

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN
JASA ANGKUTAN KERETA API RUTE KOTA
BUMI- BANDAR LAMPUNG**

(Skripsi)

Oleh:

Untung Zenianto



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KERETA API RUTE KOTA BUMI – BANDAR LAMPUNG

Oleh

Untung Zenianto

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pendapatan, harga tiket, kepuasan layanan terhadap permintaan jasa kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data skunder dan data primer. Data primer diperoleh dari kuesioner terhadap 100 responden pengguna jasa angkutan kereta api, sedangkan data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik, PT. KAI, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung. Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Ordinary Least Square (OLS)* untuk melihat besarnya pengaruh pendapatan, harga tiket, kepuasan layanan terhadap permintaan jasa kereta api. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semua faktor secara bersama-sama berpengaruh dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung.

Kata Kunci: Kereta api, OLS, Permintaan.

ABSTRACT

THE FACTORS AFFECTING DEMAND OF TRAIN RAILROAD SERVICES, BANDAR LAMPUNG – KOTA BUMI ROUTE

By

Untung Zenianto

The purpose of this research is to analyze the effect of income, ticket price, services satisfaction toward train railroad service's demand Kotabumi-Bandar Lampung route. Data used in this research using primary and secondary data. The primary data obtained from questionnaires, while secondary data was obtained from BPS, PT.KAI, Department of Transportation. The model used in this study is Ordinary Least Square (OLS). To see the effect of income, ticket price, services satisfaction, on train railroad service's demand. The result of this research shows that all factors jointly significant and affected toward train railroad service's demand Kotabumi-Bandar Lampung route.

Keywords : Train, OLS, Demand.

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN
JASA ANGKUTAN KERETA API RUTE KOTA
BUMI – BANDAR LAMPUNG**

**Oleh
Untung Zenianto**

Skripsi

**Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar
Sarjana Ekonomi**

pada

**Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi Universitas Lampung**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDARLAMPUNG
2019**

Judul Skripsi : **FAKTOR – FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA
ANGKUTAN KERETA API RUTE KOTA
BUMI – BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : **Untung Zenianto**

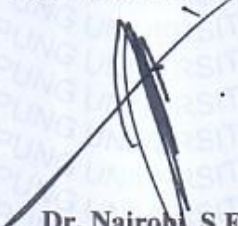
Nomor Pokok Mahasiswa : **1311021099**

Jurusan : **Ekonomi Pembangunan**

Fakultas : **Ekonomi dan Bisnis**



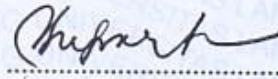
2. Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan


Dr. Nairohi, S.E., M.Si.
NIP 19660621 199003 1 003

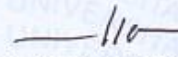
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

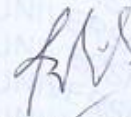
Ketua : **Dr. I Wayan Suparta, S.E., M.Si.**



Penguji I : **Dr. Lies Maria Hamzah, S.E., M.E.**



Penguji II : **Dr. Arivina Ratih Y.T, S.E., M.M.**



2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Prof. Dr. Satria Bangsawan, S.E., M.Si.
NIP 19610904 198703 1 011

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **12 Agustus 2019**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertandatangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan bukan merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandar Lampung, 8 Agustus 2019



Untung Zenianto

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Metro, pada tanggal 05 April 1995 dari pasangan Madzen dan Eltin Yuniarti Penulis merupakan putra pertama dari empat bersaudara.

Pendidikan Sekolah Dasar (SD) di sekolah dasar muhammadiyah 1 Kota Metro dan lulus pada tahun 2007. Sekolah Menengah Pertama (SMP) diselesaikan pada tahun 2010 dari SMP Kartikatama Kota Metro. Kemudian penulis melanjutkan ke tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Negeri 4 Kota metro dan lulus pada tahun 2013.

Pada tahun 2013 penulis diterima sebagai mahasiswa Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

MOTTO

“Innalaha ma'asshobirin, Sesungguhnya Allah bersama dengan orang-orang yang sabar”

(Al-Baqarah ayat 153)

“Jika anda memiliki keberanian untuk memulai, anda juga memiliki keberanian untuk sukses”.

(David Viscoot)

“Karena selama hidup kita belajar”

(Faldo maldini)

“Jangan katakan “TIDAK BISA” selagi kamu bisa”

(Untung Zenianto)

PERSEMBAHAN

“Sujud syukurku kusembahkan kepadamu ALLAH SWT telah kau jadikan aku manusia yang senantiasa berpikir, berilmu, beriman dan bersabar dalam menjalani kehidupan ini. Semoga keberhasilan ini menjadi satu langkah awal bagiku untuk meraih cita-cita impianku”

Lantunan Al-fatihah beriring Shalawat dalam silahku merintih, menadahkan doa dalam syukur yang tiada terkira, terima kasihku untukmu. Kupersembahkan sebuah karya kecil ini untuk kedua orang tuaku tercinta, Bapak Madzen dan Ibu Eltin Yuniarti, yang tiada pernah hentinya selama ini memberiku semangat, doa, dorongan, nasehat dan kasih sayang serta pengorbanan yang tak tergantikan hingga aku selalu kuat menjalani setiap rintangan yang ada didepanku.

Terimalah bukti kecil ini sebagai kado keseriusanku untuk membalas semua pengorbananmu. Dalam hidupmu demi hidupku kalian ikhlas mengorbankan segala perasaan tanpa kenal lelah, dalam lapar berjuang separuh nyawa hingga segalanya dan Almamater tercinta Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

SANWACANA

Puji syukur kepada Allah SWT, atas karunia serta kemudahan yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Skripsi yang berjudul **“Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api Rute kota Bumi – Bandar Lampung”** adalah salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian penelitian ini tidak akan berjalan lancar tanpa adanya dukungan dari pihak lain baik dari segi moral dan materi. Untuk itu dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Hi. Satria Bangsawan, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Nairobi, S.E., M.Si. sebagai Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
3. Ibu Emi Maimunah, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
4. Bapak Dr. I Wayan Suparta, S.E., M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah banyak memberikan bimbingan, pelajaran, perhatian, motivasi dan nasihat yang sangat berharga bagi penulis.

5. Ibu Dr. Lies Maria Hamzah, S.E., M.E. selaku dosen pembahas yang telah banyak memberikan pelajaran, bimbingan, masukan dan perhatian yang sangat berharga bagi penulis.
6. Ibu Arivina Ratih, S.E., M.Si. selaku dosen pembahas yang telah banyak memberikan bimbingan, pelajaran, perhatian, motivasi dan nasihat yang sangat berharga bagi penulis.
7. Bapak Imam Awaluddin, S.E.,M.E. selaku pembimbing akademik yang memberikan nasehat dan bimbingan untuk perkembangan studi penulis.
8. Para Dosen dan Staf di Jurusan Ekonomi Pembangunan yang telah mengajar dengan penuh kedisiplinan namun penuh cinta.
9. Ayahku tercinta Madzen serta Ibuku Tercinta Eltin Yuniarti, dan Adik ku tercinta Tommy Zendermawan dan Angga Zendeswara yang selalu memberi semangat dan suportnya serta semua keluarga yang telah mendukung selama ini.
10. Pacarku tercinta Sarah Mega Hardiyanti, terimakasih telah membantu untuk memulai mengerjakan skripsi dari awal hingga sampai sejauh ini dan selalu setia, selalu menyemangati mengerjakan skripsi ini. Akan aku balas dengan cara menghalalkanmu insyaallah di kemudian hari.
11. Sahabat-sahabat sepermainan dan seperjuangan Tio, boy, Yahya, Kris, Mas Ahmad, dwi Surya yang telah memberikan keceriaan,motivasi semangat dan pengalaman yang berharga.
12. Rekan-rekan ku di Club Sepak bola terimakasih telah memberi semangat untuk segera selesai kuliah.

