

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna untuk menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah peran transportasi dalam perekonomian dan pembangunan. Fungsi dari transportasi diibaratkan sebagai urat nadi perekonomian sebagai fasilitas penunjang pembangunan.

Ketersediaan transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai “sektor penunjang pembangunan” dan sebagai “sektor pemberi jasa”.

Transportasi sebagai penunjang pembangunan dan perekonomian, maka kebutuhan angkutan bahan-bahan pokok dan komoditas harus dapat dipenuhi oleh

sistem transportasi yang berupa jaringan jalan, kereta api, serta pelayanan pelabuhan dan bandara yang efisien. angkutan udara, darat, dan laut harus saling terintegrasi dalam satu sistem logistik dan manajemen yang mampu menunjang pembangunan nasional.

Sesuai dengan Undang – undang RI No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, 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.

Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada alasan untuk melakukan suatu perjalanan, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya. Pada dasarnya permintaan dan pemilihan pemakai jasa transportasi di pengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*), determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan (*users*), karakteristik dan lain-lain. Hal ini menyebabkan timbulnya berbagai moda, antara lain : Kereta Api, Pesawat, Travel, dan lain – lain.(Hilda Citra, 2010)

Transportasi harus di tata dalam 1 sistem transportasi nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan tentunya dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu, perlu di kembangkan dengan memperhitungkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan dalam kaitannya dengan jenis dan volum yang diangkut serta jarak tempuh yang harus di layani. Salah satu jenis moda transportasi yang dapat memenuhi persyaratan atau kriteria - kriteria itu adalah kereta api.

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung- Jakarta)

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

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang mempunyai karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut penumpang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, adaptif terhadap perubahan teknologi serta lebih efisien dibanding moda transportasi jalan raya untuk jarak jauh dan padat lalu lintas.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas tentang salah satu transportasi yang dapat memenuhi syarat adalah kereta api, dipandang perlu dilakukan suatu analisis tentang permintaan kereta api. Saat ini, angkutan kereta api hanya dilayani oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sebuah perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang mempunyai peran penting dalam meningkatkan jumlah permintaan. Untuk mencapai tujuan itu, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhinya, di antaranya harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, pelayanan, fasilitas, karakteristik masyarakat dan pendapatan masyarakat. Oleh karena itu, setiap daerah yang berpotensi untuk dijadikan lintas Kereta Api akan dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), contohnya adalah kota Bandung yang menjadi daerah wilayah DAOP 2 (Daerah Operasional 2 Bandung).

Tingginya laju urbanisasi di kota – kota besar juga akan berimplikasi pada peningkatan kebutuhan dalam melakukan mobilitas atau pergerakan. Kelancaran pergerakan (akseibilitas) akan melahirkan suatu kelancaran bagi pertukaran kebutuhan penduduk dan akhirnya pada percepatan ekonomi terhadap beberapa pilihan moda transportasi pada pengguna sarana angkutan umum penumpang.

Untuk mendukung lancarnya kegiatan tersebut, DAOP 2 (Daerah Operasional 2 Bandung) telah menyediakan berbagai jenis Kereta Api antara lain Kereta Api Argo Parahyangan jurusan Bandung-Jakarta. Kereta Argo Parahyangan merupakan peleburan dari kereta api Eksekutif Argo Gede dan kereta api Bisnis Eksekutif Parahyangan, yang telah dihentikan pengoperasiannya.

Awalnya pada tahun 1995, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) meluncurkan kereta Argo Gede jurusan Jakarta-Bandung. Kereta ini sebagai

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)

