

ANALISIS LEVERAGE KENAIKAN TARIF PROGRESIF DAN JAMINAN COMMUTER LINE TERHADAP TINGKAT OKUPANSI PENUMPANG (STUDI KASUS JALUR BOGOR – MANGGARAI)

Yogi Ashari
STMT Trisakti
yogazh@yahoo.com

Tri Mulyani Setyowati
STMT Trisakti
tri_mulyani_s@yahoo.com

ABSTRACT

Aim of the research is to review and analyse the impact of changed fares scheme in Commuter Line's passengers. The changed fare is based on progressive tariff scheme and increment of the ticket deposit (additional amount of money will be levied on top of the fare to be paid). The sampling is taken from the densest Bogor to Manggarai service as a main transit hub to the passengers who entering Jakarta. The research is based on associative analysis with the usage of the secondary data. The secondary data in form of time series data has been collected from PT. KAI COMMUTER JABODETABEK with research period is 1 (one) month before and 1 (one) month after the new changed fares scheme is implemented. The use of price elasticity of demand (PED) model has been chosen in order to measure the effect of law of demand on the Commuter Line's passengers. The result of the research shown that the implementation of a new changed fares scheme has impacted on the number of Commuter Line's passengers with the price elasticity value is 1.22. The new changed fares scheme will give significant change in demand and tend to be a perfectly elastic demand that consumers have an infinite ability to switch to alternatives if the price increases. However, the influence of the new tariff scheme is much higher compare to increment of the ticket deposit. Public transportation is a derived demand which the demand is influenced to products that carried (e.g. passengers), it forced PT. KAI to do improvement and taken into consideration of new policy issuance. Despite on tariff issue, there are factors contributed such as on-time schedule, density in each railcar with the passengers, tidiness, security, service and customer satisfaction. These factors will improve service level of the commuter line service as a main alternative for public transport services that relieve road congestion.

Keywords: *Progressive fares, ticket deposit, passenger occupation rates, price elasticity of demand (PED) model*

PENDAHULUAN

Kompleksitas mobilisasi penduduk yang tinggal di wilayah perkotaan di Indonesia kerap tidak didukung oleh ketersediaan infrastruktur serta moda transportasi publik yang memadai. Pertumbuhan jumlah penduduk yang terus bertambah mengharuskan pemerintah baik pusat maupun daerah melakukan antisipasi atas penyediaan jasa moda transportasi publik yang dapat mengakomodasi kepentingan tersebut. Salah satu fitur spesifik urbanisasi di Indonesia adalah bertambahnya kota berkategori metropolitan. Tren menunjukkan bahwa tingkat urbanisasi dan kota-kota berkategori metropolitan akan terus bertambah di tahun-tahun mendatang. Masalah kemacetan merupakan hal signifikan yang belum dapat diselesaikan dengan segera. Kemacetan menimbulkan dampak psikologis baik bagi pengguna jalan maupun pengguna jasa moda angkutan publik. Kemacetan yang terjadi di banyak kota besar di Indonesia kerap dituding sebagai penyebab berkurangnya tingkat produktifitas para pekerja sehingga kualitas pekerjaan yang dihasilkan dirasakan kurang optimal. Selain itu, kemacetan kerap dituding dalam mendongkrak emisi gas karbon atau yang disebut pula dengan gas rumah kaca yang telah memicu pemanasan global. Kemacetan telah menciptakan iklim pemborosan energi yang terbilang masif. Pada awal Februari 2015, melalui liputan beritasatu.com, warga DKI Jakarta disinyalir mengalami kerugian sekitar Rp. 68,2 triliun per tahun sebagai akibat dari angka kemacetan yang terbilang sangat memperihatinkan tersebut. Hal tersebut dapat diuraikan atas besaran kerugian dari sektor kesehatan senilai Rp. 38,5 triliun dan kerugian dari pemborosan energi (BBM) yang ditaksir senilai Rp. 29,7 triliun. Angka pemborosan yang terjadi ternyata hampir senilai dengan APBD DKI Jakarta tahun 2015 yang dipatok dikisaran Rp. 73,08 triliun. Kompleksitas mobilisasi penduduk serta masalah kemacetan merupakan kombinasi problematika penduduk area JABODETABEK yang dirasakan pada setiap hari kerja. Jarak lokasi hunian dengan lokasi tempat bekerja yang melebihi 15 kilometer bagi masing-masing individu telah nyaris membuat seluruh infrastruktur jalan menjadi kelebihan kapasitas. Mobilisasi penduduk tersebut diakibatkan tidak hanya para pencari nafkah yang berasal dari berbagai kalangan dan status ekonomi, namun pelajar dan mahasiswa juga memberikan kontribusi atas hal tersebut. Keterbatasan infrastruktur jalan oleh kendaraan bermotor diakibatkan

