

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu sarana yang sangat penting dalam membantu roda perekonomian. Suatu daerah tidak dapat berdiri sendiri secara total dalam memenuhi kebutuhan daerahnya sendiri, daerah tersebut membutuhkan daerah lain sebagai pendukung. Sarana penghubung yang digunakan adalah pengangkutan atau transportasi. Pembangunan daerah, baik bidang ekonomi, pendidikan, pariwisata maupun budaya membutuhkan jasa transportasi yang memadai. Tanpa transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan dan peningkatan suatu daerah.

Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kebutuhan jasa transportasi erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan masyarakat yang menjadi pengguna jasa (penumpang). Kecenderungan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan, pada tingkat tertentu dapat menimbulkan berbagai masalah transportasi. Salah satu cara menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi adalah meningkatkan sistem transportasi publik.

Transportasi kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang mempunyai karakteristik dan keunggulan khusus. Hal ini dikarenakan kereta api merupakan sesuatu yang sangat praktis bagi masyarakat Indonesia pada umumnya. Selain hemat energi, kereta api dipandang sebagai sarana transportasi untuk semua lapisan masyarakat, tidak hanya melayani kalangan atas saja melainkan kereta api juga menyediakan untuk lapisan masyarakat kelas menengah ke bawah. Kereta api menjadi moda transportasi yang sangat relevan untuk dikembangkan. Berikut perbandingan jumlah volume angkut kereta api dengan moda transportasi lainnya :

Tabel 1.1
Perbandingan Jumlah Volume Moda Transportasi

No.	Moda Transportasi	Volume Angkut
1.	Kereta Api	1.500 Penumpang
2.	BUS	40 Penumpang
3.	Pesawat Terbang	500 Penumpang
4.	Kapal Laut	1.500 Penumpang

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia, 2016

Jika dibandingkan dengan moda transportasi lain, kereta api merupakan moda transportasi yang sesuai untuk mengangkut muatan berjumlah besar dalam jarak jauh, membawa sejumlah besar penumpang dalam jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Kenyataan ini menjadikan jasa angkutan kereta api menjadi salah satu pilihan masyarakat, kereta api dapat mengangkut 1500 penumpang, selain itu dengan menggunakan kereta api tidak akan mengalami kemacetan. Tetapi dalam perkembangannya, permintaan

terhadap jasa angkutan kereta api seringkali fluktuatif. Hal ini terjadi karena semakin banyaknya alternatif pilihan transportasi yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat lainnya. Permintaan jasa angkutan dapat diprediksi dari faktor pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan volume angkutan permintaan, baik penumpang maupun barang. Peningkatan jumlah penduduk berdampak pada peningkatan pada kebutuhan jasa angkutan.

Bidang transportasi (angkutan) memiliki peran strategi dalam menggerakkan roda perekonomian nasional dan memberikan kontribusi penting bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Bidang angkutan yang mencakup sektor jasa angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan sungai, angkutan udara, angkutan rel dan jasa penunjang angkutan menunjukkan tren pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) yang diproyeksikan terus meningkat setiap tahunnya, tahun 2016 PDB menurut lapangan usaha angkutan rel menunjukkannya PDB tertinggi jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya sebesar 212.24%.

Tabel 1.2

PDB Lapangan Usaha Sektor Transportasi dan Pergudangan

No.	Lapangan Usaha	2014	2015	2016
1.	Angkutan Rel	134.47	149.76	212.24
2.	Angkutan Darat	113.51	125.23	146.55
3.	Angkutan Laut	109.83	122.40	130.27
4.	Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan	117.90	129.85	139.57
5.	Angkutan Udara	157.77	208.19	249.24
6.	Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan, Pos dan Kurir	129.91	151.95	169.81
7.	PDB Sektor Transportasi dan Pergudangan	123.25	142.83	166.00

Sumber : BPS Indonesia

Permintaan jasa transportasi akan ada apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada alasan untuk melakukan suatu perjalanan, misalnya untuk keinginan bekerja, rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja. Pada dasarnya permintaan dan pemilihan pemakai jasa transportasi di pengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat-sifat dari muatan, determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan, kecepatan angkutan dan kualitas pelayanan (M. Nur Nasution, 2004). Hal ini menyebabkan timbulnya berbagai moda, antara lain : Kereta Api, Pesawat, Bis Umum, Travel, dan lain – lain.

