

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Peranan faktor pengangkutan sangatlah penting dalam rangka pembangunan negara kita masa kini dan juga masa yang akan datang. Pengangkutan merupakan kegiatan pemindahan barang-barang dan manusia dari satu tempat ke tempat tujuan. Proses kemajuan dunia angkutan telah berjalan secara evolusi. Penciptaan alat angkutan dimulai dari bentuk dan kapasitas yang sangat kecil sampai ke alat angkut besar dan modern. Berkat kemajuan dalam dunia pengangkutan, jarak antar daerah-daerah di dunia ini dirasakan menjadi lebih dekat. Pengangkutan tidak lagi dipandang sebagai sektor yang memberikan pelayanan semata, tetapi telah menjadi partner dari kegiatan-kegiatan ekonomi pada umumnya.

Dengan bertambahnya penduduk dan kompleksnya kebutuhan manusia, alat transportasi sangat dibutuhkan sebagai kelancaran aktivitas roda kehidupan. Alat transportasi tersebut bisa dijalankan melalui darat, air dan udara. Untuk memenuhi transportasi darat tersedia dua jenis kendaraan angkutan darat utama yaitu kendaraan bermotor dan kereta api. Hal ini dikarenakan permintaan masyarakat akan jasa transportasi meningkat setiap tahunnya. Begitu juga dengan jasa transportasi kereta api yang mengalami kenaikan terutama untuk kereta api kelas ekonomi tetapi tidak untuk kelas eksekutif dan bisnis yang mengalami penurunan dalam dua tahun terakhir ini.

Tetapi di samping itu permasalahan transportasi di Indonesia makin hari kian bertambah, sudah seharusnya pemerintah memperbaiki sistem transportasi secara menyeluruh karena permasalahan pada transportasi kian berat dari tahun ke tahun. Telah kita sadari bahwa kereta api merupakan sistem transportasi massal yang paling ideal. Bila kita menilik kembali kebelakang kereta api telah menjadi sahabat angkutan massal selama 140 tahun. Namun demikian, dalam rentang waktu yang sudah cukup lama ini sistem perkeretaapian kita tidak menjadi lebih baik, malah hampir menuju kesuraman. PT. Kereta Api Indonesia (KAI) sudah tidak mempunyai cukup tenaga untuk menanggung beban permasalahan yang ada pada kereta api. Untuk memulihkan kondisi salah satu BUMN ini dana segar sangat diperlukan dalam memperbaharui alat operasional kereta api seperti lokomotif serta gerbong. Komitmen pemerintah untuk perbaikan prasarana secara menyeluruh mulai dari perbaikan bantalan rel, jembatan tua dan permasalahan lainnya yang masih terganjal karena keterbatasan dana pemerintah.

Dari sisi penggunaan jasa kereta api tuntutan yang sering mengemuka dan ditujukan kepada PT KAI sebagai operator perkeretaapian sesungguhnya sederhana saja yaitu kemudahan dalam memperoleh tiket kereta api, ketepatan waktu saat keberangkatan kereta api, kenyamanan dalam kereta api dan keselamatan dalam perjalanan hingga kereta api sampai di kota tujuan juga dengan tepat waktu.

Yang menjadi permasalahan adalah selama 10 tahun terakhir yaitu dari tahun 1998 sampai tahun 2007 terjadi fluktuasi baik peningkatan maupun

penurunan jumlah penumpang kereta api terutama untuk kelas eksekutif dan bisnis, sedangkan untuk kelas ekonomi tetap tinggi tetapi dana yang diperoleh dari hasil kelas ekonomi lebih kecil dibandingkan kelas eksekutif dan bisnis. Semenjak krisis menimpa negara kita penumpang kelas ekonomi adalah sebesar 82 % sedangkan dari kelas eksekutif dan bisnis hanya 18 %. Tetapi pendapatan yang diperoleh adalah lebih besar dari kelas eksekutif dan bisnis yaitu sebesar 60 % sedangkan pendapatan untuk kelas ekonomi hanya sebesar 40 %. Hal ini dapat terjadi karena pemerintah hanya dapat memberikan ijin kenaikan tarif untuk kelas komersial seperti kelas eksekutif dan bisnis sedangkan kelas ekonomi pemerintah yang mengatur menurut undang-undang yang ada. Pemerintah beranggapan bahwa kelas ekonomi adalah kelas yang bukan dari kalangan berada dan sangat menyangkut dengan kepentingan khalayak banyak. Hal ini pula yang menyebabkan pendapatan operasi PT KAI mengalami fluktuasi juga selama 10 tahun terakhir (1998-2007). Beberapa faktor lain yang dapat berpengaruh diantaranya yaitu seperti bertambahnya jumlah penduduk, pendapatan konsumen, tarif/ harga karcis, jumlah penumpang, pelayanan, harga barang substitusi, selera konsumen, pendidikan, pekerjaan, dan lain-lain.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat perkembangan pendapatan operasi yang diterima oleh PT KAI baik mengalami peningkatan maupun penurunan dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2007 dalam tabel di bawah ini.