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

kereta eksekutif andalan PT. Kereta Api Indonesia (Persero), namun kereta parahyangan pun mulai kembang kempis dengan adanya tol Cipularang pada tahun 2005. Tol Cipularang beroperasi dan tingkat okupansi kereta api Parahyangan menjadi semakin turun. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah mencoba memberi diskon, namun hasilnya okupansi penumpang masih rendah yakni di bawah 50 persen. Rendahnya okupansi kereta api Parahyangan itu berlaku baik untuk pemberangkatan Bandung maupun Jakarta. Kereta api itu hanya penuh pada *weekend* saja. Dalam koridor jarak pendek Bandung-Jakarta memang waktu tempuh lebih lama daripada Tol Cipularang, meski pada jam-jam *peak hour* tentu waktu tempuh kereta api masih unggul. Data terakhir dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero), kereta api Parahyangan mengalami kerugian Rp 36 miliar per tahun akibat okupansinya yang tinggal 50 persen. Pada 27 April 2010, setelah lebih kurang 39 tahun melayani koridor Bandung dan Jakarta, kereta api Parahyangan dihentikan operasinya. Sebagai gantinya, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung meluncurkan kereta api Argo Parahyangan dengan jumlah enam gerbong. Kereta tersebut awalnya merupakan kereta api Argo Gede yang dimodifikasi dengan menambah 1-2 gerbong kereta api Parahyangan.

Kereta Api Argo Parahyangan mulai beroperasi pada bulan April 2010 dengan jumlah penumpang 8.389. Dari tiap tahunnya mengalami penurunan jumlah penumpang kereta Argo Parahyangan pada tahun 2010 ke 2011 yaitu dari 592.434 turun menjadi 436.294. Serta pada tahun 2011 ke 2012 mengalami penurunan dari 436.249 penumpang turun 398.980 penumpang. Dari setiap bulannya jumlah penumpang kereta api Argo Parahyangan mengalami kenaikan dan penurunan. Kenaikan terlihat saat kereta Api Argo Parahyangan baru beroperasi selama 2 bulan pada bulan Mei yaitu dari 8.389 menjadi 73.933 penumpang. Namun dari tiap bulannya perkembangannya mengalami penurunan jumlah penumpang dari bulan Juli 2010 sebesar 91.461 sampai di bulan Desember 2012 sebesar 30.098 penumpang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jumlah

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)

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

permintaan jasa angkutan penumpang kereta api Argo Parahyangan selama tiga tahun ini mengalami penurunan jumlah penumpang.

Permintaan jasa angkutan kereta api Argo parahyangan saat ini sangat di pengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya adanya tol Cipularang pada tahun 2005 yang memeperpendek waktu tempuh Bandung-Jakarta PP, serta semakin meningkatnya jasa transportasi travel *point to pint* yang bermunculan atau di sebut juga dengan *shuttle service*, yang berbeda dengan travel antar jemput yang dulu masyakat kenal, shuttle service ini menerapkan konsep ke titik tujuan yang mengakibatkan berkurangnya permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan jurusan Bandung-Jakarta. Serta waktu tempuh tol Cipularang yang lebih cepat dapat pula mengakibatkan perpindahan penumpang dari kereta api ke tol menggunakan kendaraan pribadi, travel, dan bus.

Dengan banyaknya jasa travel rute Bandung-Jakarta mengakibatkan penurunan permintaan jasa angkutan penumpang kereta api Argo Parahyangan Bandung-Jakarta. Persaingan jasa transportasi yang menawarkan rute Bandung-Jakarta saat ini cukup pesat. Setiap jasa transportasi ini memberikan berbagai macam pelayanan serta promosi agar jasa transportasinya dipilih oleh masyarakat.

Perusahaan Kereta Api tidak boleh tertinggal dalam hal pelayanan maupun promosi. Seperti halnya travel yang menawarkan jasa transportasinya dengan berbagai fasilitas dan kenyamanan. Kereta Api Argo Parahangan pun harus bisa menyeimbangi bahkan harus melebihi fasilitas dan kenyamanan yang diberikan oleh jasa transportasi lain. Dalam hal ini kereta api Argo Prahyanan mempunyai gerbong eksekutif yang sangat nyaman bagi konsumennya yang melakukan perjalanan dari Bandung menuju Jakarta. Berikut adalah volume besarnya penumpang Kereta Api Argo Parahyangan kelas eksekutif pada tabel 1.1 berikut:

