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.[6]

Kehadiran kereta api awalnya di Indonesia tak terlepas dari kepentingan Belanda untuk membawa alat perang dan pertimbangan ekonomi seperti ditemukannya batu bara dalam jumlah besar di Ombilin Sawahlunto. Pengadaan Kereta Api ditujukan untuk mengangkut hasil tambang dari tempat penambangan ke pelabuhan di Teluk Bayur yang saat itu bernama *Emmahaven.*[7] Untuk mempermudah pengangkutan, Hindia Belanda

[6] Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

[7] Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, *Sejarah Perkeretaapian Jilid I*, Bandung: Angkasa, hlm.79

membangun jalur kereta api sepanjang 155 Km dari Sawahlunto hingga pelabuhan Teluk Bayur melalui Padang Panjang. Selama 109 tahun, jalur tersebut digunakan secara rutin untuk mengangkut batubara dan penumpang. Seiring dengan berhentinya pasokan batubara dari Sawahlunto yang dikelola PT Bukit Asam, terhenti pula operasi rutin kereta api dijalur tersebut tahun 2003. Penelitian dan persiapan mengenai pembangunan jalan rel kereta api di Sumatera Barat dikerjakan tahun 1873-1875, keputusan mengenai pelaksanaan pembuatan jalan rel dikeluarkan tahun 1887. Pemerintah bertindak selaku pelaksana pembangunan ini[8].

Selain jalur Teluk Bayur-Sawahlunto, Belanda juga membangun jalur Padang-Bukittinggi-Payakumbuh-Limbanang sepanjang 72 Km. Jalur ini dioperasikan untuk mengangkut hasil bumi dari pedalaman Sumatera Barat. Seiring berkembangnya transportasi darat, kereta api mulai tersisih dan tidak beroperasi sejak tahun 1973. Saat ini hanya tersisa jalur Padang-Pariaman sepanjang 60,79 Km dan Teluk Bayur-Indarung sepanjang 12,637 Km yang masih rutin beroperasi setiap harinya. Kondisi perkeretaapian di Provinsi Sumatera Barat saat ini, memiliki panjang jalan kereta api ±280 Km, namun 30% lebih merupakan jalur kereta api non operasi (tidak aktif). Jalur yang tidak beroperasi tersebut memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai jalur

[8] I Made Asdhiana, Artikel ini telah tayang di Kompas.com dengan judul "Yang Tersisa dari Kejayaan Kereta Api diSumbar https://travel.kompas.com/read/2016/01/05/113900627/Yang.Tersisa.dari.Kejayaan.Kereta.Api.di.Sumbar. Diakses tanggal 4 April 2019.

angkutan penumpang dan barang sehingga dapat mengurangi beban lalu lintas jalan yang sangat tinggi di wilayah Provinsi Sumatera Barat[9].

Pada Awal tahun 1950-an pemerintah Indonesia menasiona-lisasikan seluruh asetaset perusahaan kereta api milik Belanda. Tujuannya untuk membangun perekonomian Indonesia yang hancur akibat perang kemerdekaan. Setelah perang kemerdekaan sarana dan prasarana kereta api di Sumbar banyak yang hancur akibat perang, sehingga perlu perbaikan. DKA (Djawatan Kereta Api) pun memesan lokomotif untuk melakukan peremajaan. Dekade 1950-1960-an merupakan "masa perjuangan" sebab DKA harus bertahan dengan banyak jalur yang merugi, dan kurangnya sarana dan prasarana, itu pun dengan kondisi yang sangat memprihatinkan. Meski demikian, pada era 1950-an kereta api menjadi alat transportasi penting dengan datangnya lokomotif diesel. Pada 1957-1967 sekitar 250 lokomotif diesel beroperasi, dan menggantikan berbagai lok uap yang banyak beroperasi di lintasan utama. Di tahun 1963, DKA berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).[10]

Pada rentang tahun 1970-an sampai tahun 1990 adalah perjuangan perusahaan kereta api untuk tetap hidup. Dalam rangka mempertahankan keberadaan perusahaan ini, maka pemerintah terpaksa ikut campur dengan melanjutkan kerjasama dengan PT Semen Padang dalam pengangkutan

[9] Laporan Rapat Koordinasi Gubernur dengan Bupati/Walikota se-Sumatera Barat Dalam Rangka Peningkatan Kualitas Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Padang. 13 April 2015. Hal 11.

[10] Aulia Rahman. Penerapan Teknologi Rel Kereta Api Di Sumatera Barat : Mahasiswa Pascasarjana Sejarah, Fak. Ilmu Budaya Universitas Andalas dan Anggota Komunitas Rangkiang Budaya

semen. Pengoperasian pada jalur Padang ke Pariaman juga mengalami kerugian hampir tiap tahun. Akan tetapi pada akhir tahun 1977, permintaan batu bara meningkat, sehingga perusahaan mendatangkan lokomotif baru sebanyak 31unit guna mengantisipasi persaingan dengan kendaraan bermotor. Setelah era reformasi, terjadi penurunan produksi batubara yang cukup signifikan. Hal ini diperparah dengan berhenti beroperasinya angkutan CPO dari Naras karena adanya keterkaitan perusahaan perkebunan sawit tersebut dengan keluarga Cendana. Finalnya pada akhir tahun 2002 PT BA-UPO resmi menghentikan produksi batubara ombilinnya sekaligus ikut menutup operasional angkutan batubara yang menggunakan rangkaian kereta api sejak zaman kolonial. Kini yang tersisa hanyalah sarana untuk angkutan semen PT Semen Padang yang menjadi andalan utama sebagai sumber pemasukan dan kereta api lokal Padang-Pariaman serta kereta wisata yang beroperasi setiap hari dari Padang menuju Pariaman.[11]

Jalur kereta api dari Padang ke Pariaman melewati 8 buah stasiun yaitu Stasiun Utama Sawahan, Stasiun Duku, Stasiun Pasar Usang, Stasiun Lubuk Alung, Stasiun Pauh Kambar, Stasiun Kurai Taji, Stasiun Pariaman dan Stasiun Naras. PT. KAI DIVRE II Sumatera Barat juga sudah menyediakan dan merenovasi beberapa stasiun ataupun tempat perhentian sementara (shelter) seperti Stasiun Utama Sawahan, shelter Pasar Alai, shelter Air Tawar, stasiun Tabing, shelter Lubuk Buaya, stasiun Duku, stasiun Lubuk Alung, shelter Pauh Kambar, shelter Kurai Taji dan stasiun Pariaman. Untuk

