

ELASTISITAS JASA KERETA API BANDARA KUALANAMU (AIRPORT RAILINK SERVICE)

Oleh:

Mariana Diah Puspitasari, API Madiun, Email: mariana@api.ac.id

Dedik Tri Istiantara, API Madiun, Email: dedik@api.ac.id

ABSTRACT

In July 25th, 2013 Indonesia for the first time provided rail link service from and to an airport. It particularly was operated from and to Kualanamu International Airport (KNIA), Deli Serdang, North Sumatera, which was also operated for the first time on that date. Managing the airport rail link service, a private company namely PT. Railink basically is the subsidiary company of PT. Angkasa Pura II (Persero) and PT. Kereta Api Indonesia (Persero). The price of train ticket, in fact, is getting higher as time goes by. It is noted that the ticket price has increased from IDR 80K to IDR 100K since January 15th, 2015. Concerning this situation, this study is conducted to investigate the demand elasticity of the airport rail link service from and to Kualanamu International Airport as well as factors in taking the airport rail link. The result of the study reveals that the demand of airport rail link service as the impact of the increasing of the ticket price is inelastic since its value of elasticity reaches -0.38. The other result, moreover, finds six reasons influencing people to go with airport rail link: comfort, punctuality, speed or travel time, practicality, access to train station, and other modes' tariff.

Keywords : *elasticity, train, kualanamu international airport*

1. PENDAHULUAN

Sejarah mencatat tanggal 25 juli 2013 menjadi kereta bandara yang pertama beroperasi di negeri ini. Tanggal ini bersamaan dengan mulai beroperasinya Bandar Udara Internasional Kualanamu (KNIA), Deli Serdang, Sumatera Utara. Bandara ini menggantikan lokasi aktivitas penerbangan sipil yang selama 85 tahun di bandar udara internasional Polonia, Kota Medan.

Layanan kereta api bandara ini dikelola oleh PT.Railink yaitu sebuah perusahaan swasta yang merupakan anak perusahaan dari PT.Angkasa Pura II (persero) dan PT.Kereta Api Indonesia (persero). Kereta api bandara ini melayani penumpang dari kota Medan menuju Bandara Kualanamu dengan jarak \pm 30 km dan juga sebaliknya. PT. Railink mengelola dua stasiun yang menjadi tempat pemberhentian layanan kereta api bandara, yaitu:

- a) City Railway Station (CRS) di kota Medan.
- b) Airport Railway Station (ARS) di Bandara Kualanamu.

Sebagai operator penyedia transportasi dari Kota Medan menuju bandara Kualanamu atau sebaliknya, PT.Railink bukanlah satu-satunya. Mereka berkompetisi dengan bus DAMRI, taxi, kendaraan daring, serta kendaraan pribadi. Sehingga masyarakat diberi beragam pilihan moda transportasi sebagai sarana pergerakannya. Pemilihan moda transportasi pada umumnya dipengaruhi oleh jarak yang ditempuh, harga dan waktu perjalanan. Beberapa alasan yang menjadi kelebihan penggunaan kereta api adalah (Kamaluddin, 2003: 51):

- a) Bebas dari hambatan kemacetan lalu lintas. Waktu perjalanan akan lebih singkat dan biaya bertransportasi akan lebih murah dengan menggunakan kereta

api, khususnya untuk perjalanan jarak jauh.

- b) Transportasi yang cocok dalam segala cuaca. Kereta api tidak terhalang oleh cuaca buruk akibat hujan dan badai.

Pada awal beroperasi, tarif yang dikenakan oleh PT.Railink sebesar Rp 80.000/penumpang untuk sekali jalan. Nominal ini merupakan hasil perhitungan yang didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Dalam perjalanannya, tarif Kereta Bandara mengalami perubahan. Perubahan ini menurut Plt GM PT Railink Medan Adji Djulianto disebabkan beberapa faktor. Kurs rupiah ke dolar AS terus melemah menjadi salah satu faktor pendorongnya. Selain itu, tiga indikator lainnya yakni UMK Kota Medan naik, kenaikan tarif moda transportasi lain dan biaya operasional KA Bandara yang juga meningkat karena menggunakan BBM non subsidi serta mahalnya komponen biaya suku cadang kereta. Hingga pada tanggal 15 Januari 2015, tarif ditetapkan berubah menjadi Rp. 100.000,-. Kenaikan tarif ini mendapat berbagai respon dari masyarakat. Direktur Lembaga Advokasi Perlindungan Konsumen (LAPK), Farid Wajdi, menilai, kenaikan ongkos KA bandara dari Rp 80.000 menjadi Rp 100.000 menurutnya sangat tidak pantas. Sebab, masyarakat yang menggunakan KA bandara tidak hanya masyarakat berpenghasilan kelas atas. Menurutnya lagi, harga tiket Rp 80.000 saja sudah cukup mahal, apalagi naik menjadi Rp100.000, tentu sangat membebani penumpang bandara.

Meskipun mendapat tekanan dari publik, ternyata jumlah okupansi penumpang setelah kenaikan tarif ini tidak mengalami perubahan. Jumlah penumpang per hari masih sekitar 2.200-2.300 penumpang per hari. Jumlah yang sama saat tarif belum naik.