oleh beberapa faktor kunci, antara lain adalah pertumbuhan ekonomi Republik Indonesia, kemudahan fasilitas kredit serta minimnya kualitas kenyamanan sarana moda transportasi publik. Tingkat kepemilikan kendaraan di wilayah perkotaan yang tiap tahunnya semakin meningkat telah menjadi pemicu masalah tersebut. Seakan tak terbendung, kendaraan pribadi mulai dari roda dua sampai dengan roda empat kian memonopoli ruas jalan khususnya di wilayah JABODETABEK. Atas dasar tersebut, pemerintah Republik Indonesia berupaya memperbaiki kualitas moda transportasi publik berikut peningkatan pelayanannya. Moda transportasi publik dianggap suatu upaya untuk meminimalisir nilai emisi bahan bakar sebagai komponen pencemar utama di banyak kota besar Indonesia. Moda transportasi publik juga memberikan kontribusi atas berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi sebagai akibat daya tampung penumpang yang relatif lebih besar ketimbang kendaraan pribadi. Akhir-akhir ini pemerintah melakukan tindakan nyata atas perbaikan moda transportasi publik diantaranya menambah armada bis Trans Jakarta dengan berbagai perbaikan fasilitas, menghentikan beroperasinya beberapa bis kota yang sudah tidak layak pakai dengan tujuan mengurangi tingkat kemacetan dan supaya masyarakat beralih ke transportasi publik yang lebih aman dan nyaman, dan pemerintah melakukan gebrakan yang lebih signifikan lagi dalam moda transportasi angkutan kereta api yaitu angkutan commuter line yang memberikan wajah dan nuansa berbeda dari sebelumnya sehingga diharapkan masyarakat bisa beralih ke commuter line sebagai sarana transportasi alternatif yang memberikan nilai manfaat lebih bagi penggunanya.

Menurut Firmaniar (2014) dalam kehidupan transportasi perkeretaapian yang berlaku di Indonesia merupakan tanggung jawab pemerintah pusat dan tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian yang terdapat di dalam pasal 157 Undang-Undang nomor 23 tahun 2007 yang berbunyi:

1. Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
2. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati.
3. Tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

4. Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api

KA Commuter Jabodetabek yang dikelola oleh PT. KAI COMMUTER JABODETABEK, yaitu anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (PT. KAI) telah memberikan dampak yang signifikan terhadap mobilitas penduduk di wilayah JABODETABEK serta pertumbuhan ekonomi pada wilayah yang dilalui oleh lintasan moda transportasi publik tersebut. KRL yang telah beroperasi sejak tahun 1976, saat ini telah memiliki 6 jalur yang diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1.MERAH: Jakarta - Bogor/Depok
- 2.BIRU: Jakarta - Bekasi – Cikarang
- 3.KUNING: Lingkar Jatinegara-Kampung Bandan-Depok/Bogor/Nambo
- 4.HIJAU: Jakarta - Tangerang Selatan/Bogor/Lebak
- 5.COKLAT: Jakarta – Tangerang
- 6.PINK: Tanjung Priok Line