Tabel 1.1
Pendapatan Operasi PT KAI Bandung
Tahun 1998-2007

Tahun	Pendapatan Operasi (Rp)	Perkembangan Pendapatan Operasi	
		Rupiah	%
1998	648.725.826.321	-	-
1999	331.618.172.459	-317.107.653.862	-48.88
2000	888.737.463.907	557.119.291.448	85.88
2001	926.575.355.621	37.837.891.714	5.83
2002	1.182.276.551.608	255.701.195.987	39.42
2003	1.426.821.751.952	244.545.200.344	37.69
2004	1.124.060.086.451	-302.761.665.501	-46.67
2005	1.115.068.870.645	-8.991.215.806	-1.39
2006	1.103.164.361.560	-11.904.509.085	-1.84
2007	1.177.640.226.230	74.475.864.670	11.48

Sumber: Lap. R/L PT KAI (Persero)

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 1998 ke tahun 1999 terjadi penurunan pendapatan operasi PT KAI yang cukup tajam, yaitu sebesar Rp. -317.107.653.862 atau sebesar -48.88%, hal ini disebabkan karena krisis moneter yang terjadi pada pertengahan tahun 1998. Selain itu penurunan juga terjadi pada tahun 2004 sampai tahun 2006 tetapi tidak sebesar tahun 1998 ke tahun 1999 yaitu sebesar Rp. -302.761.332.501 pada tahun 2004 menjadi Rp. -8.991.215.806 pada tahun 2005 kemudian menjadi

Rp. -11.904.509.085 pada tahun 2006, dimana persentase penurunan berturut-turut sebesar -46.67%, -1.39% kemudian menjadi -1.84%. Tetapi kemudian mengalami peningkatan kembali pada tahun 2007 sebesar Rp. 74.475.864.670 atau sebesar 11.48%.

Atas dasar fluktuasi pendapatan operasi PT KAI, maka disini penulis mencoba untuk meneliti faktor-faktor apa yang mempengaruhi pendapatan operasi PT KAI Bandung, melalui penelitian yang berjudul "*ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN OPERASI di PT KAI BANDUNG*".

1.2 Perumusan Masalah

Dari latar belakang di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Sejah mana pengaruh jumlah penumpang KA kelas eksekutif dan bisnis terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung?
2. Sejah mana pengaruh tarif/ harga karcis terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung?
3. Sejah mana pengaruh harga barang substitusi terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung?
4. Sejah mana pengaruh jumlah penumpang KA kelas eksekutif dan bisnis, tarif/ harga karcis, dan harga barang substitusi terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung?

1.3 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh jumlah penumpang KA kelas eksekutif dan bisnis terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung.
2. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh tarif/ harga karcis terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung.
3. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh harga barang substitusi terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung.
4. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh jumlah penumpang KA kelas eksekutif dan bisnis, tarif/ harga karcis, dan barang substitusi terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat:
 - a. Memberikan sumbangan yang berarti bagi pemerintah dalam menentukan kebijakan khususnya dalam mengembangkan perkeretaapian.
 - b. Dijadikan bahan informasi bagi PT KAI untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa transportasi kereta api.

2. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu ekonomi, khususnya mengenai industri jasa transportasi.

1.4 Kerangka Pemikiran

Perusahaan menjalankan usahanya dengan tujuan mendapatkan keuntungan atau pendapatan yang tinggi. Menurut pendapat Abdullah NS. (1987: 46) yang dimaksud dengan pendapatan adalah:

“Pendapatan yang diterima oleh pemilik perusahaan. Pendapatan ini bukan sebagai akibat dari pembentukan harga di berbagai pasar. Pendapatan ini merupakan selisih antara hasil penjualan dikurangi dengan biaya-biaya seperti upah buruh, bunga modal dan bahan-bahan yang dipakai ditambah dengan penghapusan atas alat-alat modal tetap”.

Harga jual merupakan salah satu elemen penting dalam menentukan jumlah pendapatan yang akan diperoleh pengusaha, sebab dengan adanya harga jual akan menentukan keuntungan atau kerugian yang diperoleh dari hasil penjualan suatu produk yang diproduksi. Harga jual biasanya dihitung berdasarkan biaya-biaya yang telah atau akan dikeluarkan dan ditambah dengan keuntungan yang diinginkan produsen.