Berdasar pada latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian adalah bagaimana elastisitas permintaan jasa kereta bandara

Kualanamu serta faktor penyebab pemilihan moda kereta api bandara.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Permintaan

Permintaan adalah Jumlah barang atau jasa yang ingin dan mampu dibeli oleh konsumen, pada berbagai tingkat harga dan pada waktu tertentu. Permintaan suatu barang dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti:

- Harga barang itu sendiri
- Harga barang lain yang terkait
- Tingkat pendapatan perkapita
- Selera atau kebiasaan
- Jumlah penduduk
- Perkiraan harga dimasa mendatang
- Distribusi pendapatan
- Usaha-usaha produsen meningkatkan penjualan

Fungsi permintaan adalah permintaan yang dinyatakan dalam hubungan matematis dengan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Dengan fungsi permintaan, maka kita dapat mengetahui hubungan antara variabel tidak bebas (*dependent variable*) dan variabel-variabel bebas (*independent variables*). Penjelasan dimuka dapat ditulis dalam bentuk persamaan matematis yang menjelaskan hubungan antara tingkat permintaan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan.

$D_x = f(P_x, P_y, Y/cap, sel, pen, P_p, Y_{dist}, prom)$

Dimana :

D_x = Permintaan barang X

P_x = Harga X

P_y = Harga Barang Y

Y/cap = Pendapatan perkapita

Sel = Selera atau kebiasaan

Pen = Jumlah Penduduk

P_p = Perkiraan harga X pada periode mendatang

Y_{dist} = Distribusi Pendapatan

Prom = Upaya produsen meningkatkan penjualan (promosi)

Perubahan jumlah barang yang diminta terjadi karena dua sebab utama, yaitu perubahan faktor harga dan perubahan faktor

selain harga (faktor *ceteris paribus*). Faktor harga adalah ketika harga barang itu sendiri mengalami perubahan. Jika terjadi perubahan harga maka akan berdampak pada perubahan jumlah barang yang diminta, tetapi perubahan itu hanya terjadi dalam satu kurva yang sama. Hal ini disebut pergerakan permintaan sepanjang kurva permintaan (*movement along demand curve*). Hal ini sesuai dengan hukum permintaan yang berbunyi “Semakin turun tingkat harga maka semakin banyak jumlah barang yang bersedia diminta, dan sebaliknya semakin naik tingkat harga semakin sedikit jumlah barang yang bersedia diminta”. Hukum permintaan berlaku jika berada dalam asumsi *ceteris paribus* yang artinya adalah asumsi yang diambil setelah mengabaikan berbagai faktor yang dapat mempengaruhi hubungan antara harga dan kuantitas permintaan.

2.2 Elastisitas Sebagai Koefisien Respon Perubahan Permintaan Terhadap Perubahan Harga

Elastisitas digunakan untuk mengukur sampai di mana besarnya respon atau kepekaan variabel terikat jika terjadi perubahan pada variabel bebas tertentu. Besar kecilnya kepekaan tersebut dapat dilihat dari besarnya angka koefisien elastisitas atau indeks elastisitas. Elastisitas Harga Permintaan digunakan untuk mengetahui besarnya perubahan jumlah barang yang diminta akibat adanya perubahan harga barang itu sendiri. Rumus untuk menghitung besarnya elastisitas adalah sbb.

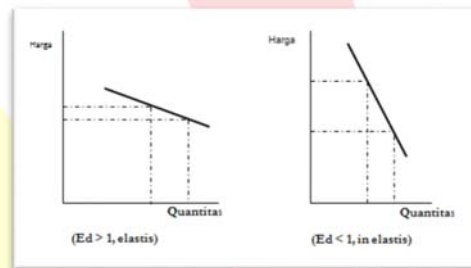
$$Ed = \frac{\left(\frac{Q2 - Q1}{Q1}\right)}{\frac{P2 - P1}{P1}}$$

Dengan kriteria pengukuran :

- a) **Ed > 1 : Elastis**
Permintaan suatu barang disebut elastis jika perubahan harga suatu barang menyebabkan perubahan permintaan barang yang besar. Sebagai contoh, bila harga naik 5% menyebabkan penurunan permintaan barang 20%.
- b) **Ed < 1 : In Elastis**

Permintaan suatu barang disebut inelastis jika perubahan permintaan lebih kecil dari pada perubahan harga. Misalkan harga naik 20% menyebabkan permintaan barang turun sebesar 12%.

- c) **Ed = 1 : Unitary**
Permintaan disebut elastis unitari jika perubahan harga suatu barang menyebabkan perubahan permintaan barang sama dengan perubahan harga. Misalkan jika harga naik 7%, permintaan barang turun 7%.
- d) **Ed = 0 : In Elastis Sempurna**
Permintaan disebut inelastis sempurna jika perubahan permintaan barang tidak menanggapi sama sekali semua perubahan harga. Jadi berapa pun harga suatu barang, orang akan tetap membeli jumlah yang dibutuhkan. Contohnya permintaan garam.
- e) **Ed = ~ : Elastis Tak Hingga**
Perubahan harga sedikit saja menyebabkan perubahan permintaan tak terbilang besarnya. Jika digambarkan kedalam bentuk kurva adalah sbb :



Gambar 1 Kurva Elastisitas Permintaan

Hal-hal yang mempengaruhi elastisitas permintaan adalah sebagai berikut:

- a) Tingkat kemudahan barang yang bersangkutan untuk digantikan oleh barang lain.
 - b) Besarnya proporsi pendapatan yang digunakan.
 - c) Jangka waktu analisa.
 - d) Jenis barang lain.
- Menurut jenisnya elastisitas terdiri dari :
- a) *Cross elasticity of demand* (elastisitas silang)