Sepanjang tahun 2014, total penumpang yang berhasil diangkut oleh moda transportasi publik ini terbilang fantastis. Sebanyak 206 juta penumpang telah menggunakan jasa KA Commuter Jabodetabek dan telah menempatkannya sebagai salah satu moda transportasi publik terpopuler bagi warga JABODETABEK. Peningkatan kualitas kenyamanan dan pelayanan diupayakan sangat maksimal. Pembenahan prasarana seperti stasiun pun tidak luput dari upaya tersebut. Kesemrawutan, kekumuhan serta lalu-lalang pedagang kaki lima baik di area stasiun dan bagian dalam KA Commuter Jabodetabek kini sudah jauh berkurang. Selain itu, penambahan unit KRL sebagai antisipasi pertumbuhan penumpang pun tidak luput dari perhatian pihak manajemen PT. KAI COMMUTER JABODETABEK. Sebanyak 120 unit telah dianggarkan untuk pengadaan pada tahun 2015 lewat kerjasama dengan pemerintah Jepang. Dan sejak tahun 2008, pihak manajemen PT. KAI COMMUTER JABODETABEK telah melakukan pembelian 784 unit KRL dan dialokasikan untuk mengakomodasi sekitar 884 perjalanan KRL per hari di

wilayah JABODETABEK. Dalam upaya membenahi kualitas jasa moda transportasi publik ini, PT. KAI COMMUTER JABODETABEK juga melakukan upaya pembenahan sistem tarif. Hal ini dilakukan agar PT. KAI COMMUTER JABODETABEK dapat mendorong kemandirian serta tidak menjadi beban pemerintah. Salah satu upaya dari upaya pembenahan sistem tarif adalah pemberlakuan sistem baru yang diberlakukan pada tanggal 1 April 2015 dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 tahun 2015 tentang tarif angkutan orang dengan kereta api pelayanan kelas ekonomi untuk melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) dan dikenal sebagai Tarif Progresif KRL Jabodetabek.

Mekanisme tarif tersebut akan menggantikan mekanisme perhitungan tarif progresif sebelumnya yang berdasarkan jumlah stasiun. Dalam mekanisme tarif yang baru ini, penumpang dikenakan minimum kilometer perjalanan yang akan dikenakan pada penghitungan untuk 1 sampai dengan 25 kilometer pertama sebesar Rp. 2.000,-, dan Rp. 1.000,- untuk tiap 1 sampai dengan 10 kilometer berikutnya, dan berlaku kelipatan. Besaran tarif tersebut terkategori sebagai tarif bersubsidi yang dibayarkan oleh penumpang. Tarif sebenarnya untuk jarak sampai dengan 25 km pertama adalah sebesar Rp. 5.000,- (operator), pemerintah melalui PSO yang memberikan subsidi sebesar Rp. 3.000,-, sehingga sisanya sejumlah Rp. 2.000,- yang dibayar oleh penumpang. Tiket Harian Berjaminan (THB) pun mengalami kenaikan yang semula sebesar Rp. 5.000,- diubah menjadi Rp. 10.000,-. Dari latar belakang tersebut di atas, maka, perumusan masalah dalam penelitian ini adalah; bagaimana pengaruh atau dampak kenaikan tarif progresif dan jaminan KA Commuter line terhadap pengguna jasa KA Commuter Jabodetabek semenjak diberlakukannya pada tanggal 1 April 2015.

Sejalan dengan rumusan masalah tersebut, maka, akan diuji beberapa hipotesis yang pada dasarnya merupakan suatu kesimpulan yang bersifat sementara, yang akan dibuktikan melalui uji atau rumus elastisitas. Adapun hipotesa yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Kenaikan Tarif progresif KA Commuter line mempunyai pengaruh bersifat elastis terhadap pengguna jasa KA Commuter Line.
- b) Kenaikan jaminan KA Commuter line mempunyai pengaruh bersifat elastis terhadap pengguna jasa KA commuter line.