13. Teman-teman dan sahabatku di Ekonomi Pembangunan 2013 semua teman-teman yang namanya tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungannya kepada penulis dalam proses perkuliahan ini.
14. Teman seperjuangan KKN di Poncowarno, Kalirejo. Luki Samad, Fikri, Oren, Dion, Fajar dan rekan – rekan lainnya yang selalu memberi doa dan dukungan agar skripsi ini selesai
15. Teman-teman sepermainan sejak SMA Faisal dan Nico. Terimakasih atas waktunya untuk membakar semangat agar segera selesai dalam perkuliahan ini.
16. Teman-teman DEMPO SQUAD Faisal, Ijal, Ridho, Ical, Lugas, Bang Charly, Amoy, Poy terimakasih masukanya untuk selalu semangat dan pantang menyerah sehingga sampai di titik ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tentunya mempunyai banyak kekurangan sehingga informasi tambahan, saran dan kritik untuk pengembangan lebih lanjut sangatlah penulis harapkan. Akhir kata penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Bandar Lampung, 8 Agustus 2019

Penulis,

Untung Zenianto

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR TABEL.....	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
DAFTAR LAMPIRAN.....	iv
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	12
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Landasan Teori.....	13
1. Teori Permintaan	13
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi permintaan.....	14
A. Harga Barang Lainnya.....	15
B. Pendapatan Konsumen	15
C. Distribusi Pendapatan Masyarakat	16
D. Selera Masyarakat	17
E. Jumlah Penduduk.....	17
F. Ekspektasi di Masa yang akan Datang	17
G. Elastisitas Permintaan.....	17
3. Teori Transportasi	18
4. Pengertian Moda Transportasi	20
5. Pendapatan	21
6. Harga Tiket.....	24
7. Kepuasan Konsumen.....	24
B. Penelitian Terdahulu	27
C. Kerangka Pemikiran.....	29
D. Hipotesis.....	29

III. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Sumber data.....	30
1. Jenis Penelitian	30
2. Sumber Data	30
3. Populasi dan Sample.....	31
B. Lokasi Penelitian.....	32
C. Definisi Oprasional Variabel	32
D. Batasan Variabel	32
E. Metode Analisis Data.....	33
F. Uji Asumsi Klasik.....	34
1. Uji Normalitas	34
2. Uji Heterokedastisitas.....	35
3. Uji Multikolenieritas	36
G. Uji Hipotesis	37
1. Uji-t Statistik.....	37
2. Uji-f Statistik	40
H. Koefisien Determinasi.....	41

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Subjek Penelitian.....	42
1. Letak Geografis	42
B. Karakteristik Responden	43
1. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	43
2. Distribusi Responden berdasarkan Pekerjaan	44
3. Distribusi Responden berdasarkan Pendapatan.....	44
4. Distribusi Responden berdasarkan Harga Tiket Kereta Api	46
5. Distribusi Responden berdasarkan Kualitas Layanan	46
6. Distribusi Responden berdasarkan Permintaan	47
C. Analisis Regresi	48
D. Uji Asumsi Klasik.....	49
1. Uji Normalitas	50
2. Uji Heterokedastisitas.....	50
3. Uji Multikolinieritas	51
E. Uji Hipotesis	52
1. Uji-t Statistik.....	52
2. Uji-f Statistik	53
F. Hasil Koefisien Determinasi (R^2)	54
G. Pembahasan.....	54
1. Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan	54
2. Pengaruh Harga Tiket Terhadap Permintaan.....	55
3. Pengaruh Kepuasan Layanan Terhadap Permintaan	56
H. Implikasi Penelitian.....	57

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	58
B. Saran.....	58

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Perbandingan Jumlah Volume Angkutan Moda Transportasi.....	2
2. Data Jumlah Penumpang Kereta Api di Stasiun Tanjung Karang Rute Kota Bumi –Bandar Lampung Tahun 2015-2017	3
3. Harga Tiket Kereta Api dan Moda Transportasi Rute Kota Bumi –Bandar Lampung.....	6
4. Penelitian Terdahulu.....	27
5. Variabel Penelitian	32
6. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	43
7. Distribusi Responen Berdasarkan Pekerjaan.....	44
8. Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan	45
9. Distribusi Responden Berdasarkan Harga Tiket	46
10. Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Layanan.....	46
11. Distribusi Responden Berdasarkan Permintaan	47
12. Analisis Regresi Linier Berganda.....	48
13. Hasil Normalitas	50
14. Hasil Uji Heterokedastis.....	51
15. Hasil Uji Multikolenieritas	51
16. Uji parsial Uji-t.....	52
17. Uji Simulan Uji-F.....	53
18. Koefisien Determinasi	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pemikiran	29
2. t- Statistik variabel Pendapatan	38
3. t- Statistik variabel Harga Tiket.....	38
4. t- Statistik variabel Kepuasan Pelayanan.....	39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Kuisisioner	L-1
2. Lampiran Foto Kuisisioner Stasiun Kota Bumi	L-2
3. Data Responden	L-3
4. Data Variabel Semi Ln	L-4
5. Analisis Regresi Linier	L-5
6. Uji Normalitas	L-6
7. Hasil Uji Heterokedastisitas	L-7
8. Hasil Uji Multikolenieritas	L-8
9. Hasil uji-t	L-9
10. Hasil uji-F	L-10

BAB I

PENDAHULUAN

A. 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 di gunakan 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. Selain itu kereta api juga dapat menampung penumpang dalam jumlah yang banyak.

Berikut perbandingan jumlah volume angkut kereta api dengan moda transportasi lainnya :

Tabel 1. Perbandingan Jumlah Volume Angkut Moda Transportasi

NO	Moda Transportasi	Volume Angkut
1	Kereta Api	256 Penumpang
2	Bus	40 Penumpang
3	Travel	8 Penumpang

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, 2017

Tabel 1. Menjelaskan 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 antar kota. Kenyataan ini menjadikan jasa angkutan kereta api menjadi salah satu pilihan masyarakat, kereta api di stasiun Kota Bumi dapat mengangkut 256 penumpang dalam satu kali perjalanan, selain itu dengan menggunakan kereta api tidak akan mengalami kemacetan. Hal inilah yang

membuat permintaan akan jasa angkutan transportasi kereta api begitu tinggi. Dalam kaitannya apakah permintaan jasa angkutan kereta api ini dapat diprediksi dari pendapatan pengguna terhadap harga tiket kereta api itu sendiri yang dikeluarkan untuk menggunakan angkutan dan kepuasan pelayanan sebagai faktor yang menjadi tingginya minat pengguna kereta api. Kota Bandar Lampung dikenal sebagai salah satu wilayah sekaligus ibukota dari Provinsi Lampung yang mempunyai aktifitas kota cukup besar di Provinsi Lampung, hal ini disebabkan Kota Bandar Lampung merupakan pusat perdagangan bisnis, pusat pendidikan, ataupun pusat pariwisata di provinsi lampung sehingga menarik minat banyak orang berdatangan. Dilihat dari aspek banyaknya pengguna kereta api yang kaitanya penulis kali ini mengangkat trayek rute kota bumi Bandar Lampung . Berikut ini adalah data jumlah penumpang kereta api jurusan Kota Bumi- Bandar Lampung yang tercatat di Stasiun Tanjung Karang Tahun 2015-2017.