[11] Yuliansahputra, http://sumaterarailways.blogspot.com/2016/01/sejarah-perkeretaapian-sumatera-barat.html, Diunduh tanggal 25 September 2019 jam 15.30

meningkatkan jumlah penumpang kereta api, PT. KAI DIVRE II Sumatera Barat juga menerapkan sistem booking tiket atau pemesanan tiket rombongan.[12]

Upaya pemerintah untuk mengaktifkan kembali Stasiun Naras terealisasikan pada Jumat, 22 Maret 2019. Reaktivasi jalur Kereta Api Naras telah diresmikan oleh Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi sekaligus meresmikan modernisasi Stasiun Naras, reaktivasi jalur KA ini merupakan yang kedua diselesaikan di Sumatera Barat dari total program reaktivasi perkeretaapian sepanjang 213 kilometer. Reaktivasi pertama telah diselesaikan dan dioperasikan sepanjang 27 kilometer, yaitu rute Lubuk Alung-Kayu Tanam dan Pariaman-Naras. Dari total panjang Rel KA di Sumatera Barat sepanjang 304 kilometer, saat ini telah direaktivasi dan dioperasikan sepanjang 72,2 kilometer. Jalur tersebut dilayani KA Sibinuang, yang sebelumnya hanya melayani lintas Padang – Pariaman. Dengan diresmikannya stasiun Naras dan pengoperasian jalur KA Pariaman-Naras, layanan operasional KA Sibinuang bertambah dengan rute Padang – Pariaman – Naras.[13]

Pada tahun 2008 dimulai operasi pelayanan Kereta Api Sibinuang Merupakan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi AC Plus Lokal yang

[12] Haris Fitriadi. 2018. Analisis permintaan jasa transportasi kereta api (studi kasus: KA Sibinuang Rute Padang-Pariaman). Program studi ekonomi pembangunan fakultas ekonomi: UNAND

[13] Azis Husain, https://industri.kontan.co.id/.../reaktivasi-jalur-kereta-dari-pariaman-ke-stasiun-naras-p... Diunduh tanggal 01 april 2019 jam 20.30

dioperasikan Oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Padang yang Melayani Rute Padang-Pariaman dan Sebaliknya. Kereta Api ini berada di bawah kendali Divisi Regional II Sumatera Barat. Kereta api ini merupakan salah satu sedikit layanan kereta api penumpang yang dioperasikan di samping kereta bandara Minangkabau Ekspres dan bus rel Lembah Anai. Kereta api ini melaksanakan perjalanan Padang-Pariaman 4 Kali pergi-pulang (PP) dalam satu perjalanan sehari dengan tarifnya Rp. 2.500,00. Sampai tahun 2016, tarifnya berubah menjadi Rp. 5.000,00. Kereta Api Sibinuang berjumlah 8 unit melayani 4 kali jadwal kereta api Padang-Pariaman dan Pariaman-Padang. Sejak di operasikan tahun 2008-2018 jumlah penumpang dari Kereta Api Sibinuang Jalur Pariaman ke Padang mengalami peningkatan tiap tahunnya, walaupun ada di tahun 2011 dan 2016 terjadi penurunan penumpang yang cukup banyak. Kereta Api Sibinuang berjumlah 8 lokomotif yang terbagi dua untuk jalur 2 Jalur yaitu Padang-Pariaman dan Pariaman-Padang, setiap kereta api memiliki jadwal keberangkatan yang berbeda-beda. Berikut merupakan jadwal keberangkatan Kereta Api Sibinuang Jalur Padang-Pariaman dan Pariaman-Padang.[14]

Tabel 1. Jadwal KA SIBINUANG PADANG-PARIAMAN

No. KA	Padang	Alai		Air Tawar		Tabing		Lubuk Buaya	
	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt
B2	05.45	05.50	05.51	05.55	05.56	06.03	06.05	06.13	06.14
B4	09.00	09.05	09.06	09.10	09.11	09.18	09.20	09.28	09.29
B6	14.00	14.04	14.05	14.11	14.12	14.19	14.21	14.28	14.29
B8	17.10	17.14	17.15	17.21	17.22	17.29	17.35	17.42	17.43

[14] Data penelitian berdasarkan observasi langsung ke PT. KAI Divisi Regional II Sumbar, Tanggal 26 Maret 2019

No. KA	Duku		Lubuk Alung		Pauh Kambar		Kuraitadji		Pariaman
	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Brngkt
B2	06.21	06.23	06.41	06.46	06.58	06.59	07.08	07.09	07.19
B4	09.36	09.38	09.56	10.02	10.14	10.15	10.24	10.25	10.36
B6	14.40	14.42	15.01	15.05	15.17	15.18	15.17	15.28	15.37
B8	17.54	17.56	18.14	18.16	18.28	18.29	18.38	18.39	18.50

Sumber: PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Tahun 2019

*Khusus hari Sabtu dan Minggu Jadwal Keberangkatan dari Stasiun Padang jam 07.00 pagi

Jadwal KA SIBINUANG PARIAMAN-PADANG

No. KA	Pariaman	Kuraitadji		Pauh Kambar		Lubuk Alung		Duku	
	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt
B2	06.05	06.14	06.15	06.24	06.25	06.37	06.43	07.01	07.03
B4	09.20	09.29	09.30	09.39	09.40	09.52	09.58	10.17	10.19
B6	14.25	14.34	14.35	14.44	14.45	14.57	15.03	15.22	15.24
B8	16.20	16.29	16.30	16.39	16.40	16.52	16.55	17.14	17.16

No. KA	Lubuk Buaya		Tabing		Air Tawar		Alai		Padang
	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg
B2	07.12	07.13	07.18	07.20	07.27	07.29	07.34	07.35	07.39
B4	10.28	10.29	10.36	10.38	10.45	10.47	10.54	10.55	10.57
B6	15.33	15.34	15.42	15.44	15.51	15.53	15.59	16.00	16.05
B8	17.25	17.26	17.33	17.35	17.44	17.46	17.52	17.53	17.58

