

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Manusia dalam kehidupan sehari-hari sering terbatas oleh jarak antara ruang tempat tinggal dengan ruang tempat aktivitas, baik itu dengan dirinya sendiri maupun dengan manusia lain dalam masyarakat, sehingga timbul suatu kebutuhan transportasi untuk mendukung mobilitas dari interaksi tersebut.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian pada halaman pertama poin A (pengganti undang-undang nomor 13 tahun 1992) tertera :

Transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Transportasi begitu penting sehingga memiliki efek multiplier dua, artinya apabila terjadi kenaikan tarif transportasi maka akan terjadi dua kali kenaikan pada kebutuhan lain. Untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi, masyarakat menggunakan kendaraan privat (sarana angkutan pribadi) dan kendaraan publik (sarana angkutan pribadi).

Sarana angkutan publik menurut lokasi terbagi tiga yaitu angkutan udara berupa pesawat udara, angkutan air berupa kapal laut, dan angkutan darat yang terbagi menjadi angkutan dalam-kota dan angkutan luar-kota. Angkutan dalam-kota yang ada di Kota Bandung terdiri dari angkutan kota (angkot), taksi, dan bus dalam-kota. Sedangkan angkutan luar-kota yang ada di Kota Bandung terdiri travel, bus luar-kota, dan kereta api.

Dalam Peraturan Menteri nomor 9 tentang Standar Pelayanan Minimum tahun 2014 pasal 1 pada nomor 4 di halaman 2 (pengganti Peraturan Menteri nomor 9 tentang Standar Pelayanan Minimum tahun 2010) dan Keputusan Menteri 38 tahun 2010 tentang pedoman penetapan tarif anggota orang bab 1

ketentuan umum pasal 1 halaman 2 poin 2 (pengganti Keputusan Menteri nomor 9 tahun 2009) tertera ”Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api”.

Sedangkan pengertian perkeretaapian dan kereta api tercantum dalam bab 1 ketentuan umum pasal 1 di halaman 2 pada nomor 1 yaitu “Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api”.

Pengertian kereta api berdasarkan Peraturan Menteri nomor 9 tentang Standar Pelayanan Minimum tahun 2014 pasal 1 pada nomor 2 di halaman 2 (pengganti Peraturan Menteri nomor 9 tentang Standar Pelayanan Minimum tahun 2010) dan Keputusan Menteri 38 tahun 2010 tentang pedoman penetapan tarif anggota orang bab 1 ketentuan umum pasal 1 halaman 2 poin 1 (pengganti Keputusan Menteri nomor 9 tahun 2009) yaitu “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”.

Kereta api selalu meningkatkan inovasi secara terus-menerus yang ditandai oleh revolusi teknologi informasi, kemudahan komunikasi, informasi, dan transparansi sehingga pelanggan memperoleh banyak pilihan dan kemudahan. Volume penumpang kereta api seluruh jalur pada beberapa pulau Indonesia dapat dilihat dari tabel di bawah :

Tabel 1.1
Perincian Volume Penumpang Kereta Api Se-Indonesia Tahun 2006-2014
(Ribu Orang)

No	Tahun	Jumlah
1	2006	207.767
2	2007	225.747
3	2008	254.827
4	2009	269.334
5	2010	271.748
6	2011	266.977
7	2012	261.502
8	2013	265.547

9	2014	336.712
---	------	---------

Sumber: Badan Pusat Statistik 2006-2014

Dari tabel di atas dapat dilihat kenaikan volume penumpang namun biaya operasional kereta api yang besar mengurangi efisiensi kepadatan penumpang sehingga kereta api mengeluarkan kebijakan seperti persiapan pengurangan jenis kelas kereta api, penyatuan rangkaian kereta, pengurangan kuantitas armada, perubahan bentuk dari perusahaan umum menjadi perseroan terbatas, serta meminimalisasi persaingan sesama industri transportasi akibat banyak bisnis jasa angkutan umum yang baru maupun konsumen yang menggunakan kendaraan sendiri.