Bandung dan Jakarta adalah salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki lokasi strategis dari segi komunikasi, maupun perekonomian. Selain itu jarak tempuh yang semakin dekat antara kedua kota tersebut menjadikan salah satu tujuan masyarakat khususnya dari Bandung ke Jakarta untuk melakukan perjalanan. Tujuan masyarakat Bandung umumnya beragam, pada hari Senin sampai Jumat biasanya warga Bandung mengunjungi kota Jakarta untuk bekerja perjalanan bisnis dan keperluan keluarga, sedangkan pada akhir pekan, kebanyakan mereka datang ke kota Jakarta untuk liburan.

Jakarta sebagai ibu kota negara Indonesia merupakan kota sibuk dengan kegiatan mobilisasi yang tinggi. Saat ini, kegiatan mobilisasi di Jakarta didominasi oleh pengguna transportasi pribadi yang berasal dari warga Jakarta sendiri maupun kota-kota lainnya, seperti Bandung, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). Bagi setiap kota, mobilisasi merupakan hal penting yang

mendukung kehidupan masyarakat sehari-hari dalam melakukan pergerakan barang dan jasa.

Tingginya tingkat transmigrasi 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.

Mobilitas penduduk antara kota Bandung dan Jakarta semakin meningkat. Hal ini disebabkan antara lain banyaknya pekerja, hubungan sosial seperti pendidikan dan perdagangan antara kedua kota dan merupakan daerah tujuan wisata maupun belanja. Untuk menghubungkan transportasi antar kota besar diperlukan angkutan umum yang dapat mengefisiensi waktu dan biaya seperti bus atau kereta api serta dapat menunjang mobilitas penduduk dan pergerakan ekonomi. Untuk itu perlu dikembangkan dengan memperhitungkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani.

Saat ini, angkutan kereta api hanya dilayani oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sebuah perusahaan 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 transportasi dan pendapatan

masyarakat. Oleh karena itu, setiap daerah yang berpotensi untuk dijadikan lintas Kereta Api akan dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia contohnya adalah kota Jakarta yang menjadi wilayah DAOP 1 dan kota Bandung yang menjadi daerah wilayah DAOP II. Untuk mendukung kelancaran dalam perjalanan tersebut, PT. KAI DAOP II Bandung telah menyediakan jenis Kereta Api untuk rute Bandung-Jakarta dan sebaliknya, di antaranya adalah :

Tabel 1.3
Kereta Api Yang Melayani Rute Bandung-Jakarta

No.	Nama Kereta Api	Kelas
1.	Kereta Api Serayu	Ekonomi
2.	Kereta Api Argo Parahyangan	Eksekutif, Bisnis dan Ekonomi

Sumber : Stasiun Kota Bandung

Jasa ini diharapkan mampu memberikan kenyamanan dan efisiensi waktu tempuh yang lebih singkat, terutama bagi calon konsumen pengguna jasa angkutan darat yang tinggal di kota besar seperti Bandung dan Jakarta. Dalam penelitian ini penulis memilih Kereta Api Argo Parahyangan karena jenis kereta api jenis ini yang paling sering digunakan oleh calon penumpang. Hal ini dapat dilihat berdasarkan data di bawah ini :