Adalah koefisien yang menunjukkan sampai dimana besarnya perubahan permintaan terhadap suatu barang apabila terjadi perubahan terhadap harga barang lain. Besarnya elastisitas silang (E_c) dapat dihitung berdasarkan kepada rumus berikut :

$E_c = \% \text{ perubahan jumlah barang X yang diminta} / \text{Persentasi perubahan harga barang Y}$

- b) *Income elasticity of demand* (elastisitas pendapatan)

Adalah koefisien yang menunjukkan sampai dimana besarnya perubahan permintaan terhadap suatu barang sebagai akibat daripada perubahan pendapatan pembeli. Besarnya elastisitas permintaan pendapatan (E_y) dapat ditentukan menggunakan rumus berikut :

$E_c = \% \text{ perubahan jumlah barang yang diminta} / \text{Persentasi perubahan pendapatan}$

2.3 Permintaan dalam Transportasi

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai permintaan dalam sektor transportasi, perlu disampaikan definisi mengenai transportasi. Transportasi didefinisikan suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, kendaraan laut, maupun kendaraan udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.

Transportasi memiliki keterkaitan erat dengan ekonomi, sehingga permasalahan transportasi dapat dianalisis dengan menggunakan pendekatan ekonomi, khususnya teori permintaan. Menurut Soesilo (1997) di dalam menghitung manfaat transportasi, maka pendekatan ekonomi yang biasa digunakan adalah metodologi surplus konsumen atau teori permintaan konsumen. Sedangkan metode surplus produsen biasanya digunakan untuk memperkirakan akibat tidak langsung dari proyek. Misalnya dengan adanya investasi di jalan pedesaan, maka ada dua akibat yang dirasakan, pertama

yaitu biaya pengiriman output dari daerah pertanian ke pasar diharapkan menurun dan nilai output di daerah pertanian tersebut meningkat. Kedua, biaya untuk pengadaan input menurun, sebagai akibat dari dua hal tersebut, maka diharapkan nilai tambah terbentuk dari kegiatan pertanian tersebut meningkat. Dalam prakteknya pendekatan ini sangat sulit dilakukan.

Namun secara teori ekonomi, permintaan dan penawaran adalah kekuatan yang membuat ekonomi bekerja dengan baik. Tempat pertemuan permintaan dan penawaran adalah pasar. Permintaan dan penawaran menentukan jumlah barang yang dihasilkan dan harga jual dari barang tersebut.

Permintaan terhadap kendaraan tercermin dari sejumlah orang yang memilih kendaraan dengan syarat atau kondisi tertentu, seperti kualitas kendaraan umum dan harganya. Memahami permintaan transportasi sangatlah penting untuk perencanaan sistem transportasi secara umum, dan secara khusus sangat penting untuk *manage* permintaan terhadap transportasi. Berdasarkan penelitian Victoria Transport Policy Institute terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi :

- a) Demografi
- b) Ekonomi Harga Pilihan
- c) Kualitas
- d) Pelayanan
- e) Peruntukan Lahan.

2.4 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini tidak terlepas dari hasil-hasil penelitian terdahulu yang digunakan sebagai bahan perbandingan, memperkaya teori dan bahan kajian. Berikut adalah penelitian terdahulu yang menjadi acuan dalam melakukan penelitian ini.

- a) Penelitian Julien dan Kasyful Mahalli yang berjudul *Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service)*.

Penelitian ini menganalisis kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa kereta api bandara serta mengetahui tarif

ideal yang seyogyanya berlaku. Tarif awal yang ditentukan sebesar Rp 80.000 didapatkan dari beberapa komponen dan beberapa pertimbangan. Diantaranya, Biaya Operasional, Keunggulan layanan kereta api bandara seperti kehematan waktu, kenyamanan dan keamanan, Optimisme jumlah penumpang akan semakin meningkat karena kereta api bandara yang dikelola oleh PT.Railink merupakan kereta api bandara satu-satunya di Medan, Segmentasi pengguna jasa kereta api bandara adalah masyarakat menengah keatas, serta Agar tidak mematikan saingan moda transportasi lain yang menjadi alternatif transportasi pengguna apabila tidak menggunakan kereta api bandara.

Hasil olahan data dari responden menunjukkan kemampuan rata-rata membayar responden adalah sebesar Rp 78.375 dan kesediaan rata-rata membayar responden adalah sebesar Rp 60.375. Jika ada peningkatan kualitas maupun pengadaan prioritas responden, maka rata-rata jumlah yang bersedia ditambahkan oleh responden adalah sebesar Rp 22.632 sehingga rata-rata kesediaan membayar responden menjadi Rp 71.375. Rekomendasi tarif ideal pada saat ini adalah sebesar Rp 69.375, pada tarif ideal ini terdapat 72.5% responden yang berkemampuan untuk membayar.

- b) Penelitian oleh Gito Sugiyanto Sugiyanto Elastisitas Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Kebutuhan Angkutan Umum di London dan Yogyakarta tahun 2009.

Penelitian ini melakukan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan kebutuhan transportasi umum di London. Selain itu, juga melakukan analisis elastisitas terhadap faktor tarif, kualitas pelayanan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan pribadi. Serta menganalisis elastisitas langsung dan elastisitas silang pemilihan moda antara mobil pribadi dan bis kota di Kota Yogyakarta.