Tabel 2.Data Jumlah Penumpang Kereta Api di Stasiun Tanjungkarang Rute Kota Bumi – Bandar Lampung Tahun 2015-2017

No	Bulan	Jumlah Penumpang (orang)		
		2015	2016	2017
1	Januari	58.157	58.463	58.510
2	Februari	63.062	63.912	64.122
3	Maret	64.277	64.477	64.621
4	April	62.365	62.965	63.151
5	Mei	66.096	66.846	68.205
6	Juni	64.597	64.847	65.211
7	Juli	55.165	55.760	56.150
8	Agustus	56.794	57.800	58.311

Bersambung..

Sambungan...				
9	September	44.514	45.120	46.110
10	Oktober	56.515	56.650	56.950
11	November	48.239	48.415	49.105
12	Desember	57.133	57.282	57.415
Jumlah		696.894	702.537	707.861

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia Sub Divisi RegionalIV Tanjungkarang 2017

Berdasarkan Tabel 2. di atas yang di rekapitulasi seluruh penumpang yang datang dari stasiun Kota Bumi ataupun Kabupaten Lampung utara, dapat dilihat bahwa jumlah penumpang kereta api yang tercatat di Stasiun Tanjung Karang Kota Bandar Lampung terhitung dalam 3 tahun terakhir yang tercatat pada tahun 2015 sampai 2017 mengalami peningkatan pada periode pertahunnya namun bila dilihat setiap bulannya jumlah penumpang kereta api yang tercatat mengalami fluktuasi yang sangat tinggi.

Jika dilihat pada tahun 2015, jumlah penumpang kereta api di Stasiun Tanjung Karang adalah 696.894 penumpang. Dalam kurun waktu 3 tahun, jumlah penumpang kereta api melonjak hingga 707.861 penumpang Ini berarti minat masyarakat terhadap penggunaan jasa kereta api setiap tahunnya selalu meningkat. inilah yang menggambarkan bahwa Kota Bandar Lampung memiliki aktivitas kota dengan intensitas yang tinggi, seiring dengan tumbuhnya pengguna kereta api yang dilihat dari meningkatnya jumlah penumpang kereta api rute Kota Bumi Bandar Lampung.

Dilihat pada banyaknya penumpang pengguna kereta api yang setiap tahunnya mengalami peningkatan PT.KAI penulis tertarik mengangkat topik ini

dikarenakan ingin melihat bagaimana tingginya permintaan terhadap jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung hal apa yang menjadikan konsumen begitu memiliki minat yang cukup tinggi terhadap moda transportasi kereta karena bila dilihat pada data jumlah Volume angkut Kereta api yang tercatat pada Tabel.1 hanya sebanyak 256 tempat duduk sementara setiap bulanya dilihat dalam salah satu contoh yang ada pada bulan januari 2015 jumlah penumpang kereta Api Jurusan Kota Bumi sebanyak 58.157 orang ini artinya apabila dalam satu hari terdapat dua kali jadwal keberangkatan maka apabila dengan data kapasitas penumpanng yang ada sebesar 256 kapasitas penumpang kereta api maka jumlah penumpang yang seharusnya tercatat setiap bulanya sebanyak 15.360 orang penumpang.

Namun pada data yang ada pada Tabel.2 menunjukkan bahwa data yang tercatat sebanyak 58.157 cukup jauh perbandingan antara jumlah penumpang yang seharusnya hanya sebanyak 15.360 orang penumpang. Dengan perbandingan jumlah penumpang yang begitu besar tentunya ini akan menimbulkan suatu permasalahan *Demand* kelebihan jumlah penumpang. ini artinya bila dengan kelebihan kapasitas seperti ini tentu akan banyak penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk dalam satu kali rute perjalanan dari Kota Bumi menuju Bandar Lampung. tentunya hal ini akan menjadi kelemahan bagi moda transportasi kereta api ini sendiri dalam hal pelayanan dan kenyamanan bagi penumpang, karena yang terjadi pada faktanya masih banyak penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk dan akan membuat pengguna kereta api akan beralih kepada moda transportasi yang lebih nyaman karena kualitas layanan juga

akan menjadi salah satu faktor yang membuat pengguna kereta api beralih ke angkutan umum lain.

Dari hal tersebut dapat dilihat sebenarnya moda transportasi kereta api itu sendiri memiliki kelebihan kapasitas yang membuat tidak nyaman dalam perjalanan namun permintaan akan jasa kereta api ini begitu tinggi bila dibandingkan dengan kapasitas transportasi lainnya tentu saja transportasi lain seperti bus travel dan kendaraan lain jauh lebih nyaman dibandingkan kereta api namun mengapa permintaan terhadap jasa angkutan kereta api tetap menjadi minat bagi kalangan masyarakat dan tetap menjadikan pilihan dibandingkan dengan transportasi lain .

Berikut data pembanding kereta api dengan jenis transportasi lain, dan harga tiket.

Tabel 3. Harga Tiket Kereta Api dan Moda Transportasi lainnya Rute Kota bumi – Bandar Lampung.

No	Jenis transportasi	Kelas	Waktu ke berangkatan	Harga tiket
1	KA Seminung	Ekonomi AC	11.00 & 16.00	Rp. 10.000
2	KA Way umpu	Executive	11.00 & 16.00	Rp. 30.000
3	Bus Puspajaya	Ekonomi AC	07.00 – 17.00	Rp. 23.000
4	Bus Penantian utama	Ekonomi AC	07.00 – 17.00	Rp. 23.000
5	Damri	Ekonomi AC	Tidak terjadwal	Rp. 23.000
6	Damri ekonomi	Non AC	Tidak terjadwal	Rp. 15.000
7	Bus patas ekonomi	Non AC	Tidak terjadwal	Rp. 15.000
8	Bus Raja basa Utama	Ekonomi AC	07.00 – 17.00	Rp. 23.000
9	Bus Karona	Ekonomi AC	07.00 – 17.00	Rp. 23.000
10	Travel Karona	Ekonomi AC	06.00 & 19.00	Rp.40.000
11	Travel Umum	Ekonomi AC	Tidak terjadwal	Rp. 40.000

Sumber : PT. KAI Divre IV Tanjung Karang & DISHUB Kota Bandar Lampung, 2017.