Tabel 1.4

Tabel Penjualan Tiket Kereta Api Rute Bandung-Jakarta Tahun 2016

No.	Nama Kereta Api	Kelas Eksekutif	Kelas Bisnis	Kelas Ekonomi
1.	Kereta Api Serayu	-	-	193.524 Tiket
2.	Kereta Api Argo Parahyangan	339.909 Tiket	116.411 Tiket	104.000 Tiket

Sumber : Unit Pelayanan dan Komersil PT. KAI Daop 2 Bandung

Tabel 1.4 di atas menjelaskan jumlah tiket yang terjual selama tahun 2016. Kelas eksekutif kereta api Argo Parahyangan menjadi yang paling sering digunakan oleh calon penumpang dengan penjualan sebanyak 339.909 tiket untuk kelas eksekutif, sedangkan yang paling sedikit digunakan penumpang adalah kereta api Serayu dengan jumlah penjualan sebanyak 193.524 tiket. Kereta Api Argo Parahyangan merupakan kereta api hasil peleburan Kereta Api Argo Gede dan Parahyangan, yang telah dihentikan pengoperasiannya. Kereta Api Argo Parahyangan pertama kali dioperasikan pada Selasa, 27 April 2010. Kereta Api Argo Parahyangan yang beroperasi setiap harinya sekitar 8 kali pada hari biasa dan 10 kali pada hari libur.

Volume penumpang kereta api dalam kurun waktu 4 tahun terakhir (2013-2016) menunjukkan tren pertumbuhan rata-rata 8% sejak tahun 2012 dan 2013. Pada periode tahun 2013, volume angkutan penumpang lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya kemudian pada periode selanjutnya tahun 2014-2016 jumlah penumpang kereta api mengalami peningkatan kembali.

Tabel 1.5

Realisasi Volume Angkutan Penumpang

Uraian	2013	2014	2015	2016
Penumpang Jabodetabek	191.69	202.88	221.73	279.52
Penumpang Non Jabodetabek	110.82	134.09	158.34	208.49

Sumber : Annual Report PT. Kereta Api Indonesia, 2016

Berdasarkan fenomena yang ada, semenjak beroperasinya Jalan Tol Cipularang pada bulan April tahun 2005, terjadi peningkatan mobilitas dari Bandung ke Jakarta, waktu tempuh Bandung-Jakarta rata-rata hanya 2-3 jam, jauh lebih cepat dibandingkan sebelumnya yang harus ditempuh dengan waktu lebih dari 3 jam. Jalan tol Cipularang memberikan dampak positif bagi perkembangan ekonomi Bandung, semenjak jalan tol ini dibuka hal ini membuat permintaan angkutan jalan raya semakin meningkat. Selain itu, dampak positif dari dibukanya jalan tol Cipularang adalah membuka peluang usaha baru yaitu bisnis travel yang melayani rute Bandung-Jakarta maupun sebaliknya.

Travel merupakan layanan jasa transportasi dengan mobil berjenis mini bus, jasa travel menjadi pilihan sebagian besar masyarakat yang rutin melakukan perjalanan Bandung-Jakarta dan sebaliknya, dengan waktu perjalanan lebih singkat. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung sampai saat ini ada 18 perusahaan yang bergerak di sektor jasa travel. Namun demikian ada tiga perusahaan travel yang dominan dalam jumlah armada yang dimilikinya. Perusahaan travel dengan jumlah unit kendaraan terbanyak yaitu PT.Cipaganti Citra Graha dengan nama travel mGO, PT. Batara Titian Kencana dengan nama travel Xtrans dan PT. Day Trans dengan nama travel Day Trans.