Mereka menemukan Faktor yang mempengaruhi permintaan kebutuhan transportasi umum di London, Inggris

adalah tarif, kualitas pelayanan angkutan umum, pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi. Elastisitas tarif meningkat sejak dilakukan perubahan tarif, elastisitas bis berkisar -0,40 pada jarak pendek, -0,55 pada jarak menengah, dan -1,00 pada jarak jauh. Elastisitas tarif Metro berkisar pada -0,30 untuk perjalanan jarak pendek dan sebesar -0,60 untuk perjalanan jarak jauh.

Hal lain yang ditemukan Hasil analisis elastisitas langsung dan elastisitas silang di Yogyakarta adalah sebagai berikut:

1. Biaya perjalanan (travel cost) merupakan atribut perjalanan yang paling mempengaruhi probabilitas pemilihan moda mobil pribadi dengan nilai elastisitas langsung sebesar -4,069 dan elastisitas silang sebesar 5,425.
 2. Nilai elastisitas langsung dan elastisitas silang atribut biaya perjalanan (travel cost) pada pemilihan moda angkutan umum bis kota adalah -27,075 dan 20,306.
 3. Atribut biaya perjalanan (travel cost) merupakan atribut yang paling sensitif mempengaruhi probabilitas pemilihan moda mobil pribadi.
- c) Penelitian oleh Tofan Lore Firmansyah dengan judul Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi Kereta api di Kota Malang pada tahun 2009. Penelitian ini menghitung seberapa besar tingkat elastisitas permintaan jasa kereta api di Kota Malang. Temuan yang didapatkan bahwa tiga kelas dalam kereta api didominasi oleh kategori inelastis sempurna.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di Kota Medan, yaitu lokasi kantor operator kereta Bandara Kualanamu yaitu PT Railink Cabang Medan serta dua stasiun di *City Railway Station* (CRS) dan *Airport Railway Station* (ARS) di Bandara Kualanamu.

Fokus dalam penelitian ini erat hubungannya dengan perumusan masalah dan tujuan

penelitian sehingga permasalahan dan tujuan penelitian merupakan acuan dalam menentukan fokus penelitian. Berangkat dari apa yang dikemukakan tersebut, maka fokus penelitian ini adalah elastisitas permintaan jasa kereta bandara Kualanamu serta faktor penyebab pemilihan moda kereta api bandara

Dalam penelitian menggunakan data primer dan data sekunder. Dimana data primer merupakan data yang berasal dari sumber secara langsung tanpa perantara atau disebut informan, dimana dalam penelitian ini akan diperoleh dari *key informan* dalam hal ini adalah penumpang kereta api Bandara Kualanamu. Informasi dalam penelitian ini didapatkan dengan mewawancarai informan di *City Railway Station (CRS)* dan *Airport Railway Station (ARS)* di Bandara Kualanamu.

Sedangkan data sekunder, merupakan data yang berasal dari dokumen-dokumen atau catatan-catatan, artikel dan data-data yang ada kaitannya dengan masalah penelitian yaitu PT Railink Cabang Medan, Kementerian Perhubungan, serta publikasi dari media elektronik. Data dari PT Railink yang dibutuhkan adalah jumlah penumpang dari kereta api bandara Kualanamu.

Analisis data untuk menjawab rumusan masalah, menggunakan rumus untuk menghitung besar elastisitas.

$$Ed = \frac{\left(\frac{Q2 - Q1}{Q1}\right)}{\frac{P2 - P1}{P1}}$$

Pada rumus diatas, definisi operasionalnya sebagai berikut :

- Ed : angka elastisitas permintaan jasa Kereta Api Bandara Kualanamu
- Q1 : Rata-rata jumlah permintaan jasa Kereta Api Bandara Kualanamu sebelum kenaikan tarif
- Q2 : Rata-rata jumlah permintaan jasa Kereta Api Bandara Kualanamu sesudah kenaikan tarif
- P1 : Harga tiket Kereta Api Bandara Kualanamu sebelum naik (Rp 80.000)

- P1 : Harga tiket Kereta Api Bandara Kualanamu setelah naik (Rp 100.000)

Jumlah permintaan dibuat rata-rata karena karakteristik permintaan jasa Kereta Api Bandara Kualanamu biasanya ramai di hari kerja dan justru turun di hari libur. Untuk mengakomodir tren volatilitas jumlah penumpang, peneliti memilih untuk menggunakan rata-rata jumlah penumpang Kereta Api Bandara Kualanamu sejak 30 hari sebelum kenaikan untuk Q1 dan rata-rata jumlah penumpang Kereta Api Bandara Kualanamu hingga 30 hari setelah kenaikan harga.

Adapun kriteria pengukuran untuk penarikan kesimpulan:

- Ed > 1 : Elastis
- Ed < 1 : In Elastis
- Ed = 1 : Unitary
- Ed = 0 : In Elastis Sempurna
- Ed = ~ : Elastis Tak Hingga

Setelah diketahui bagaimana tingkat elastisitas permintaan kereta api bandara, penelitian ini juga memfokuskan pada alasan pemilihan moda ini. Karena alasan merupakan sesuatu yang tidak terukur, maka untuk menjawab permasalahan tersebut peneliti menggunakan analisa data kualitatif. Menurut Bogdan & Biklen sebagaimana dikutip oleh Moleong (2006:246), analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasi data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskan, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain. Sesuai dengan jenis penelitiannya, maka penelitian ini menggunakan analisis deskriptif, dimana setelah data terkumpul lalu diolah dan dianalisis sehingga memberikan penafsiran berupa uraian atas data tersebut.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

PT. Railink merupakan perusahaan hasil kerjasama antara PT. KAI dengan PT. Angkasa Pura II dengan komposisi kepemilikan saham 60% PT. KAI dan 40% PT. Angkasa Pura II. Usaha yang dijalankannya yakni pengoperasian, pengelolaan, pengembangan kereta api bandara, pengadaan dan pemeliharaan sarana prasarana kereta api, pembangunan prasarana kereta api, konsultasi dan desain sistem perkeretaapian, serta perusahaan jasa lainnya yang menunjang usaha-usaha pokok.