Di sisi lain, kereta api memiliki manfaat yang sangat besar bagi masyarakat yaitu dari segi kecepatan/bebas macet, kelancaran, fasilitas, kemudahan, kenyamanan, jarak, struktur, layanan terjadwal, kemudahan mendapatkan tiket, kepastian rencana perjalanan/keleluasaan reservasi, kenyamanan di stasiun dan di kereta, lebih aman, daya angkut lebih besar, tarif kompetitif, serta solusi bila tidak ada pilihan angkutan lain.

Dalam penjelasan Undang-Undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian pada halaman pertama bab 1 umum (pengganti Undang-undang nomor 13 tahun 1992) tertera kelebihan kereta api dibandingkan transportasi lain yaitu :

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 faktor 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.

Kereta api jalur Bandung-Padalarang dengan jalur Cicalengka-Bandung adalah objek penelitian. Perbandingan kedua jalur tersebut merupakan fokus utama penelitian yang penulis angkat. Volume jumlah penumpang yang fluktuatif serta pengaruh variabel pada kondisi yang terjadi sangat menarik untuk diteliti. Daftar perincian jalur kereta api dibawah ini :

Tabel 1.2
Perincian Jalur Kereta Api

No	Nama	Jenis	KA	Lokal	Jalur	Waktu	Mesin	Loko
1	BD Raya	Kipas	Patas	Bisnis	Bandung-Padalarang PP Bandung-Cicalengka PP	Cepat	Lama	Ada
		AC	Patas	Bisnis	Bandung-Cicalengka PP	Cepat	Lama	Ada
		Kipas	KRD	Ekonomi	Bandung-Padalarang Cicalengka-Bandung	Lambat	Lama	-
2	Baraya Geulis	Kipas	Patas	Bisnis	Bandung-Padalarang PP Bandung-Cicalengka PP	Cepat	Baru	Ada
		AC	Patas	Bisnis	Bandung-Padalarang PP Bandung-Cicalengka PP	Cepat	Baru	Ada

Sumber : Wawancara

Dari tabel di atas, Kereta jenis Patas dan Baraya Geulis baik AC maupun non-AC sejak Januari 2015 ditutup karena kekurangan konsumen serta efisiensi biaya sehingga kereta yang tersisa adalah Kereta Api Diesel Daerah Bandung Raya Lokal Ekonomi dengan penyesuaian harga baru yang diikuti pemasangan AC, *charger HP*, peningkatan kebersihan, dan penertiban pedagang. Volume penumpang jalur Cicalengka-Bandung PP dan Bandung-Padalarang PP sebagai berikut :

Tabel 1.3
Volume Penumpang Statis Kereta Jalur Cicalengka-Bandung PP dan
Bandung-Padalarang PP