Tabel 1.1
Jumlah Penumpang Kereta Api Argo Parahyangan Kelas Eksekutif
Bandung-Jakarta

Tahun	Bulan	Jumlah Penumpang	Keterangan %	Jumlah	Rata-rata			
2010	April	2788	-	132102	14678			
	May	17149	5,1					
	June	16293	-0,04					
	July	19495	0,19					
	August	18792	-0,03					
	September	15315	0,18					
	October	13545	-12					
	November	13545	0					
	December	15180	0,12					
	2011	Jan	20249			0,3	221954	18496
		Feb	19450			-0,04		
		Mar	20320			0,04		
Apr		18582	-0,05					
May		18661	0,004					
Jun		19707	0,005					
Jul		19755	0,002					
Aug		18392	-0,07					
Sep		18268	-0,01					
Oct		13510	-0,06					
Nov		17215	0,28					
Dec		17845	-0,04					
2012	Jan	16449	-0,08	272914	22742			
	Feb	23212	0,4					
	Mar	29622	0,3					
	Apr	29652	0					
	May	19741	-0,03					
	Jun	20608	0,04					
	Jul	24128	0,2					
	Aug	23031	-0,05					
	Sep	22767	-0,01					
	Oct	22682	-0,04					
	Nov	20434	-0,09					

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)

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

	Dec	20588	0,07		
	Jan	20686	0,004		
2013	Feb	22377	0,08	72715	24238
	Mar	29652	0,3		

Sumber: Pemasaran Angkutan Pemumpang PT.Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung

Berdasarkan tabel 1.1, dapat diketahui pada kereta api Argo Parahyangan dari bulan April 2010 sampai Maret 2013 mengalami kenaikan dan penurunan jumlah penumpang. Pada bulan April 2010 awal mula Argo Parahyangan beroperasi jumlah penumpang hanya 2788 orang, hal ini dipengaruhi oleh maraknya jasa travel jurusan Bandung-Jakarta yang melalui tol Cipularang dengan jarak tempuh 2 jam sampai 2,5 jam sedangkan dengan Argo Parahyangan waktu tempuh sekitar 3 jam 15 menit. Alasan waktu tempuh yang relatif lebih cepat melalui tol Cipularang ini mengakibatkan masyarakat cenderung memilih jasa travel, sehingga kuantitas permintaan kereta api Argo Parahyangan cenderung sedikit.

Bulan Mei 2010 jumlah penumpang kereta api Argo Parahyangan mulai naik dari awal beroperasi yaitu April 2010 dengan jumlah 2788 penumpang naik sebesar 5,1% menjadi 17149 penumpang. Hal ini salah satunya di pengaruhi oleh iklan yang dilakukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mempromosikan Argo Parahyangan di berbagai media. Namun pada bulan Juni mengalami penurunan 856 penumpang, tetapi penurunannya tidak terlalu besar hanya 0,04 % saja.

Tahun 2010 kenaikan jumlah penumpang kereta api Argo Parahyangan terlihat besar pada bulan Juli sebesar 19495 penumpang. Pada bulan Juli bertepatan dengan liburan sekolah, banyak masyarakat yang memanfaatkan liburannya untuk berlibur dari Bandung menuju Jakarta dengan menggunakan kereta api Argo Parahyangan.

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)

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

Dari tabel 1.1 dapat dilihat penurunan jumlah penumpang pada setiap tahunnya, dimana terjadi pada Januari 2011 yaitu 20249 penumpang menjadi 16449 penumpang pada bulan Juni 2012. Dalam jangka 1 tahun dengan bulan yang sama penurunan penumpang berkisar 3800. Penurunan jumlah penumpang ini disebabkan karena kenaikan tarif kereta api Argo Parahyangan pada bulan Januari 2011 sebesar Rp. 60.000,- menjadi Rp. 80.000,- pada bulan Januari 2011. Tarif yang semakin mahal akan menurunkan kuantitas permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan. Sebaliknya penurunan tarif dari Rp. 65.000,- menjadi Rp. 60.000,- pada bulan Desember 2010 ke bulan Januari 2011 mengakibatkan kenaikan jumlah penumpang dapat di lihat pada tabel 1.1 kenaikannya dari 15180 menjadi 20249, dengan hanya menurunkan Rp. 500,- saja dapat menaikkan jumlah penumpang sebesar 5069 penumpang. Begitupun dengan bulan-bulan lainnya yang mengalami kenaikan dan penurunan jumlah penumpang yang dapat dipengaruhi dari berbagai macam aspek.