Sumber: PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat tahun 2019

Kereta Api Sibinuang sebagai sarana angkutan sehari-hari anak sekolah, mahasiswa, pegawai pemerintah dan swasta menjadikan kereta api sebagai alat transportasi pulang pergi oleh masyarakat pariaman dan sekitarnya juga masyarakat Padang yang ada keperluan ke Pariaman. Biasanya di hari tertentu terjadi penambahan jumlah penumpang khususnya jalur dari Padang ke Pariaman karena hari besar seperti Tabuik, Idul Fitri, Idul Adha dan hari besar islam lainnya. Factor lainnya yaitu hari libur yang dijadikan oleh banyak

kalangan masyarakat sekitar Padang ataupun dari daerah lain untuk berlibur ke Pariaman menggunakan jasa transportasi Kereta Api, pengunjung pariwisata atau pengguna kereta api yang ingin berekreasi di pariaman juga lebih memilih menggunakan kereta api karena stasiun pemberhentian tepat di depan pantai. Daya Tarik lainnya yaitu Kereta Api pengangkut penumpang hanya ada satu-satunya di Sumatera Barat yaitu Kereta Api Sibinuang jalur Padang-Pariaman juga sebaliknya. Masyarakat lebih senang menggunakan kereta api selain ongkosnya yang murah juga karena waktu tempuh yang digunakan selama perjalanan lebih cepat sampai daripada menggunakan bus yang sering terjebak macet. Jumlah penumpang harian rata-rata Kereta Api Sibinuang adalah 150.000 penumpang.

Tabel 2. Jumlah penumpang kereta api Padang-Pariaman

Tahun	Jumlah Penumpang
2013	585.754
2014	640.000
2015	962.636
2016	1.018.200
2017	1.036.277
2018	1.216.014

Sumber: PT KAI DIVRE II SUMBAR

Tabel 3. Jumlah penumpang kereta api Pariaman-Padang tahun 2018

Bulan	Jumlah Penumpang	Jumlah Pendapatan
Januari	46.083	230.415.000
Februari	41.358	206.790.000
Maret	46.959	234.795.000
April	51.283	256.415.000
Mei	48.074	240.370.000
Juni	54.155	270.775.000
Juli	56.566	282.830.000
Agustus	44.244	221.220.000
September	49.244	246.220.000
Oktober	47.680	238.400.000
November	46.998	234.990.000

Desember		64.761	323.805.000
Jumlah	2018	597.405	2.987.025.000
	2017	486.450	2.432.245.000
	2016	483.974	2.419.870.000
	2015	975.737	4.198.215.500
	2014	611.319	2.724.836.000
	2013	274.384	1.021.911.000
	2012	233.076	683.352.500
	2011	106.383	451.056.500
	2010	183.212	831.944.000
	2009	173.136	533.717.000
	2008	156.669	533.717.000

Sumber: PT KAI Unit Pelayanan Pariaman tahun 2010-2018

Dari tabel diatas disimpulkan bahwa jumlah penumpang kereta api Padang ke Pariaman mengalami peningkatan yang sangat besar, pada tahun 2013 jumlah penumpang yaitu 585.754 naik menjadi 2 kali lipat pada tahun 2018 sebesar 1.216.014 orang. Jumlah penumpang Kereta Api Pariaman-Padang dari tahun 2008-2018 mengalami pasang surut, kenaikan yang pesat yaitu dari 173.136 menjadi 975.737 dari tahun 2008-2015, lalu mengalami penurunan pada tahun 2017 sebesar 486.450 dan mengalami kenaikan sebesar 597.405 tahun 2018.[15]

Tingginya intensitas penumpang sangat berpengaruh terhadap tempat wisata di Pariaman, karena sebagian besar pengunjung wisata menggunakan transportasi kereta api Sibinuang pada hari libur yang sudah memiliki jadwal khusus. Selain itu Kota Pariaman memiliki banyak jenis tempat wisata yaitu Wisata Alam, Wisata Budaya, Wisata Sejarah dan Wisata Minat.[16]

[15] PT KAI Unit Pelayanan Pariaman tahun 2010-2018

[16] Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Pariaman Tahun 2018

Tabel 4. Perkembangan Kunjungan Wisatawan Pariaman

No	Tahun	Wisatawan		
		Domestik	Mancanegara	Jumlah
1.	2008	580.665	71	580.736
2.	2009	609.699	75	609.774
3.	2010	640.184	79	640.263
4.	2011	705.500	81	705.581
5.	2012	750.200	121	750.321
6.	2013	791.624	34	791.658
7.	2014	1.233.668	73	1.233.741
8.	2015	2.674.523	1.146	2.675.669
9.	2016	2.907.194	628	2.907.822
10.	2017	3.009.310	690	3.100.000
11.	2018	3.320.825	1.735	3.322.560

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Pariaman Tahun 2018

Dari data kunjungan wisatawan ke Pariaman diatas dapat disimpulkan bahwa dari tahun 2008-2018 jumlah wisatawan terus meningkat. Wisatawan yang mengunjungi Pariaman bisa bermalam/menginap di Hotel/Penginapan. Berikut ini jumlah Hotel/Penginapan yang ada di Pariaman.

Tabel 5. Jumlah Hotel/Penginapan yang ada di Pariaman

Kecamatan		Hotel	Penginapan	Jumlah
Pariaman Selatan		2	1	3
Pariaman Tengah		6	31	37
Pariaman Timur		2	1	3
Pariaman Utara		-	-	-
Jumlah	2018		33	43
	2017		33	43
	2016		2	9
	2015		2	9
	2014		4	9
	2013		4	9
	2012		4	9
	2011		3	8

Sumber: Kota Pariaman dalam Angka 2019

Tempat wisata itu sebagian besar sudah dikelola dengan baik oleh pemerintah dan masyarakat setempat, jadi pesona alamnya tetap terjaga dan

terawat untuk dinikmati wisatawan. Jumlah objek wisata di Pariaman yaitu 22 buah berdasarkan jenisnya yaitu wisata alam. wisata budaya, wisata sejarah dan wisata minat.[17]