Tahun	Jalur	KA non-AC				KA-AC	Jalur	KA non-AC		
		Patas	Baraya	KRD		Patas		Patas	Baraya	KRD
				Krc	Hall					Hall
2004	Ccl-Bdg	1.530.178	-	0	411.689	-	Bdg-Pdl	-	-	0
	Bdg-Ccl		-	0		-	Pdl-Bdg	9.593	-	-
2005	Ccl-Bdg	1.341.666	-	0	0	-	Bdg-Pdl	-	-	0
	Bdg-Ccl		-	0	0	-	Pdl-Bdg	582.236	-	-
2006	Ccl-Bdg	221.882	0	2.175	63.776	0	Bdg-Pdl	30.617	-	0
	Bdg-Ccl	272.083	0	0	-	0	Pdl-Bdg	50.221	-	-
2007	Ccl-Bdg	74.842	0	1.287	22.140	0	Bdg-Pdl	5.901	-	0
	Bdg-Ccl	88.582	0	111.566	-	0	Pdl-Bdg	28.507	-	-
2008	Ccl-Bdg	301.800	607	13.889	123.042	0	Bdg-Pdl	27.580	-	0
	Bdg-Ccl	363.008	0	0	-	0	Pdl-Bdg	100.028	-	-
2009	Ccl-Bdg	464.399	22	7.789	148.479	0	Bdg-Pdl	40.213	72.028	0
	Bdg-Ccl	537.251	0	0	-	0	Pdl-Bdg	134.250	55.031	-
2010	Ccl-Bdg	488.469	17.630	14.473	172.725	0	Bdg-Pdl	26.615	28.948	0
	Bdg-Ccl	414.497	231.552	0	-	0	Pdl-Bdg	51.363	12.062	-
2011	Ccl-Bdg	711.257	22.078	19.550	251.903	0	Bdg-Pdl	40.229	61.457	0
	Bdg-Ccl	606.067	509.316	192.370	-	0	Pdl-Bdg	53.445	19.765	-
2012	Ccl-Bdg	541.902	26.519	24.690	192.079	88.764	Bdg-Pdl	40.651	42.442	0
	Bdg-Ccl	420.341	216.406	167.347	-	174.454	Pdl-Bdg	42.865	28.836	-
2013	Ccl-Bdg	154.004	0	12.567	154.169	380.062	Bdg-Pdl	9.047	1.462	0
	Bdg-Ccl	115.765	60.339	72.800	-	478.092	Pdl-Bdg	24.779	27.895	-
2014	Ccl-Bdg	338.782	0	10.820	37.258	339.509	Bdg-Pdl	-	-	9.901
	Bdg-Ccl	279.625*	119	26.356	-	580.114	Pdl-Bdg	-	0	-

*KA tambahan Stn, Kiara Condong (Kcr) 25

Sumber : Kereta Api

Dari tabel diatas, tampak volume penumpang KRD jenis Bandung Raya Ekonomi pada jalur Cicalengka-Bandung pada tahun 2007 menurun drastis

Mega Diniati H, 2015

PENGARUH PENDAPATAN, FASILITAS, TARIF DAN SELERA KONSUMEN PADA PERMINTAAN JASA TRANSPORTASIKERETA API

Universitas Pendidikan Indonesia | \.upi.edu perpustakaan.upi.edu

dibandingkan tahun sebelumnya dan menjadi volume yang paling sedikit sepanjang 10 tahun terakhir yaitu hanya sebesar 23.427 orang. Volume penumpang pada tahun berikutnya mengalami peningkatan secara bertahap hingga mencapai penumpang terbanyak pada tahun 2011 yaitu sebesar 271.453 orang kemudian menurun terus-menerus hingga pada tahun 2014 yaitu hanya sebesar 48.078 orang atau menurun sebesar -82.29 %. Hal tersebut sangat berbeda pada jalur Bandung-Padalarang.

Dari tabel diatas, volume penumpang jalur Bandung-Padalarang tahun 2004-2013 sangat sedikit bahkan jalur tersebut harus digabung dengan kereta jenis/kelas lain untuk mengurangi biaya operasional akibat kurangnya kepadatan penumpang. Volume penumpang muncul pada tahun 2014 sebesar 9.901 orang. Peningkatan kecil ini tidak menampakkan kestabilan secara keseluruhan selama 10 tahun terakhir. Kedua jalur tersebut memiliki perbandingan volume penumpang yang sangat signifikan. Fluktuasi maupun penurunan jumlah penumpang akan berdampak negatif terhadap kereta api. Untuk mengatasi hal tersebut, kereta api berupaya menekan kenaikan tarif sebagai strategi harga dan meningkatkan kualitas fasilitas sebagai strategi non-harga kepada masyarakat.

Turunnya volume penumpang akibat ketatnya persaingan selain disebabkan oleh pendapatan, fasilitas, tarif, dan selera konsumen juga disebabkan adanya peningkatan konsumen yang memilih kendaraan pribadi secara kredit maupun tunai. Beberapa kelemahan kereta api menurut masyarakat adalah kereta tidak mudah didapatkan, tidak fleksibel serta kurang tepat waktu. Alasan yang juga mengakibatkan penurunan konsumen diantaranya adalah semakin banyaknya alternatif pilihan dalam menggunakan angkutan umum dan kurang praktis (tidak sampai pada tujuan).