Penelitian ini menggunakan analisis asosiatif dengan data sekunder berupa data runtun waktu (*time series data*) yang diperoleh dari PT. Kereta Api Indonesia (KAI) tahun 2015, setelah ditetapkan kenaikan tarif dan jaminan, dengan periode waktu penelitian selama 30 hari sebelum kenaikan dan 30 hari setelah kenaikan tarif. Data yang diperoleh dengan menggunakan data proxy yaitu data penumpang jalur terpadat stasiun Bogor sampai stasiun Manggarai. Jalur ini diharapkan dapat mewakili jalur yang lainnya karena stasiun Manggarai merupakan titik sentral di wilayah Jakarta untuk perpindahan jalur atau perpindahan ke angkutan lain menuju tujuan akhir pengguna jasa.

Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan dalam penelitian ini yang dimaksud adalah permintaan atas jasa layanan transportasi darat berupa KA Commuter line yang dipengaruhi oleh faktor kenaikan tarif dan uang jaminan. Karena tarif angkutan barang atau tarif penumpang merupakan harga jasa transportasi, maka generalisasi hukum permintaan dan penawaran berlaku pula dalam sektor transportasi seperti halnya di sektor-sektor ekonomi lainnya (Adisasmita, 2010).

Sejalan dengan teori permintaan, jika terdapat penurunan harga akan meningkatkan jumlah permintaan dan sebaliknya, jika terdapat kenaikan harga akan mengurangi jumlah permintaan, dengan asumsi *ceteris paribus* atau faktor-faktor lain selain harga dianggap tidak berubah. Namun, dalam fenomena ekonomi yang nyata di masyarakat banyak faktor selain harga yang dapat mempengaruhi permintaan terhadap barang dan jasa, misalkan terjadinya kenaikan pendapatan, selera dan harga barang atau jasa substitusi. Menurut Adisasmita (2010), perubahan harga tidak menaikkan atau menurunkan permintaan, tetapi yang benar adalah suatu penurunan (atau kenaikan) harga akan meningkatkan (atau mengurangi) jumlah barang dan jasa yang oleh penduduk bersedia membeli. Kaitan harga dan jumlah barang atau jasa ini dinyatakan dalam konsep elastisitas atau in elastisitas permintaan. Dalam hal ini yang dimaksud dengan permintaan masyarakat terhadap jasa KA Commuter line tergantung dari kemampuan dan kemauan pengguna jasa pada harga tertentu dari berbagai tingkat kemungkinan harga pada periode waktu tertentu. Adapun data jumlah penumpang KA Commuter line sebelum dan sesudah kenaikan tarif dan jaminan adalah sebagai berikut:

Tabel Volume Penumpang Bulan Maret 2015

[illegible]

日期	星期	上午	下午	晚上	备注
2023-09-01	星期五	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-02	星期六	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-03	星期日	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-04	星期一	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-05	星期二	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-06	星期三	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-07	星期四	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-08	星期五	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-09	星期六	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-10	星期日	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-11	星期一	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-12	星期二	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-13	星期三	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-14	星期四	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-15	星期五	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-16	星期六	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-17	星期日	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-18	星期一	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-19	星期二	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-20	星期三	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-21	星期四	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-22	星期五	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-23	星期六	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-24	星期日	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-25	星期一	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-26	星期二	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-27	星期三	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-28	星期四	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-29	星期五	数学	语文	英语	正常上课
2023-09-30	星期六	数学	语文	英语	正常上课