Tabel 6. Banyaknya dan Jenis Objek Wisata di Kota Pariaman tahun 2008- 2018

Jumlah Objek Wisata Menurut Jenisnya						
No	Kecamatan	Wisata Alam	Wisata Budaya	Wisata Sejarah	Wisata Minat	Jumlah
1.	Pariaman Selatan	4	-	2	-	6
2.	Pariaman Tengah	5	2	3	-	10
3.	Pariaman Timur	-	-	2	-	2
4.	Pariaman Utara	3	-	-	1	4
	Jumlah 2018	12	2	7	1	22
	2017	11	2	7	2	22
	2016	12	2	8	1	23
	2015	12	2	8	1	23
	2014	12	2	7	1	22
	2013	11	2	5	1	19
	2012	11	2	5	1	19
	2011	13	2	4	5	30
	2010	6	2	3	4	21
	2009	4	2	5	2	20
	2008	*)	*)	*)	*)	*)

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Pariaman Tahun 2010-2018

Banyaknya tempat wisata yang ada di Pariaman juga memberikan peluang ekonomi bagi masyarakat sekitar tempat wisata. Masyarakat bisa berjualan dagangannya baik berupa makanan ataupun souvenir khas Pariaman. Berikut jumlah pedagang yang memiliki izin usaha perdagangan (SIUP) menurut golongan dan kecamatan tahun 2017. Berikut ini Jumlah pedagang yang memiliki izin usaha perdagangan (SIUP) menurut golongan dan kecamatan tahun 2017.

[17] Ibid

Tabel 7. Jumlah pedagang yang memiliki izin usaha perdagangan (SIUP) menurut golongan dan kecamatan

Kecamatan	Kategori		
	Pedagang Kecil	Pedagang Menengah	Pedagang Besar
Pariaman Selatan	16	2	0
Pariaman Tengah	103	10	0
Pariaman Timur	8	3	0
Pariaman Utara	10	1	0
Jumlah 2017	137	16	0
2016	186	11	0
2015	192	35	0
2014	202	20	0
2013	175	67	0
2012	257	49	0
2011	128	25	6
2010	106	16	3
2009	168	16	7
2008	151	52	1

Sumber: Kantor Pelayanan Perizinan Terpadu dan Penanaman Modal Kota Pariaman tahun 2009-2018

Dari data diatas bisa disimpulkan bahwa dari tahun 2008-2017 jumlah pedagang yang memiliki izin usaha di Kota Pariaman mengalami pasang surut dan jumlah pedagang besar dari tahun 2012 hingga 2017 tidak ada lagi. Jumlah pedagang kecil juga mengalami penurunan setelah tahun 2012 memuncak, jumlah pedagang menengah mengalami kenaikan sampai tahun 2013 lalu mengalami penurunan sesudahnya.[18]

Disekitar objek wisata Kota Pariaman, ada banyak Rumah Makan yang menyajikan masakan khas Pariaman. Hal ini menjadi daya tarik tersendiri untuk pengunjung yang ingin wisata kuliner di Kota Pariaman.

[18] Kantor Pelayanan Perizinan Terpadu dan Penanaman Modal Kota Pariaman tahun 2009-2018

Tabel 8. Jumlah Restoran/Rumah Makan menurut Kecamatan di Kota Pariaman

Kecamatan	Jumlah Restoran/Rumah Makan
Pariaman Selatan	16
Pariaman Tengah	36
Pariaman Timur	6
Pariaman Utara	5
Jumlah 2017	63

Sumber: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Pariaman Tahun 2018

Diberbagai Stasiun yang dilewati Kereta Api Sibinuang ini ada hari-hari pasar yang dibanjiri oleh pedagang kecil yang mendatangi stasiun dengan beraneka macam barang dagangan seperti makanan, mainan anak-anak, barang kerajinan untuk oleh-oleh. Jumlah pedagang yang memiliki izin usaha perdagangan menurut golongan yaitu pedagang besar, menengah serta kecil dan kecamatan dari tahun 2008-2017 terjadi peningkatan tapi jumlah pedagang yang tidak memiliki izin banyak sekali dijumpai menjajakan barang daganganya didekat stasiun ataupun pantai-pantai yang ada di Pariaman.[19] Diantara jajanan makanan yang disajikan adalah goreng Sala, Telur Asin, gorengan aneka makanan laut seperti Udang. Di tepi pantai banyak pedagang membuka tempat untuk bersantai di tempat duduk lengkap dengan paying, disana banyak makanan lainnya seperti Sate, Nasi Ampera, Nasi Goreng dan Minumannya adalah Kelapa Muda lengkap dengan es yang sangat menyegarkan.

Berangkat dari permasalahan diatas penulis ingin meneliti tentang Perkembangan Pariwisata Bahari di Pariaman dan Perkembangan Transportasi Perkeretaapian Sibinuang. Oleh karena itu penulis memberi judul penelitian

[19] Arsip Badan Pusat Statistik Kota Pariaman

ini: “Perkembangan Pariwisata Bahari di Pariaman dan Transportasi Perkeretaapian Sibinuang (2008-2018) “

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Berdasasarkan topik yang diajukan maka tulisan ini mengkaji tentang perkembangan pariwisata bahari di Kota Pariaman sejak 2008-2018 dan perkembangan Kereta Api Sibinuang sejak dioperasikan tahun 2008-2018 jalur Padang-Pariaman serta melihat pengaruh keberadaan Kereta Api Sibinuang bagi perkembangan perekonomian dan pariwisata masyarakat Pariaman. Batasan spasial penelitian ini adalah daerah Pariaman khususnya Kota Pariaman. Batasan temporalnya adalah tahun 2008-2018. Batas awal tahun 2008 adalah karena Kereta Api Sibinuang mulai dioperasikan sedangkan batas akhir tahun 2018 karena data yang ada.

Berdasarkan pembahasan di atas maka masalah penelitian dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan wisata bahari di Kota Pariaman dari tahun 2008-2018?
2. Bagaimana perkembangan kereta api sibinuang sebagai aksesibilitas wisata di Kota Pariaman?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang dirumuskan diatas maka tujuan penelitian ini secara umum adalah mendeskripsikan perkembangan positioning destination utama dan Supporting Destination penunjang pariwisata bahari di

Kota Pariaman dan perkembangan kereta api sibinuang sebagai aksesibilitas wisata di Kota Pariaman dari tahun 2008-2018.

Sesuai dengan tujuan penelitian diatas maka manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Secara teoritis penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan pengayaan terhadap karya pariwisata di Kota Pariaman dan Transportasi Perkeretaapian di Sumatera Barat khususnya Kereta Api Sibinuang.
2. Sebagai bahan pertimbangan bagi instansi terkait seperti Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Padang dan peneliti selanjutnya mengenai Pariwisata dan Transportasi Perkeretaapian itu sendiri.