Sebagai layanan transportasi khusus, PT. Railink didirikan dengan visi untuk memberikan semangat baru dalam pelayanan moda transportasi kereta api di Indonesia. PT. Railink mempersembahkan sebuah layanan yang baru kali pertama hadir di Indonesia, yakni kereta api bandara, bersamaan dengan pengoperasian perdana Bandara Internasional Kualanamu pada tanggal 25 Juli 2013. Kereta api bandara pertama ini melayani penumpang dari Medan menuju Kualanamu dan sebaliknya.

Setiap harinya PT Railink sebagai operator sarana perkeretaapain memberikan pelayanan total 42 perjalanan kereta api bandara kepada penumpang. Rinciannya sebanyak 21 kali dari Bandara Kualanamu menuju Medan serta jumlah yang sama untuk rute sebaliknya.

PERJALANAN KE	PERJALANAN DARI BANDARA
01.00	01.00
02.00	02.00
03.00	03.00
04.00	04.00
05.00	05.00
06.00	06.00
07.00	07.00
08.00	08.00
09.00	09.00
10.00	10.00
11.00	11.00
12.00	12.00
13.00	13.00
14.00	14.00
15.00	15.00
16.00	16.00
17.00	17.00
18.00	18.00
19.00	19.00
20.00	20.00
21.00	21.00

Sumber : PT Railink, 2017

Gambar 2 Jadwal Harian Perjalanan Kereta Api Bandara Kualanamu tahun 2017

Perjalanan pertama dari Kota Medan menuju Bandara Kualanamu, menggunakan kereta bernomor genap, dimulai pada pukul 03.30 WIB dengan menggunakan kereta bernomor U2. Sedangkan jadwal perjalanan terakhir,

kereta bernomor U42F berangkat pada pukul 21.10 WIB. Waktu tempuh untuk rute perjalanan ini selama 31 menit. Untuk jalur sebaliknya, kereta menggunakan nomor ganjil. Pelayanan pertama yaitu kereta U1 dimulai pada pukul 04.40 WIB. Untuk kesempatan terakhir menuju Kota Medan dari Bandara Kualanamu menggunakan Kereta Api Bandara U41F, jadwalnya pada pukul 23.40 WIB. Untuk waktu tempuh yang dibutuhkan beragam, berkisar 30 hingga 50 menit.

Dalam mewujudkan misinya menjadi pilihan utama akses bandara bertaraf internasional dan terintegrasi dengan moda lainnya, PT Railink tidak hanya fokus menciptakan sarana perkeretaapian secara handal. Tetapi juga memberikan fasilitas prasarana perkeretaapian terbaik bagi penumpangnya. Tidak terkecuali dua stasiun yang menjadi lokasi keberangkatan serta destinasi kereta api bandara, yaitu airport railway station di Bandara Kualanamu dan city railway station di Kota Medan.

4.2 Jumlah Penumpang Kereta Api Bandara dan Respon Terhadap Kenaikan Harga

PT Railink Medan sebagai operator kereta api bandara, memiliki kewenangan dalam menentukan besaran tarifnya. Penetapan tarifnya didasarkan pada pertimbangan biaya operasional dan kualitas layanan yang diberikan. Tekanan ekonomi makro berdampak pada peningkatan biaya operasional. Melemahnya kurs rupiah ke dolar AS menjadi salah satu faktor pendorongnya. Selain itu, biaya operasional KA Bandara yang juga meningkat karena menggunakan BBM non subsidi serta mahalnya komponen biaya suku cadang kereta akhirnya menjadi pemicu kenaikan tarif kereta bandara sebesar 25% atau naik Rp. 20.000 menjadi Rp. 100.000 untuk sekali jalan sejak 15 Januari 2015.

Padahal beberapa minggu sebelum diputuskan untuk menaikkan tarif, kereta api bandara kualanamu sedang sibuk-sibuknya. Mengingat pada akhir tahun adalah *peak season* liburan sekolah serta perayaan hari

natal dan tahun baru. Apalagi penduduk di Provinsi Sumatera Utara ini hampir sepertiganya beragama kristen dan katolik yang merayakan hari natal. Wajar kiranya permintaan jasa kereta api meningkat mendekati hari natal. PT Railink Cabang Medan mencatat jumlah penumpang rata-rata perhari berjumlah 2476 orang. Berikut fluktuasi data jumlah penumpang harian 30 hari sebelum kenaikan harga.