Elastisitas Permintaan

Elastisitas permintaan (asumsi *ceteris paribus*) adalah suatu ukuran derajat (dalam satuan angka) kepekaan dari permintaan suatu barang terhadap perubahan harga barang yang dimaksud, atau, rasio antara persentase perubahan kuantitas yang diminta terhadap persentase perubahan harga (Putong, 2001). Perhitungan elastisitas dalam penelitian ini akan melihat seberapa besar kepekaan perubahan jumlah penumpang KA commuter line yang diakibatkan oleh kenaikan tarif dan jaminan. Elastisitas permintaan yang berhubungan dengan hukum permintaan hanya terdiri dari 3 (tiga) macam yaitu sebagai berikut:

a) Uniter elastis

Elastisitas yang mempunyai nilai sama dengan 1 ($E_d = 1$), artinya bila harga naik atau turun sebanyak 1%, maka, permintaan akan naik atau turun sebanyak 1% pula (persentase perubahan jumlah yang diminta sama dengan persentase perubahan harga)

b) Elastis

Elastisitas yang mempunyai nilai lebih dari 1 ($E_d > 1$), artinya bila harga naik atau turun sebanyak 1%, maka, permintaan akan naik atau turun lebih dari 1% (persentase perubahan jumlah yang diminta lebih besar dari persentase perubahan harga, permintaan sangat peka terhadap perubahan harga)

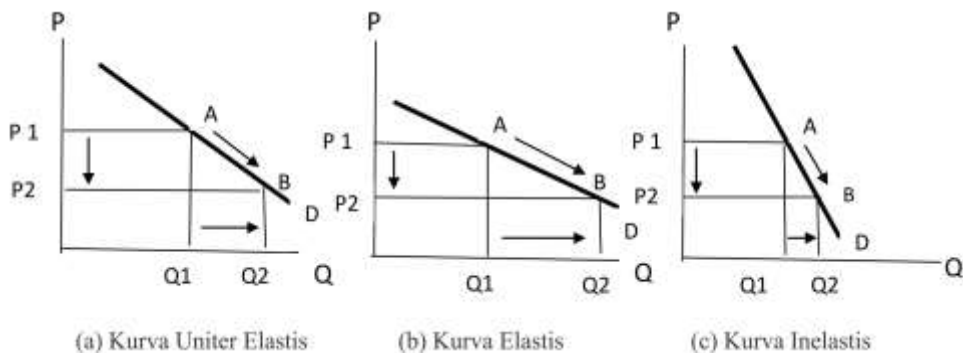
c) Inelastis

Elastisitas yang mempunyai nilai kurang dari 1 ($E_d < 1$), artinya bila harga naik atau turun sebanyak 1%, maka, permintaan akan naik atau turun kurang dari 1% (persentase perubahan jumlah yang diminta lebih kecil dari persentase perubahan harga, permintaan tidak peka terhadap perubahan harga)

Permintaan akan jasa transportasi merupakan *derived demand*, artinya permintaan jasa transportasi itu tergantung pada permintaan terhadap produk-produk yang diangkut. Permintaan akan jasa transportasi secara agregat erat berkaitan dengan tingkat kegiatan ekonomi pada umumnya. Dalam masa makmur, produksi, pendapatan, dan tenaga beli yang tinggi membutuhkan jasa

transportasi yang lebih besar dan sebaiknya, dalam masa depresi (lesu) (Adisasmita, 2010).

Permintaan jasa transportasi untuk jarak jauh cenderung menjadi lebih inelastis daripada jarak dekat, hal ini disebabkan karena struktur tarif yang *bersifat tapering*, di mana harga jasa transportasi per kilometer semakin rendah jika jarak perjalanan yang ditempuh bertambah jauh.



Harga Jasa Transportasi

Harga yang diberikan oleh penyedia transportasi tidak hanya berdasarkan atas struktur biaya yang dikeluarkan, akan tetapi dalam pemodelan moda transportasi secara kuantitatif melibatkan faktor lain selain harga yaitu biaya atas waktu, biaya waktu menunggu, biaya ketidaknyaman, dll. Hal ini dapat dijumlahkan atau dikombinasikan untuk membentuk suatu indeks biaya atau harga transportasi, di mana harga dalam penelitian ini adalah tarif yang dibayar pengguna KA commuter line. Dalam kenyataannya, elastisitas harga jasa transportasi seperti halnya elastisitas harga dari barang-barang lain, seharusnya secara ideal diletakkan dalam konteks yang spesifik. Dalam kasus transportasi ada empat tipe klasifikasi yang penting (Adisasmita, 2010):

1. Keperluan perjalanan

Elastisitas tarif untuk jenis tertentu dari perjalanan lebih tinggi dari yang lainnya. Permintaan perjalanan bisnis tidak elastis (inelastis) terhadap perubahan dalam harga transportasi daripada bentuk perjalanan lain.