Pada saat harga jual tinggi maka pendapatan akan mengalami peningkatan yang seterusnya akan meningkatkan laba. Sebaliknya apabila harga jual yang ditentukan lebih rendah maka pendapatan akan mengalami penurunan yang seterusnya akan menurunkan pendapatan.

Hubungan yang terbentuk antara harga jual dengan pendapatan adalah:

Harga jual ↗ → TR ↗ ⇨ Laba ↗

Pendapat lain dikemukakan oleh Ackley (1983) yang menyatakan sebagai berikut:

“Pendapatan seseorang individu dapat didefinisikan sebagai jumlah penghasilan yang diperoleh dari jasa-jasa produksi yang diserahkan pada suatu waktu tertentu atau yang diperolehnya dari harta kekayaannya, pendapatan nasional tidak lebih dari penjumlahan semua pendapatan individu”.

Pendapatan merupakan hasil yang diperoleh oleh seseorang atau perusahaan berupa sejumlah uang yang merupakan harga dari produk yang dihasilkannya. Memperoleh pendapatan yang maksimal merupakan salah satu tujuan pendirian sebuah perusahaan. Pendapatan menurut Paul Samuelson dan W.D. Nordhaus (1996: 214) menyatakan bahwa:

“Pendapatan adalah total uang yang diterima atau terkumpul dalam satu periode”.

Pembentukan pendapatan yang diterima oleh individu melalui beberapa cara, yaitu:

1. *Categoriale in comensvorming*, yaitu pendapatan yang diterima dari sudut golongan (kategori) faktor produksi yang menerima pendapatan seperti buruh untuk faktor produksi tenaga menerima upah, untuk tanah diterima rente tanah, untuk modal diterima rente bunga, untuk pengusaha diterima profit.
2. *Fungcionale incomensvorming*, yaitu pendapatan ditinjau dari sudut individu dalam proses produksi itu orang bertanya apa uang menyebabkan tingginya upah dan rente modal dan rente tanah. Berapa hasil setiap faktor produksi per satuan di dalam proses produksi.

3. *Personale incomensvorming*, yaitu pendapatan ditinjau dari diri pribadi individu dan menanyakan berapa pendapatan dari masing-masing individu.

Jumlah pendapatan yang diterima oleh pengusaha merupakan hasil penjualan hasil produksi yang dihasilkan disebut Total Revenue (TR). Besar kecilnya TR tergantung dari:

1. Jumlah output (barang yang dihasilkan) yang berhasil dijual (Q)
2. Harga atau price/ unit dari output tersebut (P).

Untuk menghitung nilai pendapatan adalah dengan menghitung penerimaan total (TR) yaitu P (harga) dikali Q (jumlah output atau produksi yang terjual). (*Paul Samuelson dan William DN, 1996: 200*).

🚩 Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan:

1. Jumlah Penumpang

Pertambahan maupun penurunan jumlah penumpang tidak dengan sendirinya menyebabkan pertambahan pendapatan tanpa didukung oleh faktor lain. Tetapi biasanya pertambahan maupun penurunan jumlah penumpang kereta api akan berpengaruh terhadap pendapatan yang diterima oleh PT KAI. Dalam hal ini pendapatan yang diterima oleh PT KAI salah satunya berasal dari banyaknya jumlah penumpang atau konsumen yang menggunakan jasa transportasi kereta api khususnya untuk kelas eksekutif dan bisnis.

2. Harga barang itu sendiri (tarif/ harga karcis)

Harga merupakan suatu nilai barang atau jasa yang diukur dengan sejumlah uang dimana berdasarkan nilai tersebut seseorang bersedia melepaskan barang atau jasa yang dimilikinya kepada pihak lain. Artinya bila seseorang ingin memiliki barang atau jasa ia harus mengeluarkan sejumlah uang sebagai nilai tukarnya. Setiap harga yang ditetapkan oleh perusahaan akan mempunyai akibat yang berlainan terhadap pendapatan atau laba yang diperoleh. Penetapan harga yang tepat tentunya akan dapat meningkatkan keuntungan. Harga yang dimaksudkan disini yaitu harga tiket/besarnya tarif dari karcis kereta api untuk kelas eksekutif. Sehingga pendapatan yang diterima oleh PT KAI salah satunya berasal dari banyaknya jumlah penumpang atau konsumen yang menggunakan jasa transportasi kereta api khususnya untuk kelas eksekutif dan bisnis.

3. Harga Barang Lain (Substitusi)

Sesuatu dikatakan barang pengganti kepada sesuatu barang lain apabila ia dapat menggantikan fungsi dari barang lain tersebut. Dalam hal ini yang menjadi barang substitusi atau barang pengganti dari jasa transportasi kereta api yaitu harga tiket/ karcis bus AC.