Di bawah ini dapat dilihat beberapa bisnis travel yang berkembang melayani rute Bandung – Jakarta :

Tabel 1.6
Perusahaan Travel di Kota Bandung

No.	Nama Perusahaan Travel	Nama Travel
1.	PT. Day Trans	Day Trans
2.	PT. Star Line	Transline
3.	PT. Tele Trans	Tele Trans
4.	PT. Multimoda Traveltama	-
5.	PT. Disa Pratama Mandiri	Prima Jasa
6.	PT. Purbaya Pancasakti	Priangan Travel
7.	PT. Heri Surya Putra	Transpoter
8.	CV. Panca Jaya Utama	Roadtrip Travel
9.	PT. Nurrachmadi Bersama	Baraya
10.	CV. Citra Tiara Transport	Citi Trans
11.	PT. Transportasi Lintas Indonesia	Cipaganti Rent Car
12.	PT. Lintas Media Karya	-
13.	CV. Safa	Safa Trans
14.	PT. Cipaganti Citra Graha	MGo Shuttle
15.	PT. 4848 Irawan Sarpinggi	4848 Travel
16.	PT. Batara Titian Kencana	Xtrans
17.	PT. Sarana Margabhakti Utama	Transtol
18.	PT. Vetiga Nadi	V- 3 Trans

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dengan semakin banyaknya perusahaan travel yang melayani rute keberangkatan Bandung-Jakarta dan sebaliknya konsumen di hadapkan dengan berbagai pilihan jasa dengan konsep dan harga yang relatif sama, pada akhirnya dapat memungkinkan konsumen dapat beralih dari jasa kereta api ke jasa travel dan jasa transportasi lainnya.

Menurut bagian humas PT. Kereta Api Indonesia Daop 2 Bandung, semenjak beroperasinya tol Cipularang permintaan kereta api rute Bandung-Jakarta menurun lebih dari 50% dan meningkatnya jumlah perusahaan travel ini jelas akan memberikan pengaruh terhadap bidang usaha transportasi lainnya, terutama transportasi kereta api. Dengan beroperasinya tol Cipularang membuat PT. KAI bersaing dengan perusahaan transportasi darat lainnya yang juga melayani keberangkatan rute Bandung-Jakarta, sebagian besar penumpang angkutan umum yang sebelumnya menggunakan kereta api akhirnya beralih memilih travel.

Untuk meningkatkan kembali permintaan pengguna jasa kereta api, PT. KAI menerapkan berbagai strategi, salah satu strategi pertama yang dilakukan oleh PT. KAI adalah dengan perbaikan manajemen perusahaan. Berdasarkan fenomena yang kedua, perbaikan manajemen yang dilakukan oleh Ignatius Jonan (Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia, masa jabatan periode 2009-2014), salah satunya adalah dengan adanya pembenahan dari segi organisasi, infrastruktur, pelayanan dan kenyamanan penumpang, fasilitas di semua stasiun dan penertiban asset perusahaan. Perubahan fasilitas ditujukan untuk menunjang kenyamanan penumpang, mengingat sebelumnya fasilitas tidak terawat dengan baik sehingga kondisinya kumuh dan tidak layak pakai, perubahan ini meliputi : perbaikan toilet di stasiun kereta api, dan di atas kereta api, ruang tunggu kereta api, serta perbaikan stasiun kereta api selain itu situasi dalam kereta yang tidak diperbolehkan untuk merokok, dan pelayanan yang prima lebih memudahkan calon penumpang dalam pemesanan tiket dengan adanya e-ticketing.

Strategi selanjutnya adalah dengan penurunan harga tarif kereta api rute Bandung-Jakarta dan sebaliknya yang diberlakukan oleh PT. KAI diharapkan dapat menarik calon penumpang untuk dapat menggunakan jasa kereta api. Jumlah penumpang kereta api rute Bandung-Jakarta untuk hari biasa masih belum menunjukkan peningkatan yang signifikan, jumlah penumpang meningkat biasa terjadi pada hari libur. Kondisi ini menunjukkan bahwa preferensi konsumen terhadap jasa angkutan darat sangat peka terhadap perubahan harga dan kualitas pelayanan yang dapat diberikan oleh pelaku usaha. Jika dibandingkan dengan harga tarif rata-rata travel Bandung- Jakarta, harga tiket kereta api masih lebih murah, akan tetapi perbedaan pelayanan yang diberikan oleh jasa angkutan travel relatif lebih disukai calon penumpang dengan anggapan bahwa dengan menggunakan travel, penumpang diantar sampai ke lokasi terdekat. Berbeda dengan kereta api yang hanya mengangkut penumpang dari antar stasiun, sehingga penumpang harus mengeluarkan biaya lagi untuk sampai ke lokasi tujuan.