Selain itu diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat menambah pengetahuan pembaca tentang Pariwisata dan ekonomi masyarakat di Kota Pariaman dan kaitannya dengan Transportasi khususnya Perkeretaapian Sibinuang.

D. Tinjauan Pustaka

1. Studi Relevan

Beberapa Penelitian tentang Pariwisata di Kota Pariaman, Penelitian Dika Asmarita yaitu Potensi Wisata Pantai Gondoriah Sebagai Objek Wisata Unggulan Kota Pariaman (1992-2016), penelitian ini mengkaji mengenai potensi wisata Pantai Gondoriah sebagai objek wisata unggulan Kota Pariaman menjadikan Kota Pariaman sebagai salah satu

tujuan wisata yang layak diperhitungkan tidak saja pada tingkat local tapi juga nasional yang menerima award serta penghargaan bergengsi dalam bidang kepariwisataan.[20]

Penelitian Elfa Ridho yaitu Sejarah Obyek Wisata Pantai Gandoriah Kota Pariaman tahun 1987-2015, penelitian ini mengkaji mengenai perkembangan wisata Pantai Gandoriah meliputi pengembangan, event dan jumlah kunjungan wisata dari tahun 1987 sejak Kota Pariaman masih menjadi Kota Administrasi Kabupaten Padang Pariaman hingga tahun 2015.[21] Penelitian Putra Hajril Fajri yaitu Wisata Bahari di Kota Pariaman (1987-2017), penelitian ini mengkaji potensi wisata bahari di Kota Pariaman dengan focus penelitian wisata unggulan Pantai Gandoriah, Pulau Angso Duo dan Pulau Kasiak.[22]

Penelitian Wahyuni yaitu Kinerja Dinas Pariwisata Kota Pariaman dalam mengelola objek wisata Pantai Gandoriah tahun 2007-2017, penelitian ini mengkaji bagaimana kinerja Dinas Pariwisata Kota Pariaman yang dalam 10 tahun terakhir sudah mulai mengelola dan mengatur Kawasan objek wisata yang ada di Kota Pariaman dengan membangun sarana yang ada di Kawasan Pantai Gandoriah.[23] Penelitian Debi Kurnia Putri yaitu Strategi Komunikasi Dinas Pariwisata Kota

[20] Dika Asmarita, "Potensi Wisata Pantai Gandoriah Sebagai Wisata Unggulan Kota Pariaman (1992-2016)". Skripsi UNP, 2018

[21] Elfa Ridho, "Sejarah Obyek Wisata Pantai Gandoriah Kota Pariaman tahun 1987-2015". Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah UNAND, 2017

[22] Putra Hajril Fajri, "Wisata Bahari di Kota Pariaman (1987-2017)". Skripsi, Ilmu Sejarah UNAND, 2018

[23] Wahyuni, "Kinerja Dinas Pariwisata Kota Pariaman dalam mengelola objek wisata Pantai Gandoriah tahun 2007-2017". Skripsi, Sejarah UNP, 2019

Pariaman dalam Pembangunan Sektor Pariwisata Pantai, penelitian ini mengkaji strategi komunikasi yang digunakan oleh dinas pariwisata Kota Pariaman dengan mengadakan event Nasional dan Internasional serta menyediakan fasilitas sarana dan prasarana penunjang pariwisata di Kota Pariaman.[24] Penelitian Devitrah Halim yaitu Pariaman pada masa otonomi daerah: (Studi perubahan fisik dan Sosial Ekonomi 2002-2016), penelitian ini mengkaji tentang pembangunan dan perkembangan Kota Pariaman sejak otonomi daerah dan masalah pembangunan dan perkembangan wilayah, perkembangan Pendidikan, tersedianya lahan, peranan pemerintah dan karakter masyarakat Kota Pariaman.[25]

Beberapa tulisan yang membahas tentang Transportasi Perkeretaapian di Sumatera Barat antara lain tulisan dari Aulia Nora yaitu Pola Interaksi Pengelola Pelayanan PT. Kereta Api Terhadap Konsumen (studi kasus stasiun Pariaman). Tulisan ini membahas tentang pola interaksi ditemukan dalam bentuk 1) kerjasama dalam antrian pembelian tiket, kerjasama dalam antian pengecekan tiket, kerjasama dalam kebersihan di ruang tunggu, kerjasama dalam antrian naik kereta api, kerjasama dalam kereta api, kerjasama dalam pengecekan ulang, memberi pengumuman. 2) akomodasi disini berbentuk aturan yang diberikan petugas kepada penumpang dan 3) kontaversi antara penumpang kepada

[24] Debi Kurnia Putri, "Strategi Komunikasi Dinas Pariwisata Kota Pariaman dalam Pembangunan Sektor Pariwisata Pantai". Skripsi, Jurusan Ilmu Komunikasi UNAND, 2019

[25] Devitrah Halim. "Pariaman pada masa otonomi daerah: (Studi perubahan fisik dan Sosial Ekonomi 2002-2016)". Skripsi, Sejarah UNP, 2017

petugas dalam kereta api dan kontraversi yang terjadi antara penumpang di ruang tunggu kereta api.[26]

Penelitian dari Aulia Rahman yaitu Penerapan Teknologi Rel Keretaapi di Sumatera Barat. Tulisan ini membahas tentang Rel bergerigi yang ada di Sumatera Barat yang banyak tentu mengunakan bahan bakar. Banyaknya tanjakan dan lengkungan yang dilalui oleh kereta api memerlukan batu bara lebih dari pada rel yang tidak bergerigi di daerah datar, sehingga biaya yang dikeluarkan disesuikan dengan pengunaan bahan bakar. Akibatnya harga tiket dijual sesuai dengan jalur yang dilalui dan mempengaruhi harga tiket. Harga tiket yang dijual pada jalur yang bergerigi lebih mahal dari jalur kereta api yang tidak bergerigi.[27]

Penelitian dari Riswandi yaitu Kereta Api Angkutan Batu Bara di Sumbar 1977-1998 tentang Penggalakan Pemanfaatan Kereta Api sebagai Pengangkut batu bara.[28] Suherda Rikawati yaitu Kereta Api Wisata (1992-2001) Membahas Pemanfaatan Program Pemerintah tentang Pariwisata yang dikenal dengan Visit Indonesia Year tahun 1991 oleh PJKA Sumatera Barat dengan menjalankan Kereta Api Wisata dengan jalur Operasi Padang ke Pariaman.[29] Penelitian Gusti Asnan: Involusi Peranan Kereta Api, Perkembangan Sarana Transportasi tahun 1970

[26]Aulia Nora. "Pola Interaksi Pengelola Pelayanan PT. Kereta Api Terhadap Konsumen (Studi Kasus Stasiun Pariaman)". Skripsi, Padang: Program Studi Pendidikan Sosiologi (STKIP) PGRI Sumatera Barat, 2017.