🚦 Konsep Jasa Angkutan

Jasa adalah setiap kegiatan atau masalah yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lainnya, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan seseorang memiliki sesuatu. Produksinya dapat atau tidak dapat terkait pada produk fisik. (Kotler, 1995: 152).

Pada dasarnya kebutuhan akan jasa angkutan merupakan cerminan daripada kebutuhan penduduk. Dimana semakin tingginya kegiatan ekonomi, sosial, kebudayaan dan pendidikan mempunyai hubungan lurus dengan peningkatan kebutuhan sarana dan prasarana angkutan.

Pengangkutan menyangkut bidang yang cukup luas, dimana hampir seluruh kehidupan manusia tidak terlepas dari kebutuhan jasa angkutan. Oleh sebab itu peranan dan arti pengangkutan dalam kehidupan masyarakat dapat dikatakan mencakup seluruh aspek kehidupannya, sehingga dengan demikian kehidupan masyarakat yang maju ditandai oleh mobilitasnya yang tinggi. Mobilitas yang tinggi dimungkinkan karena tersedianya fasilitas angkutan yang cukup atau memadai.

- Dari segi makroekonomi, pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional.
- Dari segi mikroekonomi, pengangkutan dapat dilihat dari kepentingan dua pihak, yaitu:
 - a. Perusahaan pengangkutan sebagai usaha produksi jasa angkutan untuk dijual kepada pemakai dengan memperoleh keuntungan.

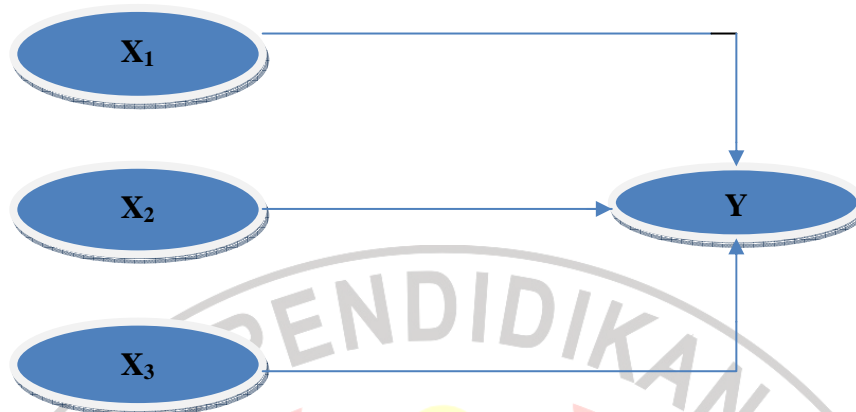
- b. Pemakai jasa angkutan (di pihak lain) melihat pengangkutan sebagai salah satu mata rantai dari arus penawaran bahan baku dan distribusi barang jadi yang disalurkan ke pasar.

Dari uraian di atas, dapat dikatakan bahwa pengangkutan merupakan fungsi ekonomi yang dipergunakan bersama-sama dengan fungsi produksi lainnya untuk menghasilkan barang dan jasa dalam suatu perekonomian.

Dari beberapa pendapat yang telah penulis sebutkan dapat diketahui bahwa banyak sekali faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan masyarakat akan suatu barang sehingga setiap waktu permintaan itu dapat berubah.

Berdasarkan faktor-faktor yang telah diungkap di atas maka dapat diambil suatu hubungan mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan operasi di PT KAI Bandung, seperti dalam kerangka pemikiran di bawah ini.

Kerangka Pemikiran



Keterangan:

X₁ : Jumlah Penumpang KA kelas Eksekutif dan kelas Bisnis

X₂ : Tarif / harga karcis kelas eksekutif dan bisnis

X₃ : Harga Barang Lain (Substitusi)

Y : Pendapatan Operasi PT KAI

1.5 Hipotesis

1.5.1 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara pada suatu penelitian. Menurut *Sudjana (1996)* definisi hipotesis adalah asumsi atau dugaan mengenai sesuatu hal yang dibuat untuk menjelaskan hal yang sering dituntut untuk melakukan pengecekannya.

Berdasarkan pernyataan di atas, maka penulis mengajukan hipotesis sebagai berikut:

1.5.2 Hipotesis Mayor

Jumlah penumpang KA kelas eksekutif dan kelas bisnis, tarif/ harga karcis dan harga barang lain (substitusi) memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan operasi PT KAI Bandung.

1.5.3 Hipotesis Minor

1. Jumlah penumpang kelas eksekutif dan kelas bisnis memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan operasi di PT KAI Bandung.
2. Tarif/ harga karcis memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan operasi di PT KAI Bandung.
3. Harga barang substitusi memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan operasi di PT KAI Bandung.