Pada intinya permintaan masyarakat terhadap barang dan jasa termasuk jasa angkutan kereta api memperlihatkan berapa banyak suatu barang dan jasa, termasuk jasa angkutan kereta api yang bersedia dibeli oleh konsumen pada tingkat harga yang berbeda-beda. Konsumen hanya akan membeli suatu barang dan jasa jika manfaat yang mereka harapkan dari membeli barang dan jasa tersebut lebih besar dari harga yang harus mereka bayarkan untuk mendapatkannya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap jasa angkutan kereta api antara lain harga tiket kereta api itu sendiri yaitu kereta api Argo Parahyangan yang melayani keberangkatan rute Bandung-Jakarta. Kereta api Argo Parahyangan memiliki tiga kelas yaitu kelas ekonomi, bisnis dan eksekutif. Harga tiket kereta api Argo Parahyangan untuk kelas ekonomi dan bisnis rata-rata sekitar 70-90 ribu rupiah dan untuk kelas eksekutif rata-rata sekitar 100-120 ribu rupiah. Oleh karena itu, harga menjadi faktor penting dalam menentukan pilihan transportasi. Berdasarkan harga yang ditetapkan dengan kualitas pelayanan yang didapatkan, maka konsumen akan merasa puas. Jika kedua faktor tersebut yaitu pelayanan dan harga tiket kereta api Argo Parahyangan baik, maka akan menimbulkan rasa puas serta tumbuh kepercayaan penumpang untuk menggunakan jasa transportasi kereta api Argo Parahyangan, dan begitu juga sebaliknya.

Faktor selanjutnya yaitu harga transportasi lain. Transportasi lain yang digunakan dalam penelitian ini adalah travel. Harga travel yang melayani keberangkatan rute Bandung-Jakarta rata-rata sekitar 90-150 ribu. Harga travel akan mempengaruhi permintaan jasa angkutan kereta api Argo Parahyangan, jika dibandingkan harga kereta api dengan travel tidak terlalu jauh tapi jika kualitas pelayanan travel lebih baik, hal ini akan mempengaruhi permintaan angkutan kereta api, penumpang yang biasanya menggunakan kereta api bisa beralih menggunakan travel.

Pendapatan juga bisa mempengaruhi seseorang dalam memilih transportasi yang akan digunakan. Dalam penelitian ini pendapatan yang di gunakan adalah rata-rata pendapatan perkapita penduduk Kota Bandung dan Kota Jakarta. Pendapatan per kapita adalah besarnya pendapatan rata-rata penduduk di suatu negara. Pendapatan per kapita didapatkan dari hasil pembagian pendapatan nasional suatu negara dengan jumlah penduduk negara tersebut. Semakin tinggi tingkat pendapatan, maka permintaan akan transportasi akan ikut meningkat.

Jumlah penduduk Kota Bandung dan Kota Jakarta juga mempengaruhi permintaan akan jasa transportasi, jika jumlah penduduk di Kota Bandung dan Kota Jakarta semakin meningkat, hal ini akan mempengaruhi jumlah transportasi yang ada, maka permintaan akan transportasi akan ikut meningkat. Kota Bandung merupakan kota terpadat di Jawa Barat. Pertambahan penduduk kota Bandung awalnya berkaitan erat dengan adanya sarana transportasi kereta api yang dibangun sekitar tahun 1880 yang menghubungkan kota Bandung dengan Jakarta.