Pada Tabel 3. Kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung di tarifkan dengan harga Rp. 10.000,- untuk kelas ekonomi dan Rp. 30.000,- untuk kelas executive dalam satu kali perjalanan begitupun dengan harga dari Bandar Lampung – Kota Bumi. Kedua jenis harga tiket kereta api tersebut masih sama - sama banyak peminatnya dari berbagai kalangan sesuai kebutuhan . perbedaan dari harga tiket maka berbeda pula layanan yang didapatkan. Menggunakan jasa layanan kereta api executive akan lebih efisien waktu karna tidak berhenti di setiap stasiun berbeda dengan kelas ekonomi yang transit di setiap stasiun. Bandar Lampung adalah salah satu kota besar di Provinsi Lampung 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 Kota Bumi ke Bandar Lampung untuk melakukan perjalanan. Tujuan masyarakat Kota Bumi umumnya beragam, pada hari Senin sampai Jumat biasanya warga Kota Bumi mengunjungi kota Bandar Lampung untuk bekerja, sekolah, kuliah, perjalanan bisnis dan keperluan keluarga, sedangkan pada akhir pekan, kebanyakan mereka datang ke kota Bandar Lampung untuk liburan.

Tingginya tingkat urbanisasi 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 Bumi dan Bandar Lampung 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. Tentu saja sebenarnya permintaan akan moda transportasi ini sudah begitu baik apakah faktor - faktor yang mempengaruhinya di antaranya pendapatan dari konsumen pengguna kereta api itu sendiri, pengeluaran konsumen untuk tiket kereta api serta bagaimana kepuasan pelayanan apakah faktor – faktor tersebut yang membuat tingginya permintaan terhadap jasa angkutan kereta api. Oleh karena itu, setiap daerah yang berpotensi untuk dijadikan lintas Kereta Api akan dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia.

Dengan berbagai macam jenis kereta api yang digunakan pada umumnya kereta api dibedakan dengan berbagai nama kereta api tersebut, seperti kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung yang dibedakan menjadi 2 nama. Pada Tabel 3. Menyajikan Harga Tiket Kereta Api dan moda transportasi lainnya Kota Bumi-Bandar Lampung. Terlepas dari semua aspek penunjang yang terdapat pada kereta api tentu saja terdapat moda transportasi lain yang juga memiliki kesamaan

kelebihan dan kekurangan , Berdasarkan data yang ada pada Tabel.3 dapat kita lihat bahwa transportasi lain dari Kota Bumi menuju Bandar Lampung yang tercatat oleh Dinas perhubungan terdapat 2 moda transportasi lain yaitu Bus dan travel dimana Bus memiliki 7 jenis bus yang berbeda namun dengan harga yang sama kecuali pada bus ekonomi yang tidak menggunakan AC memiliki harga yang jauh lebih murah dibandingkan dengan jenis bus AC lainnya.

Umumnya pengguna kereta api beralih menggunakan angkutan bus dikarenakan kenyamanan tempat duduk yang mana bila menggunakan bus akan mendapatkan satu tempat duduk, berbeda bila menggunakan kereta api yang belum tentu mendapatkan tempat duduk namun di sisi lain juga kelemahan menggunakan bus adalah kemacetan yang mana akan memakan waktu dalam perjalanan. Kemudian bus non AC sendiri meskipun lebih murah namun kurang peminat dikarenakan jadwal yang tidak menentu dan juga kurangnya kenyamanan fasilitas bus seperti penumpang bebas merokok sehingga dapat mengganggu kenyamanan penumpang lain.

Moda transportasi lain yang menjadi pilihan selain bus adalah travel , moda transportasi ini juga memiliki kekurangan serta kelebihan yang mana akan berdampak pada minat penumpang yang menjadikan travel sebagai salah satu alternatif pilihan transportasi , namun kekurangan pada transportasi ini adalah bagaimana biasanya travel jurusan Kota Bumi – Bandar Lampung hanya ada pagi hari atau saat malam hari, selain dari pada itu harga travel juga jauh lebih mahal dibandingkan dengan transportasi lain yaitu sebesar Rp. 40.000 .terlepas dari segala kekurangan travel juga memiliki kelebihan salah satunya travel masih

beroperasi disaat transportasi lain sudah tidak beroperasi pada jam-jam operasional khususnya malam hari. Selain itu pemilihan transportasi umum yang digunakan tergantung pendapatan yang diterima setiap konsumen.

Faktor – faktor yang mempengaruhi permintaan berdasarkan hukum permintaan (*the law of demand*) perubahan permintaan atas suatu barang dan jasa semata-mata ditentukan oleh harga dari barang atau jasa tersebut, *ceteris paribus*. Namun dalam kenyataannya, banyak permintaan terhadap suatu barang atau jasa juga ditentukan oleh faktor-faktor lain selain faktor harga itu sendiri. Oleh sebab itu perlu juga dijelaskan bagaimana faktor-faktor yang lain akan mempengaruhi permintaan menurut Sadono Sukirno (1985).

Dari uraian di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi- Bandar Lampung. Sehubungan dengan hal yang terlihat pada data jumlah penumpang yang mengalami peningkatan dan memiliki permintaan yang cukup tinggi, peneliti tertarik untuk melihat suatu kasus mengapa terjadi peningkatan permintaan faktor apa yang membuat begitu tingginya minat pengguna kereta api dibandingkan menggunakan angkutan transportasi lain dan peneliti disini merumuskan penelitian yang berjudul **“Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api Rute Kota Bumi-Bandar Lampung”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas dengan tingginya permintaan terhadap jasa angkutan kereta api, maka identifikasi masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh pendapatan pengguna kereta api terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung ?
2. Bagaimana pengaruh Harga tiket kereta api terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung ?
3. Bagaimana pengaruh kepuasan pelayanan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung ?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui apakah pendapatan pengguna kereta api berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung
2. Untuk mengetahui apakah harga tiket kereta api berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung
3. Untuk mengetahui apakah kepuasan pelayanan berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung

D. Kegunaan Penelitian

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.

2. Kegunaan Praktis/Empiris

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

1. Melengkapi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung.
2. Untuk masyarakat sebagai tambahan informasi mengenai moda transportasi yang akan digunakan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A.Landasan Teori

1. Teori Permintaan

Teori permintaan adalah teori yang menerangkan tentang ciri-ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Berdasarkan ciri hubungan antara permintaan dan harga dapat di lihat dari kurva permintaan, melalui kurva permintaan dapat dijelaskan ketika terjadi perubahan permintaan maka harga keseimbangan pun akan berubah (Sadono Sukirno, 2005).

Dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan (*demand*) mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjuk pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan harga tersebut. Definisi permintaan adalah jumlah suatu barang yang mau dan mampu dibeli pada berbagai kemungkinan harga selama jangka waktu tertentu dengan anggapan hal –hal lain tetap sama (Gilarso, 2007).

Para ahli ekonomi lainnya yaitu Lincolin Arsyad (2010), mengemukakan bahwa dalam ilmu ekonomi istilah permintaan menunjukkan jumlah barang dan jasa yang akan dibeli konsumen pada periode waktu dan keadaan tertentu. Permintaan terdiri dari :

1. Permintaan langsung, yaitu permintaan akan barang dan jasa yang dapat memuaskan keinginan konsumen secara langsung.

2. Permintaan turunan, yaitu permintaan barang dan jasa yang digunakan sebagai input penting dalam pengolahan dan pendistribusian produk lainnya, misalkan permintaan akan pekerjaan, tenaga penjual, dan lain-lain. Sedangkan dari segi kemampuan dan daya beli maka permintaan dibagi atas :
 - a. Permintaan potensial, yaitu permintaan yang hanya menunjukkan adanya intensitas kebutuhan seseorang akan guna barang tanpa disertai dengan daya beli.
 - b. Permintaan efektif, yaitu permintaan selain menunjukkan adanya intensitas kebutuhan juga disertai dengan daya beli.