2. Metode merupakan tarif

Para pengguna bentuk-bentuk transportasi yang berbeda (atau seringkali, pelayanan berbeda dari moda yang sama) sering dihadapkan dengan metode pembayaran yang berbeda. Konsekuensinya, persepsi masyarakat mengenai harga/ tarif suatu perjalanan bisa berbeda,

3. Jangka waktu sebagai pertimbangan

Masyarakat dihadapkan pada suatu perubahan dalam harga jasa transportasi yang berbeda-beda dalam jangka waktu sangat pendek, jangka pendek, dan jangka panjang. Reaksi sesaat dalam jangka waktu sangat pendek, kenaikan tarif transpor umum sangat dramatis, elastisitas permintaan relatif tinggi, tetapi dalam jangka panjang cenderung menurun, elastisitas jangka sangat pendek secara ekstrim tinggi, tetapi hanya berlangsung sebentar saja.

4. Tingkat mutlak perubahan harga

Kebenaran dari adanya data bahwa perjalanan lebih panjang dilakukan tidak sering (less frequently), masyarakat mencari informasi mengenai tarif transpor dalam berbagai jenis perjalanan jarak jauh untuk waktu luang sebesar 32%, mengunjungi teman dan keluarga 25%, hiburan 14%, bekerja 14%, olahraga 7%, belanja/bisnis 6% (hasil penelitian di Merseysid/Yorkshare, oleh Edwards dan Dennis, 1976).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dengan menggunakan analisa asosiatif dan data time series yang diambil dari PT. KAI COMMUTER JABODETABEK untuk kurun waktu 30 hari sebelum dan sesudah kenaikan tarif dan jaminan commuter line, dan dengan menggunakan formula perhitungan elastisitas kenaikan tarif dan jaminan commuter line terhadap okupansi penumpang untuk studi kasus jalur Bogor – Manggarai, diperoleh data sebagai berikut :

Elastisitas harga tarif tiket commuter line

Model matematis untuk mengukur koefisien elastisitas permintaan adalah :

$$Ed = \quad \% \text{ Perubahan jumlah yang diminta}$$

% Perubahan harga

Dari perhitungan data tersebut diperoleh nilai elastisitas untuk tarif commuter line adalah -2, 04, tanda minus (-) dalam elastisitas harga adalah mutlak karena hal ini menunjukkan *slope* atau kemiringan garis dari kurva permintaan adalah miring dari kiri atas ke kanan bawah, dan hal ini pula menunjukkan bunyi dari hukum permintaan yaitu jika harga suatu barang dan jasa naik, maka, jumlah permintaan terhadap barang dan jasa tersebut turun, *ceteris paribus*. Berlaku sebaliknya jika harga suatu barang dan jasa turun, maka jumlah permintaan terhadap barang dan jasa tersebut naik, *ceteris paribus*. Untuk elastisitas kenaikan tarif sebesar -2, 04, karena nilainya lebih besar dari 1 ($E_d > 1$), maka, elastisitas permintaannya bersifat elastis. Hal ini menunjukkan bahwa jika kenaikan harga tarif naik sebesar 1%, maka, jumlah pengguna jasa mengalami penurunan sebesar 2, 04%, *ceteris paribus* atau jika dalam penelitian ini cuma melihat pengaruh harga saja terhadap permintaan, sedangkan faktor-faktor lain dianggap tidak mempengaruhi. Sejalan dengan teori di atas bahwa apabila terjadi kenaikan harga dalam jangka pendek terdapat penurunan yang cukup drastis karena pengguna jasa belum mengalami penyesuaian terhadap perubahan tersebut.