Sumber : Data Lapangan Diolah, 2017

Gambar 3 Fluktuasi Jumlah Penumpang Kereta Api Bandara Kualanamu Sebelum Kenaikan Harga

Gambar diatas menunjukkan pergerakan data jumlah penumpang berfluktuasi tiap harinya. kenaikan yang cukup signifikan (20%) terjadi sehari menjelang hari natal. Pada hari itu pula, menjadi hari dengan jumlah penumpang terbanyak pada bulan desember maupun 30 hari sebelum kenaikan. Sepertinya banyak para perantau pulang untuk merayakan natal bersama keluarga. Justru yang menarik, jumlah penumpang paling sedikit pada satu hari sebelum kenaikan harga. Yaitu pada tanggal 14 Januari 2015 dengan jumlah penumpang sebesar 935. Untuk melihat dampak kenaikan harga tiket, gambar dibawah ini akan menunjukkan fluktuasi jumlah penumpang kereta api bandara kualanamu setelah terjadi kenaikan harga.



Sumber : Data Lapangan Diolah, 2017

Gambar 4 Fluktuasi Jumlah Penumpang Kereta Api Bandara Kualanamu Setelah Kenaikan Harga

Data pada gambar diatas sedikit berbeda dengan data pada sebelum kenaikan. Selain jumlah penumpang per hari terbanyak (2215 penumpang) dan penumpang per hari paling sedikit (1500 penumpang), fluktuasi data pada rentang waktu ini relatif stabil.

Hal ini nampak dari nilai standar deviasi yang lebih kecil (179,327) dibanding pada era 30 hari sebelum kenaikan (492,669). Artinya data sebelum kenaikan lebih menyebar dibanding sesudah kenaikan. Bisa jadi karena sebelum kenaikan ada momen hari natal dan tahun baru sehingga ada beberapa hari yang jumlah penumpang melonjak drastis dan juga sebaliknya terkoreksi tajam. Sebaliknya, pasca kenaikan tidak ada momen besar sehingga data penumpang relatif stabil.

Selanjutnya untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini, perlu dilakukan pengukuran elastisitas terhadap permintaan kereta api bandara kualanamu. Mengukur seberapa respon perubahan permintaan terhadap kenaikan harga dari Rp 80.000 menjadi Rp 100.000 (25%) pada tanggal 15 Januari 2017. Dari data lapangan yang didapatkan, rata-rata jumlah penumpang kereta api bandara kualanamu 30 hari sebelum kenaikan harga adalah 2013 penumpang per hari. Sedangkan rata-rata penumpang 30 hari setelah kenaikan harga adalah 1821,8 penumpang per hari. Sehingga apabila dianalisa :

$$Ed = \frac{\left(\frac{Q2 - Q1}{Q1}\right)}{\frac{P2 - P1}{P1}}$$

$$Ed = \frac{\left(\frac{1821,8 - 2013}{2013}\right)}{\frac{100000 - 80000}{80000}}$$

$$Ed = -0,38$$

Pada perhitungan diatas, menunjukkan angka elastisitas permintaan sebesar -0,38. Artinya permintaan jasa kereta api bandara kualanamu akibat kenaikan harga pada tanggal 15 Januari 2017 termasuk dalam kriteria inelastis. Sehingga perubahan

permintaan lebih kecil dari pada perubahan harga. Pada perhitungan dalam penelitian ini, permintaan turun sebesar 9% saat harga naik sebesar 25%. Sehingga bisa disimpulkan bahwa permintaan pada kereta api kwalanamu tidak dipengaruhi oleh harga.

4.3 Faktor Penyebab Pemilihan Moda Kereta Api Bandara Kualanamu

Selanjutnya, kalau bukan harga yang mempengaruhi permintaan faktor apa yang mempengaruhinya? Untuk menjawab rumusan masalah berikutnya, peneliti menggunakan metode deep interview kepada para informan. Metode ini dipilih karena peneliti berharap bisa mengeksplorasi lebih dalam terhadap alasan pemilihan moda transportasi kereta bandara kwalanamu. Informan yang dipilih memenuhi kriteria sebagai penumpang yang setia menggunakan kereta api bandara kwalanamu. Dari hasil lapang ditemukan beberapa fakta mengenai alasan preferensi moda transportasi kereta api bandara kwalanamu. Peneliti mengelompokkannya menjadi enam alasan.

Kenyamanan

Kenyamanan menjadi alasan utama mengapa penumpang memilih kereta api bandara untuk menuju Kota Medan dari Bandara Kualanamu atau sebaliknya. Baik kenyamanan sarana maupun prasarana. Menjadi sesuatu yang logis karena karakteristik penumpang kereta api ini merupakan penumpang pesawat yang dicirikan mengutamakan kenyamanan. Mengingat penumpang moda ini relatif berpenghasilan menengah keatas.

Kenyamanan sarana kereta api bandara kwalanamu salah satunya disebabkan karena Kereta api ini menggunakan 4 set rangkaian kereta rel diesel (KRD) dengan kapasitas 172 penumpang per kereta yang dibuat di pabrikan Korea Selatan, Woorjin. Pada rangkaian ini, fasilitas yang disediakan dalam kereta api berstandar kenyamanan kereta api eksekutif berupa kereta ber-AC, reclining seat, Wi-Fi, serta layar audio visual.

Seperti yang diungkapkan oleh penumpang bernama adie saat ditanya mengenai alasan memilih moda ini.

“Naik kereta ini karena nyaman ya. Acnya dingin, bangkunya juga gede dan empuk. Keretanya juga enak goncangannya dikit.”

Hal ini juga diamini oleh Wuri, PNS salah satu Kementerian yang beberapa kali menaiki moda ini.

“Nyaman aja naik ini. Apalagi kalau bawa barang banyak, tinggal taruh di tempat tas yang disediakan.”