Jadi yang dimaksud dengan permintaan suatu barang dapat diartikan dengan berbagai kemungkinan jumlah barang atau jasa yang diminta oleh pembeli pada berbagai tingkat harga untuk suatu periode waktu tertentu dan dalam suatu pasar tertentu, atau dalam arti luas dapat diartikan sebagai suatu pasar untuk periode tertentu pada berbagai kemungkinan pendapatan, atau berbagai tingkat harga barang lain yang mempunyai hubungan dekat dan dipengaruhi oleh beberapa faktor.

2. Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan

Berdasarkan hukum permintaan (*the law of demand*) perubahan permintaan atas suatu barang dan jasa semata-mata ditentukan oleh harga dari barang atau jasa tersebut, *ceteris paribus*. Namun dalam kenyataannya, banyak permintaan terhadap suatu barang atau jasa juga ditentukan oleh faktor-faktor lain selain faktor harga itu sendiri.

Oleh sebab itu perlu juga dijelaskan bagaimana faktor-faktor yang lain akan mempengaruhi permintaan. Menurut Sadono Sukirno (1985) faktor-faktor selain harga yang juga berperan penting dalam mempengaruhi permintaan akan suatu barang atau jasa adalah sebagai berikut :

A. Harga Barang Lainnya

Hubungan antara suatu barang dengan berbagai jenis barang lainnya dapat dibedakan dalam tiga golongan:

1. Barang pengganti

Suatu barang disebut barang pengganti kepada suatu barang lainnya apabila ia dapat menggantikan fungsi dari barang lain tersebut. Bila terjadi penurunan harga terhadap barang tersebut, maka permintaan terhadap barang pengganti akan menurun juga.

2. Barang penggenap

Apabila suatu barang selalu digunakan bersama-sama dengan barang lainnya, maka barang tersebut dinamakan barang penggenap. Kenaikan atau penurunan permintaan terhadap barang penggenap selalu sejalan dengan permintaan atas barang yang digenapkan.

3. Barang netral

Apabila dua macam barang tidak mempunyai kaitan yang rapat, maka perubahan atas permintaan suatu barang tidak akan mempengaruhi barang lainnya.

B. Pendapatan Konsumen

Pendapatan konsumen merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan bentuk permintaan terhadap berbagai jenis barang. Perubahan dalam pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan berbagai jenis barang.

Berdasarkan sifat perubahan permintaan yang akan berlaku apabila pendapatan berubah, maka berbagai jenis barang dapat dibedakan :

1. Barang inferior, merupakan barang yang banyak diminta oleh konsumen berpendapatan rendah. Jika pendapatan bertambah, maka permintaan terhadap barang inferior juga berkurang, dan sebaliknya.
2. Barang esensial, merupakan barang yang sangat penting artinya dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, sehingga barang tersebut akan tetap dikonsumsi pada berbagai tingkat pendapatan.
3. Barang normal, merupakan barang yang akan mengalami kenaikan permintaan jika pendapatan meningkat.
4. Barang mewah, merupakan jenis barang yang akan dibeli apabila pendapatan konsumen sudah relatif tinggi.

C. Distribusi Pendapatan Masyarakat

Distribusi pendapatan masyarakat dapat mempengaruhi corak permintaan masyarakat terhadap suatu barang. Sejumlah pendapatan masyarakat yang tertentu besarnya akan menimbulkan corak permintaan masyarakat yang berbeda apabila pendapat tersebut diubah corak distribusinya. Seandainya pemerintah memberlakukan pajak yang tinggi terhadap barang mewah, yang kemudian hasil pajak tersebut digunakan untuk menaikkan pendapatan masyarakat golongan pekerja rendah, maka akan terjadi penurunan permintaan terhadap barang mewah dan meningkatkan permintaan atas barang yang diperlukan oleh golongan masyarakat yang pendapatannya bertambah.

D. Selera Masyarakat

Selera masyarakat mempunyai pengaruh yang besar terhadap keinginan masyarakat untuk membeli suatu barang.

E. Jumlah Penduduk

Pertambahan penduduk tidak dengan sendirinya menyebabkan pertambahan jumlah permintaan suatu barang. Akan tetapi biasanya pertambahan penduduk diikuti oleh perkembangan kesempatan kerja. Dengan demikian akan lebih banyak orang yang menerima pendapatan dan hal ini juga akan menambah daya beli masyarakat. Pertambahan daya beli masyarakat akan menambah permintaan.

F. Ekspektasi Di Masa Yang Akan Datang

Perubahan-perubahan yang diperkirakan akan terjadi di masa yang akan datang dapat mempengaruhi permintaan. Perkiraan bahwa harga-harga akan bertambah tinggi di masa yang akan datang, dapat mendorong jumlah pembelian yang lebih banyak pada saat ini, demikian juga sebaliknya bila perkiraan harga-harga akan turun, maka hal tersebut akan mendorong penundaan pembelian sehingga mengurangi jumlah pembelian saat ini.

G. Elastisitas Permintaan

Elastisitas permintaan adalah suatu pengukuran kuantitatif yang menunjukkan besarnya pengaruh perubahan harga terhadap perubahan permintaan. Nilai koefisien elastisitas permintaan yaitu angka yang diperoleh dari hasil bagi persentase perubahan jumlah barang atau jasa yang diminta dengan persentase perubahan harga. Nilai koefisien elastisitas berkisar antara nol sampai tak terhingga. Apabila nilai koefisien elastisitas permintaan akan suatu barang atau

jasa lebih dari satu disebut sebagai permintaan elastis, jika bernilai kurang dari satu disebut permintaan inelastis dan jika bernilai sama dengan nol disebut permintaan uniter.

3. Teori Transportasi

Pengertian Transportasi Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau jasa) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.
4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat

disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya.

Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984). Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution, 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain Secara garis besar, transportasi dibedakan menjadi 3 yaitu: transportasi darat, air, dan udara. Pemilihan penggunaan moda transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu: segi pelayanan, keandalan dalam bergerak, keselamatan dalam perjalanan, biaya, jarak tempuh, kecepatan gerak, keandalan, keperluan, fleksibilitas, tingkat populasi, penggunaan bahan bakar dan lainnya.

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

1. Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
2. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.

3. Pengoperasiaan yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
4. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
5. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan

4. Pengertian Moda Transportasi Darat

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya (Warpani, 1990). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut (Fidel Miro 2012), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi:

1. Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
2. Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional). Berdasarkan komponen prasarana transportasi terdiri dari dua kelompok, yaitu: Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti: Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus,

dll.) Terminal jalan rel yaitu stasiun kereta api terminal jalan khusus seperti gudang dll.

5. Pendapatan

Pendapatan adalah sejumlah penghasilan yang diperoleh masyarakat atas prestasi kerjanya dalam periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan Sadono Sukirno, (2006). Rahardja dan Manurung (2001) mengemukakan pendapatan adalah total penerimaan (uang dan bukan uang) seseorang atau suatu rumah tangga dalam periode tertentu.

Berdasarkan kedua definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa pendapatan merupakan penghasilan yang diterima oleh masyarakat berdasarkan kinerjanya, baik pendapatan uang maupun bukan uang selama periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan.