Lonjakan penumpang juga terjadi pada tahun 2013 pada bulan Februari sampai Maret. Jumlah penumpang meningkat selama 3 bulan dari 20686 menjadi 29652 persentase kenaikannya dari 0,004% menjadi 0,3%. Hal ini disebabkan adanya longsor di tol Cipularang pada kilometer 100, sehingga perjalanan dari Bandung menuju Jakarta terhambat. Para penumpang yang biasa menggunakan jasa travel yang melauai tol Cipularang dengan adanya kejadian tersebut berpindah memilih jasa kereta api Argo Parahyangan dari Bandung menuju Jakarta. Dari penjelasan tabel 1.1 dapat diketahui bagaimana gambaran permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif dari bulan April 2010 sampai bulan Maret 2013.

Menurut Vincent Gaspersz (2003:13), konsep dasar dari fungsi permintaan untuk suatu produk (barang/jasa) dapat dinyatakan dalam bentuk hubungan antara kuantitas yang diminta dan sekumpulan variabel spesifik yang mempengaruhi permintaan dari produk itu. Dengan menggunakan model permintaan menurut Vincent Gaspersz, penulis tertarik untuk menganalisis model permintaan jasa

kereta api Argo Parahyangan dengan beberapa komponen yang dapat mempengaruhi permintaan jasa kereta api tersebut

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut maka penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti tentang “**ANALISIS MODEL PERMINTAAN JASA KERETA API (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)**”

1.2 Rumusan Masalah

Kereta Api merupakan salah satu transportasi yang sangat di minati oleh masyarakat, dikarena ketepatan waktu dan tarifnya yang relatif terjangkau. Oleh karena itu perlu dilakukan analisis model dari permintaan jasa kereta api. Untuk mengarahkan jalannya penelitian, perlu dirumuskan terlebih dulu masalah yang akan diteliti, agar mempermudah pelaksanaan penelitian sehingga tidak menyimpang dari masalah semula.

Berdasarkan uraian di atas, maka dalam penelitian ini dapat ditarik beberapa pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana gambaran permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta?
2. Bagaimana model persamaan fungsi permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta?
3. Bagaimana dampak perubahan harga tiket (naik atau turun) terhadap permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta?
4. Bagaimana analisis pergeseran permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta akibat dari perubahan variabel harga tiket travel (P_r), pendapatan (I), dan biaya iklan (A) ?
5. Bagaimana elastisitas permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta?

Yunia Dwi Ningsih, 2013

Analisis Model Permintaan Jasa Kereta Api (Kasus Kereta Api Argo Parahyangan Trex Bandung-Jakarta)

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

1.3 Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Menganalisis gambaran permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan
2. Menganalisis model persamaan fungsi permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan
3. Mengetahui dampak perubahan harga tiket (naik atau turun) terhadap permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta
4. Menganalisis pergeseran permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta akibat dari perubahan variabel harga tiket travel (P_r), pendapatan (I), dan biaya iklan (A)
5. Mengetahui elastisitas permintaan jasa kereta api Argo Parahyangan kelas eksekutif Bandung-Jakarta

1.4 Manfaat Penelitian

1. Dengan penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
2. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) agar terus dapat meningkatkan mutu dan pelayanan yang lebih baik terhadap konsumen
3. Memberi informasi bagi semua pihak yang tertarik dan berkepentingan dengan masalah ini
4. Dapat memperluas khasanah ilmu dan dapat digunakan sebagai acuan bagi peneliti lain yang melakukan penelitian serupa