[27]Aulia Rahman. "Penerapan Teknologi Rel Kereta Api di Sumatera Barat". Skripsi, Padang: Fak. Ilmu Budaya Universitas Andalas dan Anggota Komunitas Rangkiang Budaya, 2014.

[28] Riswandi. "Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977 – 1998". Skripsi, Padang: Fakultas Sastra Sejarah Unand, 2000.

[29] Suherda Rikawati. "Kereta Api Wisata Sumatera Barat tahun 1922 – 2002". Skripsi, Padang: Fakultas Ilmu Sosial UNP, 2003

peranan Kereta Api yang sangat penting bagi masyarakat Sumatera Barat kemudian mengalami penurunan baik dalam pengangkutan penumpang ataupun barang.[30] Penelitian Mira Puspita: Stasiun Kereta Api Naras dan Dampaknya terhadap perekonomian masyarakat sekitarnya, keberadaan stasiun dapat menimbulkan perubahan social bagi masyarakat yang bermukim disekitarnya terutama dibidang ekonomi.[31]

Penelitian Yulia Ningsih. "Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Pt KeretaApi Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatra Barat Padang Pariaman" yaitu 1. Setelah dilakukan penelitian terhadap variabel kualitas pelayanan yang dapat diketahui bahwa secara keseluruhan kualitas pelayanan sudah dinilai baik oleh kunsumen, namun pihak perusahaan harus lebih meningkatkan kualitas pelayanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatra Barat Padang Pariaman 2. Setelah dilakukan penelitian terhadap kepuasan konsumen dapat diketahui bahwa secara keseluruhan sudah baik, karena fasilitas-fasilitas penun jang lainya memiliki kualitas bagus. 3. Dari hasil penelitian kualitas pelayanan dari lima (tangible, reliability, responsivennes, assurance, emphaty) secara bersama-sama menunjukan hasil yang signifikan terhadap kepuasan konsumen yang berarti.

Semua penelitian diatas garis besarnya menjelaskan tentang Pariwisata di Kota Pariaman dan keadaan perkeretaapian di Sumatera

[30]Asnan, Gusti (dkk), Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api Di Sumatera Barat, Laporan. Padang: Fakultas Sastra, Pusat Penelitian Universitas Andalas, 1991.

[31] Mira Puspita. "Stasiun Kereta Api Naras dan Dampaknya terhadap perekonomian masyarakat sekitarnya". Skripsi, Padang: Universitas Negeri Padang, 2007.

Barat. Penulis belum menemukan tulisan yang membahas tentang Perkembangan Pariwisata Bahari di Kota Pariaman dan perkembangan Kereta Api Sibinuang sebagai aksesibilitas wisata di Kota Pariaman.

2. Kerangka Konseptual

a. Pariwisata

Secara etimologi, pariwisata berasal dari bahasa sansekerta dengan rangkaian suku kata “pari” = banyak, ditambah dengan “wis“ = melihat, dan “ata” = tempat. Jadi, pariwisata merupakan terjemahan dari “melihat banyak tempat”. Indonesia pada awalnya mengenal pariwisata dengan mempergunakan bahasa asing yaitu “tourism”. Perubahan istilah ”tourism” menjadi ”pariwisata”dipopulerkan ketika dilangsungkan Musyawarah Nasional. Pariwisata adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk sementara waktu, yang diselenggarakan dari suatu tempat ke tempat lain untuk menikmati perjalanan tersebut guna pertamasyaan dan rekreasi atau untuk memenuhi keinginan yang bernaeka ragam.[32]

Menurut Undang-undang Nomor 10 tahun 2009 tentang kepariwisataan Bab I pasal 1 dinyatakan bahwa “wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi,

[32] Yoety A, Oka. *Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata,* (Jakarta : Pradnya Paramita, 1997). Hal 109

pengembangan pribadi atau mempelajari keunikan daya Tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara.

Pengembangan kepariwisataan di Pariaman secara umum dapat diidentifikasi menjadi 3 jenis wisata yang dapat ditemui di kota ini yaitu:

1. Wisata Alam

   Wisata alam adalah salah satu jenis produk wisata yang memberikan suguhan keindahan alam dan tanaman, objek wisata dengan jenis wisata ini umumnya berada di alam terbuka dengan memanfaatkan keindahan alam yang ada. Keindahan tersebut dapat berupa sesuatu yang bersifat alami seperti keindahan pantai/laut, perbukitan/pegunungan, air terjun, pemandian, panorama dan lain-lain.

   Kota Pariaman sebagai kota pantai memiliki potensi wisata pantai untuk dikembangkan menjadi daya Tarik wisata diantaranya yaitu wisata Pantai Gandoriah, Pantai Cermin, Pantai Sunur, Pantai Kata, Pantai Teluk Belibis, Pulau Angso Duo, Pantai Talao Pauh dan Pantai Muaro Mangguang. Selain itu tersedia juga kegiatan wisata alam bawah laut yaitu pariwisata selam di Pulau Tangah, Pulau Ujung, Pulau Angso Duo dan Pulau Kasiak.

2. Wisata Sejarah dan Budaya

Objek wisata sejarah dan budaya adalah suatu tempat yang memiliki nilai dan budaya, nilai tersebut menyangkut peristiwa yang terjadi pada masa lampau. Jenis objek wisata ini cukup banyak terdapat di Kota Pariaman, yang umumnya dikunjungi orang karena menarik untuk diketahui dan dijadikan sebagai pengetahuan terhadap sejarah masa lampau. Adapun objek wisata sejarah dan budaya yang ada di Kota Pariaman adalah Kuburan Panjang, Meriam Kuno, Mesjid Tua, Guci Badano, Rumah Gadang Moh. Sholeh, pesta budaya Tabuik dan Benteng Jepang di Santok.