Mankiw (2011) menyebutkan bahwa pendapatan dirumuskan sebagai hasil perkalian antara jumlah unit yang terjual dengan harga per unit. Apabila dirumuskan secara matematis maka hasilnya adalah:

$$TR = P \times Q$$

Dimana:

TR = *total revenue*

P = *price*

Q = *quantity*

Dengan demikian pendapatan penjual diperoleh dari seberapa banyak jumlah barang yang terjual dengan harga yang telah disepakati antara penjual dan pembeli. Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan pedagang pasar adalah pendapatan yang diterima atas jumlah barang yang terjual dikalikan dengan harga per unit barang tersebut menurut jenis-jenis dagangannya.

A. Jenis-Jenis Pendapatan

Rahardja dan Manurung (2001) membagi pendapatan menjadi tiga bentuk, yaitu:

1. Pendapatan ekonomi

Pendapatan ekonomi adalah pendapatan yang diperoleh seseorang atau keluarga yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan tanpa mengurangi atau menambah asset bersih. Pendapatan ekonomi meliputi upah, gaji, pendapatan bunga deposito, pendapatan transfer dan lain-lain.

2. Pendapatan uang

Pendapatan uang adalah sejumlah uang yang diperoleh seseorang atau keluarga pada suatu periode sebagai balas jasa terhadap faktor produksi yang diberikan. Misalnya sewa bangunan, sewa rumah, dan lain sebagainya.

3. Pendapatan personal

Pendapatan personal adalah bagian dari pendapatan nasional sebagai hak individu-individu dalam perekonomian, yang merupakan balas jasa terhadap keikutsertaan individu dalam suatu proses produksi.

Menurut cara perolehannya, pendapatan dibedakan menjadi 2 (Tohar, 2003): Pendapatan kotor, yaitu pendapatan yang diperoleh sebelum dikurangi dengan pengeluaran biaya-biaya dan yang kedua pendapatan bersih, yaitu pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan pengeluaran biaya-biaya.

B. Sumber-Sumber Pendapatan

Rahardja dan manurung (2001) menyebutkan bahwa terdapat tiga sumber pendapatan keluarga, yaitu:

1. Gaji dan upah

Pendapatan dari gaji dan upah merupakan pendapatan sebagai balas jasa yang diterima seseorang atas kesediaannya menjadi tenaga kerja pada suatu organisasi.

2. Asset produktif

Pendapatan dari asset produktif adalah pendapatan yang diterima oleh seseorang atas asset yang memberikan pemasukan sebagai balas jasa atas penggunaannya.

3. Pendapatan dari pemerintah

Pendapatan dari pemerintah merupakan penghasilan yang diperoleh seseorang bukan sebagai balas jasa atas input yang diberikan.

C. Tingkat Pendapatan

Ariyani dan Purwantini (2006) menyebutkan bahwa tingkat pendapatan seseorang digolongkan menjadi 4 golongan yaitu:

1. Golongan yang berpenghasilan rendah (*low income group*), yaitu pendapatan rata-rata Rp 150.000.
2. Golongan yang berpenghasilan sedang (*moderate income group*), yaitu pendapatan rata-rata antara Rp. 150.000 – Rp 450.000 per bulan.
3. Golongan berpenghasilan menengah (*middle income group*), yaitu pendapatan rata-rata antara Rp 450.000 – 900.000.
4. Golongan yang berpenghasilan tinggi (*high income group*), yaitu rata-rata pendapatan perbulan lebih dari Rp. 900.000 Tingkatan penghasilan menurut Badan Pusat Statistik tahun 2012 adalah yang pertama golongan atas, yaitu pendapatan rata-rata antara Rp 2.500.000 – Rp 3.500.000 per bulan, kedua golongan menengah, yaitu pendapatan rata-rata antara Rp 1.500.000 – Rp 2.500.000 . ketiga Golongan bawah, yaitu pendapatan rata-rata kurang dari Rp 1.500.000 per bulan.

6. Harga Tiket

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan harga tiket adalah besaran harga tarif tiket yang ditetapkan oleh PT. KAI dengan dua jenis kelas dan harga yang berbeda untuk menjadi pilihan bagi responden sesuai kebutuhannya masing-masing. Berdasarkan hukum permintaan, perubahan permintaan atas suatu barang dan jasa semata mata ditentukan oleh harga dari barang atau jasa itu sendiri, *Ceteris paribus*. Sadono Sukirno (1985).

7. Kepuasan Konsumen

Kepuasan konsumen adalah tingkat perasaan konsumen setelah membandingkan antara apa yang dia terima dan harapannya Husein Umar, (2005:65). Seorang pelanggan, jika merasa puas dengan nilai yang diberikan oleh produk atau jasa, sangat besar kemungkinannya menjadi pelanggan dalam waktu yang lama. Menurut Philip Kotler dan Kevin Lane Keller yang dikutip dari buku Manajemen Pemasaran mengatakan bahwa kepuasan konsumen adalah perasaan senang atau kecewa seseorang yang muncul setelah membandingkan kinerja (hasil) produk yang dipikirkan terhadap kinerja yang diharapkan .

1. Faktor Utama Dalam Menentukan Tingkat Kepuasan Konsumen

Dalam menentukan tingkat kepuasan konsumen, terdapat lima faktor utama yang harus diperhatikan oleh perusahaan yaitu :

a. Kualitas Produk

Konsumen akan merasa puas bila hasil evaluasi mereka menunjukkan bahwa produk yang mereka gunakan berkualitas.

b. Kualitas Pelayanan

Terutama untuk industri jasa. Konsumen akan merasa puas bila mereka mendapatkan pelayanan yang baik atau yang sesuai dengan yang diharapkan.

c. Emosional

Konsumen akan merasa bangga dan mendapatkan keyakinan bahwa orang lain akan kagum terhadap dia bila menggunakan produk dengan merek tertentu yang cenderung mempunyai tingkat kepuasan yang lebih tinggi. Kepuasan yang diperoleh bukan karena kualitas dari produk tetapi nilai sosial yang membuat konsumen menjadi puas terhadap merek tertentu.

d. Harga

Produk yang mempunyai kualitas yang sama tetapi menetapkan harga yang relatif murah akan memberikan nilai yang lebih tinggi kepada konsumennya.

e. Biaya

Konsumen yang tidak perlu mengeluarkan biaya tambahan atau tidak perlu membuang waktu untuk mendapatkan suatu produk atau jasa cenderung puas terhadap produk atau jasa itu.