Permintaan kereta api dipengaruhi banyak faktor, beberapa diantaranya pendapatan konsumen, fasilitas, dan tarif yang mempengaruhi permintaan secara langsung maupun melalui selera konsumen. Tarif dan fasilitas yang saling mempengaruhi. Gabungan pendapatan dan selera konsumen, tarif dan selera konsumen, fasilitas dan selera konsumen yang masing-masing gabungan

mempengaruhi permintaan. Variabel-variabel tersebut menggambarkan pengaruh antara gabungan variabel maupun masing-masing variabel yang saling mempengaruhi dengan variabel lain secara keseluruhan.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, penulis tertarik untuk melakukan penelitian berjudul **“PENGARUH PENDAPATAN, FASILITAS, TARIF, DAN SELERA KONSUMEN PADA PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI KERETA API”**.

1.2 Rumusan Masalah

Faktor yang mempengaruhi permintaan diantaranya harga barang itu sendiri, harga barang lain yang mempunyai kaitan erat dengan barang tersebut, pendapatan konsumen, corak distribusi pendapatan dalam masyarakat, selera masyarakat, jumlah penduduk, ramalan mengenai masa depan, dan faktor lain yang mempengaruhi permintaan

Karena banyak faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi dan keterbatasan pada penulis, maka dalam penelitian ini penulis membatasi masalah yang akan dianalisa, yang meliputi :

- 1) Bagaimana pengaruh pendapatan terhadap selera konsumen jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 2) Bagaimana pengaruh pendapatan konsumen terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 3) Bagaimana pengaruh persepsi tentang fasilitas terhadap selera konsumen jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 4) Bagaimana pengaruh persepsi konsumen tentang fasilitas terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.

- 5) Bagaimana hubungan persepsi tentang fasilitas pada persepsi konsumen tentang tarif jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 6) Bagaimana pengaruh persepsi tentang tarif terhadap selera konsumen jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 7) Bagaimana pengaruh persepsi konsumen tentang tarif terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 8) Bagaimana hubungan persepsi tentang tarif pada persepsi konsumen tentang fasilitas jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 9) Bagaimana pengaruh selera konsumen terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 10) Bagaimana pengaruh pendapatan, persepsi tentang fasilitas, dan persepsi tentang tarif secara bersamaan terhadap selera konsumen jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 11) Bagaimana pengaruh pendapatan, persepsi tentang fasilitas, persepsi tentang tarif, dan selera konsumen secara bersamaan terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- 12) Bagaimana pengaruh pendapatan, persepsi tentang fasilitas, persepsi tentang tarif, melalui selera konsumen secara bersamaan terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian diantaranya yaitu :

- a. Untuk menjelaskan pengaruh pendapatan konsumen, persepsi konsumen tentang fasilitas, persepsi konsumen tentang tarif, dan selera konsumen terhadap permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian diantaranya yaitu untuk :

- a. Kepentingan dunia akademik
Secara teoritis, diharapkan berguna untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya bidang kajian ekonomi mikro mengenai permintaan jasa transportasi kereta api.
- b. Kepentingan dunia praktis
Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan informasi dan bahan pertimbangan bagi pembuat kebijakan khususnya bagi para pimpinan kereta api dalam menentukan kebijakan penetapan tarif dan fasilitas serta hasil penelitian juga dapat memberikan informasi tambahan sebagai gambaran tentang faktor pendapatan konsumen dan selera konsumen yang diharapkan dapat meningkatkan permintaan terhadap jasa transportasi kereta api dan pada akhirnya akan memperbaiki taraf hidup masyarakat.
- c. Mendapatkan masukan bagi pemecahan masalah permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang.
- d. Memprediksi permintaan jasa transportasi kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Bandung-Padalarang bila terjadi perubahan pada pendapatan konsumen, fasilitas, tarif, dan selera konsumen kereta api Bandung Raya Jalur Cicalengka-Bandung dengan Jalur Padalarang-Bandung.