3. Wisata Minat Khusus

Wisata minat khusus adalah daya Tarik wisata yang lazimnya memanfaatkan berbagai sumber daya alam dan budaya, namun dikembangkan lebih jauh sebagai suatu pengembangan yang kreatif dengan interpretasi mendalam pada aspek-aspek yang dapat di eksploitasi lebih lanjut, salah satu objek wisata khusus adalah penangkaran penyu di Desa Apar, Pariaman Utara.

Dalam penelitian ini yang menjadi indicator potensi daya Tarik objek wisata di Kota Pariaman adalah komponen Pariwisata 3A yaitu atraksi (*attraction),* mudah dicapai (*accessibility),* dan Fasilitas (*amenities).* Middleton memberikan pengertian produk wisata lebih

dalam yaitu produk wisata dianggap sebagai campuran dari tiga komponen utama daya tarik, fasilitas ditempat tujuan dan aksesibilitas tujuan, yaitu:

Pertama, atraksi: elemen-elemen didalam suatu atraksi wisata yang secara luas menentukan pilihan konsumen dan mempengaruhi motivasi calon-calon pembeli diantaranya: atraksi wisata alam (meliputi bentang alam, pantai, iklim dan bentukan geografis lain dari suatu destinasi dan sumber daya alam lainnya), atraksi wisata buatan/binaan manusia (meliputi bangunan dan infrastruktur pariwisata termasuk arsitektur bersejarah dan modern, monument, trotoar jalan, taman dan kebun, pusat konvensi, marina, ski, tempat kepurbakalaan, lapangan golf, toko-toko khusus dan daerah yang bertema), atraksi wisata budaya, (meliputi sejarah dan cerita rakyat (legenda), agama dan seni, teater musik, tari dan pertunjukkan lain, museum dan beberapa dari hal tersebut dapat dikembangankan menjadi even khusus, festival, dan karnaval), atraksi wisata sosial, meliputi pandangan hidup suatu daerah, penduduk asli, bahasa, dan kegiatan-kegiatan pertemuan sosial.[33]

Kedua, amenitas/fasilitas: terdapat unsur-unsur didalam suatu atraksi yang memungkinkan pengunjung untuk menginap dan dengan kata lain untuk menikmati dan berpatisipasi didalam suatu atraksi

[33] Middleton, V. (2001). *Marketing In Travel And Tourism; A Division Of Reed Educational And Profesional Publishing*. Ltd: Oxford UK. Hal 124

wisata. Hal tersebut meliputi: akomodasi (hotel, desa wisata, apartment, villa, caravan, hostel, guest house), restoran, transportasi (taksi, bus, penyewaan sepeda dan alat ski diatraksi yang bersalju), aktivitas (sekolah ski, sekolah berlayar dan klub golf), fasilitas-fasilitas lain (pusat-pusat bahasa dan kursus keterampilan), retail outlet (toko, agen perjalanan, souvenir, produsen camping), pelayanan-pelayanan lain (salon kecantikan, pelayanan informasi, penyewaan perlengkapan dan kebijaksanaan pariwisata).[34]

Ketiga, aksesibilitas: elemen-elemen ini adalah yang mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi, seperti infrastruktur, Jalan, bandara, jalur kereta api, pelabuhan laut, perlengkapan (ukuran, kecepatan, jangkauan dari sarana transportasi umum), factor-faktor operasional seperti jalur/rute operasi, frekuensi pelayanan, dan harga yang dikenakan, peraturan pemerintah yang meliputi pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan transportasi.[35]

Aksesibilitas yang ada di Pariaman yaitu kereta api, bus/trannek, kendaraan motor. Dalam penelitian ini konsep pariwisata yang digunakan adalah aksesibilitas, yaitu akses wisatawan ke tempat pariwisata (transportasi) yaitu menggunakan Kereta Api Sibinuang.

[34] Ibid
[35] Ibid

b. Transportasi

Kata transportasi berasal dari Bahasa latin yaitu *transportare, trans* berarti seberang dan *portare* berarti mengangkut/membawa barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi banyak memberikan manfaat bagi kehidupan masyarakat dalam berbagai bidang ekonomi. Syarat utama bagi peningkatan ekonomi adalah adanya transportasi yang efektif, tanpa transportasi yang baik pemindahan barang dan manusia hanya bisa dilakukan dalam jumlah yang terbatas sehingga produksi pun akan berkurang.[36] Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Menurut UU No.23, 2007 Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.[37] Sedangkan menurut Gusti Asnan transportasi merupakan serangkaian proses yang ditujukan untuk mendistribusikan atau memindahkan kelebihan produksi pada suatu tempat ke tempat lain yang mengalami kekurangan atau yang tidak memiliki kekayaan alam sama sekali.[38]

Pada awalnya kereta api di Indonesia muncul karena adanya rasa kesulitan sarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut

[36] Imam Subarkah (1981) Jalan Kereta Api. Bandung: Idea Dharma, hal: 2

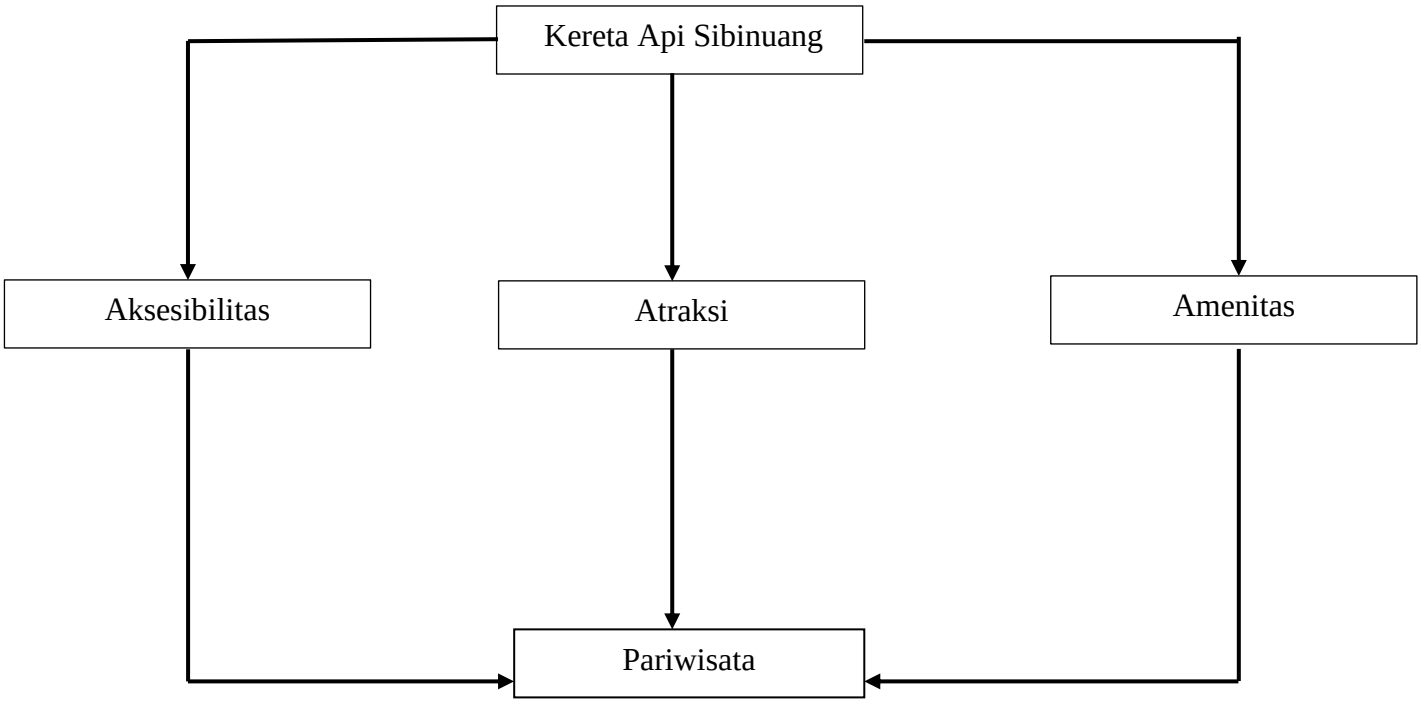
[37] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

[38] Gusti Asnan et al. Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat., Padang: Laporan Penelitian, 1991, hal.2

pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke 19. Karena pada masa itu kriminalitas dan keamanan dalam melakukan perjalanan jauh masih banyaknya perampokan oleh bandit bandit, maka pada 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Derwijk mengusulkan agar pulau Jawa dibangun alat transpotasi baru yaitu Kereta Api, berdasarkan keberhasilan di Eropa yang telah mengatasi masalah yang serupa.[39]

[39] Tim Telaga Bakti Nusantara, Sejarah Perkeretaapian Jilid 1, (Bandung: APKA,1997), hlm. 48

3. Kerangka Berpikir



E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode sejarah atau metode historis. Metode historis adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis peninggalan dan rekaman masa lampau[40] yang terdiri atas heuristic, kritik sumber, interpretasi dan penulisan sejarah (historiografi).[41]

Pertama heuristic yaitu usaha memilih suatu subjek dan mengumpulkan informasi mengenai subjek penelitian itu. Data diperoleh dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat, Badan Pusat Statistik Kota Pariaman dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman. Data yang didapatkan antara lain jadwal Kereta Api Sibinuang, jumlah penumpang Kereta Api Sibinuang dari tahun 2008-2017, jumlah pedagang yang memiliki surat izin dari tahun 2008-2018, jumlah pengunjung pariwisata Kota Pariaman tahun 2013-2017, jumlah tempat wisata di Kota Pariaman, jumlah rumah makan di Kota Pariaman, kalender Atraksi Pariwisata Kota Pariaman tahun 2019. Data diperoleh dengan langsung datang ke lapangan dan tempat terkait melalui surat izin observasi dan penelitian dari fakultas dan jurusan. Studi kepustakaan dilakukan di perpustakaan UNP, perpustakaan UNAND, ruang baca FIS, labor jurusan Sejarah dan perpustakaan daerah Sumatera Barat guna memperoleh bahan relevan bagi penelitian ini seperti buku-buku dan skripsi. Selain mengumpulkan data

[40] Louis Gottschalk, Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah, terj. Nugroho Notosusanto (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986), hal. 32

[41] Mestika Zed, Metodologi Sejarah (Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, 1999), hal. 37

melalui sumber tertulis, juga dilakukan pengumpulan data melalui sumber lisan yaitu dengan wawancara.

Wawancara dilakukan dengan orang yang ambil bagian dalam suatu kejadian/proses yang sedang diselidiki. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan pegawai dibagian Humas PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat yaitu Adhitiya, Kabid Pemasaran Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman yaitu Devi Hastuti, SE, Kasubid Pengembangan Daya Tarik Pariwisata Kota Pariaman yaitu Enri Chaniago, ST dan Kabid Kebudayaan dan Ekonomi Kreatif Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pariaman serta beberapa penumpang kereta api sibinuang.

Kedua kritik sumber yang disebut juga dengan pengolahan data/analisis data, ada dua tingkat pengolahan data yaitu (1) kritik ekstern yaitu pengujian otentisitas/keaslian, sumber-sumber tentang pariwisata Kota Pariaman dan kereta api sibinuang dan ekonomi pariwisata masyarakat Pariaman yang telah dikumpulkan diuji keasliannya (2) kritik intern untuk menguji kesahihan/reabilitas isi informasi sejarah yang terkandung didalamnya. Pada prinsipnya kedua tingkat pengolahan data ini bertujuan menyeleksi dan menyingkirkan bagian data yang tidak otentik dan kemudian menyimpulkan kebenaran data yang bisa dipercaya berupa fakta-fakta dan interpretasi mengenai fakta tersebut.

Ketiga analisis sintesis dan interpretasi data. Analisis ialah memilah atau membedah fakta sejarah yang berkaitan dengan Kereta Api Sibinuang dan kehidupan ekonomi-pariwisata masyarakat Pariaman sehingga ditemukan butir-butir informasi yang kebenarannya telah diuji melalui kritik sumber. Fakta yang dikemukakan diklasifikasikan kemudian dilakukan proses merangkai data/fakta yang telah diolah kedalam unit analisis yang sesuai dengan masalah penelitian. Setelah itu dilakukan interpretasi dan eksplanasi. *Keempat* penulisan laporan penelitian yaitu penyajian temuan/rekonstruksi secara keseluruhan dalam bentuk penulisan ilmiah.