2. Metode Pengukuran Kepuasan Konsumen

Menurut Kotler yang dikutip dari Buku *Total Quality Management* ada beberapa metode yang dapat digunakan dalam melakukan pengukuran kepuasan pelanggan, diantaranya Fandy Tjiptono, (2003:104).

a. Sistem Keluhan Dan Saran

Organisasi yang berpusat pelanggan (*Customer Centered*) memberikan kesempatan yang luas kepada para pelanggannya untuk menyampaikan saran dan

keluhan. Informasi-informasi ini dapat memberikan ide-ide cemerlang bagi perusahaan dan memungkinkannya untuk bereaksi secara tanggap dan cepat untuk mengatasi masalah-masalah yang timbul.

b. Ghost Shopping

Salah satu cara untuk memperoleh gambaran mengenai kepuasan pelanggan adalah dengan mempekerjakan beberapa orang untuk berperan atau bersikap sebagai pembeli potensial, kemudian melaporkan temuan-temuannya mengenai kekuatan dan kelemahan produk perusahaan dan pesaing berdasarkan pengalaman mereka dalam pembelian produk-produk tersebut. Selain itu para *ghost shopper* juga dapat mengamati cara penanganan setiap keluhan.

c. Lost Customer Analysis

Perusahaan seyogyanya menghubungi para pelanggan yang telah berhenti membeli atau yang telah pindah pemasok agar dapat memahami mengapa hal itu terjadi. Bukan hanya *exit interview* saja yang perlu, tetapi pemantauan *customer loss rate* juga penting, peningkatan *customer loss rate* menunjukkan kegagalan perusahaan dalam memuaskan pelanggannya.

d. Survei Kepuasan Pelanggan

Umumnya penelitian mengenai kepuasan pelanggan dilakukan dengan penelitian survei, baik melalui pos, telepon, maupun wawancara langsung. Perusahaan akan memperoleh tanggapan dan umpan balik secara langsung dari pelanggan dan juga memberikan tanda (*signal*) positif bahwa perusahaan menaruh perhatian terhadap para pelanggannya.

B. Penelitian Terdahulu

Tabel 4. Penelitian Terdahulu

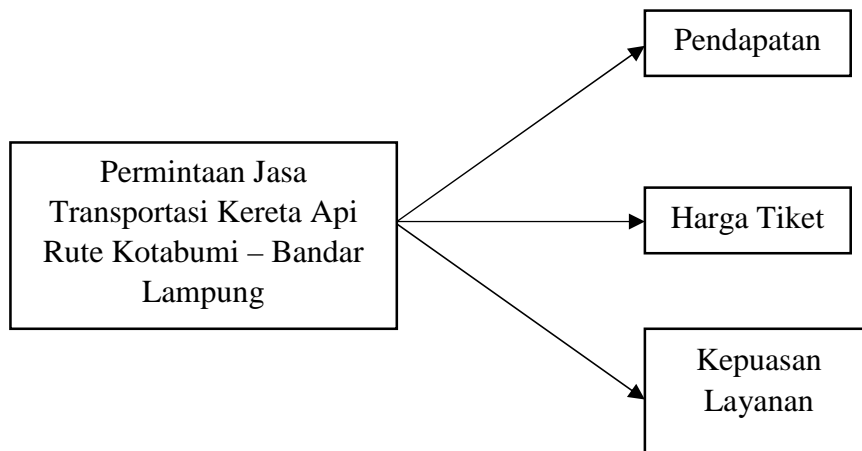
Tahun	Peneliti	Alat Analisis/ Variabel	Kesimpulan
2016	Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api Rute Bandung-Jakarta Peneliti : Caya, Riani , Rahmi (2016).	Metode dasar yang di gunakan adalah deskriptif kuantitatif yaitu data sekunder, menggunakan model ekonometrika dan diolah dengan metode analisis <i>Ordinary Least Square</i> (OLS) Variabel : 1. Harga Tiket Kereta Api 2. Harga Tiket Travel 3. Pendapatan Perkapita	koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,8539, ini berarti bahwa 85,39% variasi perubahan pada variabel bebas permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung-Jakarta bisa dijelaskan oleh variasi perubahan pada variabel-variabel bebas yang meliputi harga rill tiket kereta api, harga rill tiket travel pendapatan rill perkapita Kota Bandung, jumlah penduduk Kota Bandung serta dioperasikannya Tol Cipularang dan sisannya sebesar 14,61% dijelaskan oleh variabel lainnya diluar model, Uji T, bahwa harga rill tiket kereta api, harga tiket travel, pendapatan perkapita, permintaan jasa angkutan kereta api.

Bersambung..

Sambungan

2018	Pengaruh Harga keberangkatan Tiket dan intensitas keberangkatan terhadap permintaan jasa angkutan penumpang kapal laut jurusan Belawan-Tanjung Priok Peneliti: Umar (2018).	menggunakan model ekonometrika dan diolah dengan metode analisis <i>Ordinary Least Square</i> (OLS) Variabel: 1. Penumpang 2. Harga 3. Keberangkatan	variabel harga (X1) dan variabel intensitas keberangkatan (X2) secara bersama mampu menjelaskan hubungan dengan tingkat jumlah penumpang hingga 42,7%. Sedangkan sisanya sebesar 57,3% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak termasuk model
2013	Pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan pada travel cipaganti group di Jember Peneliti : Rachman (2013).	Metode pengumpulan data yang digunakan terdiri dari metode: angket, observasi, wawancara, dan dokumen Analisis data yang digunakan yaitu analisis deskriptif dan inferensial (yang terdiri: analisis garis regresi sederhana, analisis varian garis regresi, uji F, dan efektivitas koefisien determinasi. Variabel: 1. Penumpang 2. Harga Tiket 3. Keberangkatan	Berdasarkan hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa kualitas pelayanan (terdiri dari bukti fisik, keandalan, daya tanggap, jaminan, dan kepedulian) memberikan kontribusi yang positif terhadap kepuasan pelanggan
2016	Analisis Permintaan Perjalanan Pengguna Jasa Kereta Api Eksekutif Rute Semarang-Jakarta (Study Kereta Api Argomuria dan Argosindoro Peneliti: Utari, Maya (2016).	Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan regresi linear berganda. Variabel: 1. Frekuensi Transportasi Kreta Api 2. Pendapatan 3. Transportasi Lain	pendapatan berpengaruh positif signifikan terhadap frekuensi perjalanan pelanggan kereta api argo sindoro dan argo muria.

C. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

D. Hipotesis

1. Diduga pendapatan pengguna kereta api berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi kereta api rute Kota Bumi - Bandar Lampung.
2. Diduga harga tiket kereta api berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi kereta api rute Kota Bumi - Bandar Lampung.
3. Diduga kepuasan pelayanan PT. Kereta Api terhadap pengguna jasa kereta api berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi kereta api rute Kota Bumi - Bandar Lampung.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Dan Sumber Data

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini dapat di golongan sebagai penelitian deskriptif kuantitatif, yaitu jenis penelitian yang bertujuan untuk menguraikan sifat atau karakteristik dari suatu fenomena tertentu serta menganalisis hubungan – hubungan antara suatu variabel dengan variabel lainnya atau bagaimana variabel – variabel tersebut mempengaruhi variabel lainnya. Di dalam penelitian ini menggunakan pendekatan cross section dimana waktu pengukuran observasi data variabel hanya satu kali dalam satu waktu.

2. Sumber Data

Dalam mengumpulkan data sehubungan dengan skripsi ini menggunakan metode sebagai berikut:

a. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder sebagai data pendukung dilakukan dengan cara mengumpulkan data bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum, yang bersumber dari badan atau instansi terkait yaitu PT. Kereta Api Indonesia, BPS Kota Bandar Lampung, BPS Lampung Utara.

b. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara menyebar kuisioner serta wawancara langsung dengan penumpang kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung dalam satu kali perjalanan. Pengambilan data dilakukan pada tanggal 19 September 2018.