Elastisitas harga jaminan commuter line

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan rumus yang sama diperoleh nilai elastisitas untuk harga jaminan commuter line sebesar -1,22, karena nilainya lebih besar dari 1 ($E_d > 1$), maka, elastisitas permintaannya bersifat elastis. Hal ini menunjukkan bahwa jika kenaikan harga jaminan naik sebesar 1%, maka, jumlah pengguna jasa mengalami penurunan sebesar 1, 22%, *ceteris paribus* atau jika dalam penelitian ini cuma melihat pengaruh harga saja terhadap permintaan, sedangkan faktor-faktor lain dianggap tidak mempengaruhi. Nilai Elastisitas untuk perubahan harga tarif lebih besar nilai elastisitas harga jaminan, yang menunjukkan bahwa terjadinya kenaikan harga tarif commuter line dampaknya lebih besar terhadap penurunan jumlah pengguna jasa commuter line dibandingkan dengan kenaikan harga jaminannya. Hasil dari penelitian ini yang menggunakan proksi jalur Bogor – Manggarai sebagai jalur padat dan merepresentasikan pengguna jasa KA Commuter line sebagai titik sentral untuk perpindahan ke beberapa jalur di wilayah Jakarta menunjukkan bahwa faktor kenaikan

tarif progresif dan jaminan bersifat elastis terhadap penurunan permintaan jasa KA Commuter line. Hal ini dimungkinkan karena adanya penambahan biaya transportasi dan nilai waktu yang disebabkan oleh akses jalur Commuter line dengan tempat tujuan akhir masih relatif jauh. Secara keseluruhan dampak adanya kenaikan tarif progresif dan jaminan secara signifikan berpengaruh terhadap penurunan penumpang jasa commuter line, hal ini disebabkan selain faktor tarif dan jaminan terdapat beberapa faktor lain yang mempengaruhi permintaan jasa pengguna commuter line. Sejalan dengan hasil penelitian dari Rasyid dan Gaol (2013) tentang Dampak penerapan sistem komuter line kereta listrik terhadap kepuasan pelanggan terdapat beberapa faktor yang disarankan untuk segera dilakukan adalah:

- Perbaikan jadwal keberangkatan dan kedatangan serta menjaga ketepatanannya
- Peningkatan jumlah kereta dan gerbong agar sesuai dengan jumlah penumpang
- Pelatihan customer satisfaction dan *trouble solving* bagi karyawan
- Penambahan sarana dan prasarana untuk penjagaan kebersihan dan kerapihan kereta
- Penambahan sarana informasi untuk pelanggan

Hal tersebut menunjukkan bahwa PT. KAI harus banyak lagi melakukan beberapa pembenahan dan pertimbangan dalam menentukan suatu kebijakan terutama masalah harga karena masih banyak korelasinya dengan beberapa faktor lain yang mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan jasa ini sebagai moda transportasi darat yang efektif dan efisien.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan seperti yang sudah dijelaskan di atas, maka dalam penelitian ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :Kenaikan harga tarif commuter line menjadi tarif progresif memberikan pengaruh yang cukup kuat terhadap okupansi jumlah penumpang, elastisitasnya mempunyai nilai yang elastis dengan angka 2,04, sehingga kenaikan harga tarif memberikan pengaruh terhadap penurunan pengguna jasa commuter line untuk jalur Bogor – Manggarai sebesar 2, 04%. Kenaikan harga jaminan commuter

line memberikan pengaruh yang cukup kuat juga terhadap okupansi jumlah penumpang, namun pengaruhnya masih lebih kecil dibandingkan dengan kenaikan tarifnya. Nilai elastisitasnya sebesar 1,22, sehingga, kenaikan harga jaminan memberikan pengaruh terhadap penurunan pengguna jasa commuter line untuk jalur Bogor – Manggarai sebesar 1, 22%. Secara simultan selain tarif yang berpengaruh terhadap pengguna jasa commuter line, terdapat beberapa faktor lain yang menjadi pertimbangan masyarakat untuk menggunakan jasa commuter line yaitu ketepatan jadwal kereta, kesesuaian antara gerbong kereta dengan jumlah penumpang, kepuasan pelanggan dan penanganan masalah, faktor kebersihan dan keamanan dalam kereta, kebutuhan dan kejelasan informasi untuk pengguna jasa.