Dampak dari migrasi sebagai akibat dari adanya laju pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang tinggi memicu terjadinya peningkatan kebutuhan penduduk untuk melakukan perjalanan ataupun pergerakan. Peningkatan kebutuhan akan transportasi ini dapat mengakibatkan beberapa masalah seperti kemacetan dan masalah lingkungan lainnya, tingkat migrasi mempengaruhi permintaan akan jasa angkutan kereta api karena dengan adanya pertambahan penduduk di kota besar seperti Bandung dan Jakarta akan menambah permintaan jasa angkutan transportasi kereta api.

Beroperasinya jalan tol Cipularang, yaitu jalan tol yang menghubungkan Jakarta dengan Bandung, yang terkoneksi oleh jalan tol Cikampek dan Cileunyi. Awalnya, jalan tol ini dibangun dalam rangka menyambut KTT Asia-Afrika untuk memperingati 50 tahun KTT Asia-Afrika di Bandung tahun 1955. Proyek ini diprakarsai oleh ibu Megawati SoekarnoPutri (Presiden Indonesia masa jabatan periode 2001-2004), pada tahun 2003 dan ditargetkan mampu beroperasi April 2005 untuk menyambut KTT Asia-Afrika.

Pembenahan semua fasilitas dengan adanya perbaikan ini akan mempengaruhi jumlah permintaan penumpang kereta api, karena adanya pembenahan pelayanan ini memberikan kemudahan bagi para pelanggan, jika pelayanan yang diberikan kepada pelanggan semakin baik hal ini juga dapat berpengaruh dengan meningkatnya kembali jumlah penumpang kereta api Argo Parahyangan.

Dari uraian di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan dan peningkatan permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta dan sebaliknya. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis merumuskan judul penelitian yang terangkum dalam sebuah judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api Rute Bandung-Jakarta Periode 2005-2016”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka identifikasi masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Bagaimana pengaruh harga tiket kereta api terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 2) Bagaimana pengaruh harga tiket travel terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 3) Bagaimana pengaruh jumlah penduduk Kota Bandung dan Kota Jakarta terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 4) Bagaimana pengaruh tingkat migrasi Kota Bandung dan Kota Jakarta terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 5) Bagaimana pengaruh pendapatan perkapita Kota Bandung dan Kota Jakarta terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 6) Bagaimana pengaruh perubahan manajemen terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta?
- 7) Berapa besar elastisitas permintaan jasa angkutan kereta api jurusan Bandung-Jakarta periode 2005-2016 terhadap harga rill tiket kereta api, harga rill travel, jumlah penduduk, pendapatan perkapita dan tingkat migrasi dan perbaikan manajemen?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diteliti maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengetahui pengaruh harga tiket kereta api dan harga tiket travel terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.
- 2) Untuk mengetahui pengaruh pendapatan perkapita terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.
- 3) Untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.
- 4) Untuk mengetahui pengaruh tingkat migrasi terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.
- 5) Untuk mengetahui pengaruh pendapatan perkapita terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.
- 6) Untuk mengetahui pengaruh perbaikan manajemen terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis/Akademis

Kegunaan penelitian ini, berdasarkan tujuan penelitian yang telah dikemukakan adalah sebagai berikut :

Kepentingan akademis, dapat memberikan kegunaan teoritis atau akademis berupa tambahan informasi yang bermanfaat bagi setiap pihak yang

terkait dan berkepentingan, serta hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi atau acuan untuk melakukan penelitian lebih lanjut.

1.4.2 Kegunaan Praktis/Empiris

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan praktis atau empiris berupa :

- 1) Untuk pemegang kebijakan perusahaan khususnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 2) Melengkapi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pasundan.
- 3) Sebagai salah satu media latihan untuk mengembangkan kemampuan dan keterampilan sesuai disiplin ilmu yang dipelajari.
- 4) Untuk masyarakat sebagai tambahan informasi mengenai moda transportasi yang akan digunakan