Tidak hanya sarana yang menjadi alasan kenyamanan, fasilitas di stasiun juga menjadi pertimbangan. Baik di airport railway station maupun di city railway station menawarkan fasilitas paripurna untuk penumpangnya. Ruang tunggu yang luas, aksesibilitas mudah, ruang ibadah, toilet dengan kebersihan terjaga, ruang laktasi untuk ibu menyusui, hingga retail ternama dan restoran, serta smooking room disediakan PT. Railink demi kenyamanan penumpang. Suhunya juga diatur agar penumpang tidak meneteskan keringat karena kegerahan.

Ketepatan waktu

Lagu Kereta Tiba Pukul Berapa karya Iwan Fals yang pernah menguasai tangga lagu tahun 80an merefleksikan jasa perkeretaapian saat itu. Dimana diceritakan kereta terlambat dua jam sudah menjadi hal lazim. Namun, cerita itu tidak akan terulang lagi pada kereta api bandara kwalanamu. Ketepatan waktu baik berangkat maupun kehadiran menjadi salah satu yang ditawarkan. Hal ini dikarenakan kereta api ini mengakomodir para penumpang pesawat terbang yang harus tepat waktu pula. Poin ini yang menjadi alasan pertama Ibu Khairani, PNS Kota Medan yang sering menggunakan kereta api menuju bandara kwalanamu.

“Cepat dan Tidak Terlambat. Pastilah waktunya. Tidak kedebag kedebag seperti naik taxi.

Sebuah pengalaman tidak mengenakan pernah dialaminya saat menggunakan moda angkutan taxi menuju bandara. Beliau terjebak macet di jalur menuju bandara. Hatinya berdebar, panik karena pesawat yang akan membawanya ke Bangkok sudah mau berangkat. Pengalaman ini yang mengakhiri kisahnya menggunakan moda lain untuk menuju bandara kualanamu.

Alasan ini juga menjadi pertimbangan Haqi, seorang pegawai BUMN yang pernah bertugas di Kota Medan selama hampir 3 tahun.

“Tepat waktu. Soalnya sering ngejar pesawat ke kantor pusat (Jakarta).”

Bagi orang sibuk seperti Haqi, dia butuh angkutan yang bisa dipastikan kedatangannya. Mengingat kesibukannya begitu menyita waktu sehingga tiap detik begitu berharga. Sachiko, PNS di salah satu kementerian mengistilahkan hal ini dengan kata lain.

“Punctual. (Kereta ini) Bisa diandalkan (ketepatan waktunya).”

Menurut Sachiko, kereta ini tiba tepat pada waktunya. Sehingga bisa menentukan dengan tepat kapan harus berangkat ke bandara untuk melanjutkan perjalanannya.

Kecepatan atau Waktu Tempuh

Keunggulan lain yang menjadi alasan mengapa memilih moda kereta api bandara adalah kecepatan atau waktu tempuh. Untuk sekali jalan, kereta api memakan waktu hanya sekitar 30 menit hingga 47 menit. Karena jalur rel yang digunakan merupakan jalur rel khusus yang diprioritaskan hanya untuk kereta bandara, sehingga waktu tempuh pun bisa diminimalisir sekecil mungkin.

Dibandingkan dengan angkutan jalan raya, jelas kereta api bandara lebih cepat. Moda darat seperti bus, taxi, angkutan daring, atau kendaraan pribadi harus menembus kemacetan untuk sampai tujuan. Bahkan dijam-jam sibuk, untuk menempuh jarak 37,4 km antara Medan ke kualanamu atau

sebaliknya bisa lebih dari dua jam. Empat kali lebih lama dibanding waktu tempuh kereta api bandara.

Kedua PNS Kementerian Wuri dan Sachiko mengungkapkan tentang waktu tempuh ini. Menurut Wuri

“Waktu tempuh lebih singkat.

Sachiko mendukung apa yang diungkapkan Wuri. Menurutnya :

“Waktu perjalanan lebih singkat.”

Tidak hanya mereka berdua, Hasballah juga mengungkapkan pendapat serupa. Ungkapnya :

“Lebih Cepat.”

Sebuah pilihan tepat rasanya bagi para informan untuk menggunakan moda transportasi kereta api bandara kualanamu.

Kemudahan / Praktis

Bagi penumpang yang suka dengan kemudahan, kereta api bandara merupakan pilihan terbaik. PT Railink menawarkan berbagai kemudahan dalam bertransaksi. Penumpang diberikan pilihan sesuai selera. Bagi yang suka dengan transaksi tunai secara langsung, di CRS dan ARS disediakan loket khusus ticketing.

Selain itu, PT Railink juga mengimplementasikan layanan modern dengan sistem e-ticketing yang memberikan kemudahan dalam melakukan transaksi pembelian tiket. E-ticketing ini bisa melalui aplikasi yang disediakan oleh jasa pembelian tiket. Proses ini akan diakomodasi oleh vending machine yang terdapat di stasiun. Selain itu, adanya berbagai opsi pembayaran pada tiap transaksi yang dilakukan, tentu memberikan kemudahan pada penumpang secara cepat dan aman. Pilihan pembayaran yang tersedia adalah uang elektronik, Kartu Debit, Kartu Kredit serta Prepaid. Fatnarika pegawai swasta yang beberapa kali memilih moda ini berpendapat :

“Beli tiketnya mudah. Biasanya lewat traveloka. Jadi disana tinggal nuker aja.”