Menurut Yansyah (2016) Dinas Perhubungan DKI Jakarta mencatat kerugian masyarakat dari dampak kemacetan di sejumlah wilayah Jakarta mencapai Rp150 triliun per tahun. Data kerugian itu dilaporkan oleh Masyarakat Transportasi Indonesia. Banyak biaya sosial yang dihabiskan masyarakat selama mengalami kemacetan di jalan, mulai dari biaya bahan bakar kendaraan hingga biaya kesehatan yang diakibatkan oleh polusi udara. Saat ini masyarakat dari kawasan Jabodetabek yang melakukan perjalanan di wilayah DKI mencapai 2 juta jiwa per hari dengan beragam kepentingan. Berdasarkan hal tersebut dan hasil dari penelitian di atas, maka, pemerintah dalam hal ini PT. KAI lebih berhati-hati dalam menentukan kebijakan yang berkaitan dengan mengatasi permasalahan transportasi baik dari segi harga maupun yang berkaitan dengan fasilitas dan faktor-faktor pendukung lainnya, supaya sasaran dari pemerintah untuk mengurangi tingkat kemacetan dengan mengalihkan masyarakat menggunakan jasa kereta api commuter line bisa berjalan efektif dan efisien dilihat dari nilai manfaat yang diperoleh pengguna jasa tersebut. Berdasarkan hasil penelitian ini maka diharapkan masih banyak peneliti lain untuk mengembangkan penelitian ini ke permasalahan yang lebih kompleks lagi, sehingga diharapkan dapat memberikan masukan terhadap pemerintah dalam proses pembuatan kebijakan yang tepat sasaran, efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Firmaniar, Nickyta. 2014. Penerapan Prinsip Fault Liability oleh Pengangkut Terhadap Penumpang Tidak Berkarcis Berdasarkan Pasal 491 KUHD dan Pasal 157 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Studi kasus di PT. KAI DAOP III Cirebon. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang*.
- Putong, Iskandar. 2013. *Economics Pengantar Mikro dan Makro*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Rasyid, Mohammad K dan Gaol, Burhan L. 2013. Dampak Penerapan Sistem Komuter Line Kereta Listrik terhadap Kepuasan Pelanggan (Studi Kasus pada PT. Kereta Api Listrik AC JABODETABEK), *Jurnal IPTEK, Volume 8, Nomor 1, April 2013: 22 – 27*
- Sujarweni, V. Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta : Pustakabaru Press.
- Yansyah, Andri (2016). *Kemacetan Jakarta : Nilai Kerugian Masyarakat Rp. 150 Triliun per Tahun*, www.jakarta.bisnis.com, 25 April 2016.
- Tambun, Lenny Tristia (2015). *Akibat Macet, Warga Jakarta Rugi Rp 68,2 Triliun Per Tahun*, (<http://www.beritasatu.com/aktualitas/247058-akibat-macet-warga-jakarta-rugi-rp-682-triliun-per-tahun.html>), 6 Februari 2015
- Rodrigue, Jean-Paul Dr (2016). *Transportation as a Derived Demand*, (<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/conc1en/deriveddemand.html>), Dept. of Global Studies & Geography , Hofstra University, New York, USA
- <http://www.krl.co.id/>
<http://www.krl.co.id/peta-rute-loopline.html>
https://id.wikipedia.org/wiki/KA_Commuter_Jabodetabek