Bagi yang biasa bepergian seperti, pemesanan melalui aplikasi ini memudahkannya. Apalagi dengan sistem pembayaran yang beragam seperti menggunakan kartu kredit tidak menghambat mobilitasnya.

Akses Menuju Stasiun

Pandangan terhadap transportasi telah berubah dewasa ini. Dulu transportasi dipandang sebagai lalu lintas dan mobilitas. Kini pendekatannya berubah, transportasi adalah mobilitas. Pada pendekatan ini, semakin sedikit perjalanan fisik maka semakin baik sistem transportasinya. Pandangan itu juga didukung para informan. Hasballah yang berdomisili di Kota Medan salah satunya. Jarak rumahnya dengan CRS hanya beberapa kilometer, sehingga menguatkan pilihannya untuk selalu menggunakan kereta api bandara kualanamu untuk bepergian ke bandara.

“Dekat. Rumah saya situ saja. Mau ke stasiun railink gampang.”

Molin dan Mulia yang bukan warga medan mendukung itu. Bedanya kemudahan akses yang mereka maksud adalah menjangkau ARS selepas landing dari bandara kualanamu. Apalagi sebagai “tamun” yang datang di daerah baru, mereka tidak begitu menguasai daerah di Kota Medan. Sehingga saat dulu datang pertama kalinya ke bandara kualanamu, kakinya langsung melangkah menuju ke ARS yang terletak di depan pintu keluar bandara kualanamu dan langsung melanjutkan perjalanan ke Kota Medan dengan kereta api bandara.

Tarif Moda Lain

Dalam rumus fungsi permintaan, salah satu variabel bebasnya adalah tarif moda lain. Tidak terkecuali kereta api bandara kualanamu. Bagi seorang yang bepergian sendiri atau solo traveler, tarif angkutan lain seperti taxi maupun angkutan daring dirasa lebih mahal. Peneliti coba membandingkannya dengan angkutan daring

karena memiliki kenyamanan yang tidak jauh berbeda dengan kereta api bandara. Untuk membandingkannya, peneliti mencoba memesan kepada ketiga penyedia angkutan daring melalui aplikasi yang terpasang di telepon pintar. Go car menawarkan tarif Rp. 131.000 dari bandara kualanamu menuju Kota Medan. Uber sedikit dibawahnya. Yaitu Rp. 119.000 dengan jarak dan tujuan yang sama. Keduanya bertarif lebih mahal dibandingkan kereta api bandara kualanamu. Sedangkan Grab, tarifnya hanya berselisih lebih rendah Rp 3.000 dibanding kereta api bandara yang bertarif Rp. 100.000. Go Bluebird bahkan bertarif hampir dua kali lipat dibandingkan tarif kereta api bandara kualanamu. Maka sebagian penumpang lebih memilih moda kereta api bandara untuk mendukung mobilitasnya.

Rama, seorang PNS yang pernah mendapat tugas di Kota Medan merasa tarif menjadi salah satu alasan kenapa memilih kereta api bandara. Pasalnya dengan apa yang didapatkan sebanding dengan harga tiket. Menurutnya pula, dibanding naik moda lain tarifnya masih bersaing. Ungkapnya :

“Naik taksi mahal. Mending naik kereta api ajalah.”

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Setelah dilakukan analisa terhadap data-data yang telah diperoleh dari berbagai sumber oleh peneliti, maka dapat disimpulkan beberapa hal yaitu:

- a) Permintaan jasa kereta api bandara kualanamu akibat kenaikan harga pada tanggal 15 Januari 2017 termasuk dalam kriteria inelastis.
- b) Ada enam alasan yang mempengaruhi pilihan untuk menggunakan kereta api bandara, yaitu :
 - 1) Kenyamanan
 - 2) Ketepatan Waktu
 - 3) Kecepatan atau Waktu Tempuh
 - 4) Kemudahan / Praktis
 - 5) Akses Menuju Stasiun
 - 6) Tarif Moda Lain

Penelitian ini tidak bermaksud mengeneralisir. Namun hasil penelitian ini bisa diterapkan pada kondisi yang kurang lebih sama. Sehingga bagi pemangku kebijakan, hasil penelitian ini bisa menjadi masukan dalam membuat kebijakan khususnya fasilitas atau fitur apa saja yang harus ada dalam kereta api bandara. Mengingat pemerintah merencanakan akan membangun moda sejenis pada bandara lain. Bagi operator, hasil dari penelitian bisa menjadi masukan untuk tetap memperthankan kualitas layanannya. Mengingat moda ini enelastis sehingga saat terjadi penurunan jumlah penumpang, penurunan harga tidak terlalu berdampak signifikan terhadap kenaikan permintaan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Firmansyah, Tofan Lore. 2009. **Elastisitas** Permintaan Jasa Transportasi. Kereta Api di Kota Malang. Malang : ejournal.umm.ac.id.
- Julien, Kasyful Mahalli. Analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service). Skripsi USU. repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/49790/7/Cover.pdf
- Koentjaraningrat. 1981. Pengantar Ilmu Antropologi. Jakarta: Rineka Cipta.
- Moleong, Lexy J. 2009. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Sugiyanto, Gito dan Sugiyanto. 2009. Elastisitas Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Kebutuhan Angkutan Umum di London dan Yogyakarta. Jurnal Transportasi Vol. 9 No. 1 Juni 2009: 25-35.
- Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R & D. Bandung: Alfabeta.