3. Populasi Dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas subyek/obyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini dikumpulkan dari jumlah kapasitas penumpang kereta api dalam satu kali perjalanan dan dalam menentukan besarnya sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

dimana:

n = jumlah elemen / anggota sampel pengguna kereta api dalam 1 kali perjalanan

N = jumlah elemen / anggota populasi pengguna kereta api dalam 1 kali perjalanan

e = error level (tingkat kesalahan) (catatan: umumnya digunakan 1 % atau 0,01)

Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah jumlah kapasitas penumpang kereta api dalam 1 kali perjalanan yang berjumlah 256 orang yang menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan

tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian, ciri-ciri khusus meliputi pelajar/mahasiswa, pegawai negeri, pegawai swasta, wiraswasta. Presisi yang ditetapkan atau tingkat signifikansi 1% atau (0,01) maka besarnya sampel pada penelitian ini adalah :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{256}{1 + 256 \cdot 0,01^2}$$

= 0,99610856 dibulatkan menjadi 100 responden.

Jadi jumlah responden dalam penelitian ini adalah 100 responden.

B. Lokasi Penelitian

Metode penentuan daerah penelitian dilakukan secara *purposive* yaitu secara sengaja, berdasarkan survey yang dilakukan dengan tujuan-tujuan penelitian. Ruang lingkup penelitian yang menjadi subjek penelitian adalah pihak yang menggunakan jasa transportasi kereta api rute Kota Bumi - Bandar Lampung.

C. Definisi Operasional Variabel

Tabel 5. Variabel Penelitian

Nama Variabel	Simbol	Satuan	Sumber Data
Permintaan	Y	Jumlah	Responden
Pendapatan Pengguna	X ₁	Rupiah	Responden
Harga Tiket	X ₂	Rupiah	Responden
Kepuasan Pelayanan	X ₃	Ordinal	Responden

D. Batasan variabel

1. Permintaan

Permintaan jasa angkutan kereta api di dalam penelitian ini dihitung dengan melihat berapa kali responden menggunakan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi - Bandar Lampung dalam periode waktu tertentu. variabel permintaan dalam penelitian ini menggunakan satuan jumlah yang di simbolkan dengan Y.

2. Pendapatan

Pendapatan yang dimaksud di dalam penelitian ini dihitung dari pendapatan yang diperoleh pengguna kereta api di setiap bulannya. Variabel pendapatan dalam penelitian ini menggunakan satuan rupiah yang di simbolkan dengan X1.

3. Harga tiket

Dihitung dari harga tiket yang digunakan oleh responden dalam melakukan perjalanan. Variabel harga tiket dalam penelitian ini menggunakan satuan rupiah yang di simbolkan dengan X2.

4. kepuasan layanan

Dihitung dari kepuasan konsumen berdasarkan jasa serta fasilitas yang diberikan dari pihak kereta api. Dan satuan pengukuran yang digunakan untuk mengukur tanggapan responden dalam penelitian ini menggunakan Data ordinal , data model ini memiliki peringkat atau urutan, angka yang diberikan mengandung tingkatan . metode ini digunakan untuk mengurutkan tingkatan dari yang paling rendah sampai yang paling tinggi tingkatannya. dalam perhitungan menggunakan data ordinal pengukurannya adalah sebagai berikut :

1. Skor 5 untuk jawaban sangat puas.
2. Skor 4 untuk jawaban puas.
3. Skor 3 untuk jawaban cukup.
4. Skor 2 untuk jawaban tidak puas.
5. Skor 1 untuk jawaban sangat tidak puas.

Dari hasil survey terhadap tanggapan responden menggunakan metode tersebut maka akan diperoleh tingkat kepuasan terhadap layanan jasa transportasi kereta api jurusan Kota Bumi – Bandar Lampung. Variabel kepuasan pelayanan dalam penelitian ini menggunakan satuan ordinal yang di simbolkan dengan X3.

E. Metode Analisis Data

1. Analisis Regresi Linier Berganda

Rancangan pengujian hipotesis ini dinilai dengan penetapan hipotesis nol dan hipotesis alternatif, penelitian uji statistik dan perhitungan nilai uji statistik, perhitungan hipotesis, penetapan tingkat signifikan dan penarikan kesimpulan. Hipotesis yang akan digunakan dalam penelitian ini berkaitan dengan ada tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Metode analisis yang dipergunakan adalah model ekonometrika dengan menggunakan perhitungan secara regresi linier berganda yaitu :

$$\ln Y_t = \beta_0 + \beta_1 \ln X_{1t} + \beta_2 \ln X_{2t} + \beta_3 \ln X_{3t} + \varepsilon_t$$

Dimana :

Y_t	= Permintaan jasa transportasi kereta api (Jumlah)
β_0	= koefisien Intercept yang mengukurskalar
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	= Koefisien slope atau kemiringan
X_1	= Pendapatan pengguna (rupiah)
X_2	= Harga tiket (Rupiah)

X_3	= kepuasan pelayanan (Ordinal)
\ln	= <i>Logaritma Natural</i>
t	= <i>Error term</i>

F. Uji Asumsi Klasik

Hasil suatu estimasi regresi dapat dikatakan baik dan efisien harus memenuhi beberapa asumsi klasik (Gujarati, 2010). Uji asumsi klasik adalah persyaratan statistik yang harus dipenuhi pada analisis regresi linear berganda yang berbasis *ordinary least square* (OLS). Sehingga analisis regresi yang tidak berbasis OLS tidak memerlukan persyaratan asumsi klasik, misalnya regresi *logistic* atau regresi ordinal (Widarjono, 2013).

Uji asumsi klasik dalam penelitian ini adalah:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas menurut Gujarati (2000) adalah uji yang dilakukan untuk mengetahui apakah residual terdistribusi normal atau tidak. Pengujian normalitas dilakukan dengan uji Jarque-Bera (JB). Menurut Gujarati (2000) Pengujian ini diawali dengan menghitung *skewness* (kemiringan) dan *kurtosis* (keruncingan) yang mengukur residual OLS dan menggunakan pengujian statistik:

$$JB = n \left[\frac{S^2}{6} + \frac{(K-3)^2}{24} \right]$$

Dimana:

n = ukuran sampel,

S = koefisien *skewness*, dan

K = koefisien *kurtosis*.

Di bawah hipotesis nol, residual memiliki distribusi normal, JB statistik mengikuti distribusi *Chi-square* dengan df 2 secara *asimtotik*, kemudian digunakan hipotesis:

H_0 : residual terdistribusi dengan normal

H_a : residual terdistribusi tidak normal

Dengan kriteria pengujian sebagai berikut:

JB statistik $> X^2$ tabel, $p\text{-value} > 5\%$, H_0 ditolak, H_a diterima.

JB statistik $< X^2$ tabel, $p\text{-value} < 5\%$, H_0 diterima, H_a ditolak

2. Uji Heteroskedastisitas

Heterokedastis mengandung konsekuensi serius pada estimator metode OLS karena tidak lagi *BLUE* (Widarjono,2013). Heterokedastis adalah varian dari residual model regresi yang digunakan dalam penelitian tidak homokedastis atau dengan kata lain tidak konstan. Data yang diambil dari pengamatan satu ke lain atau data yang diambil dari observasi satu ke yang lain tidak memiliki residual yang konstan atau tetap. Untuk menguji ada tidaknya heteroskedastisitas dilakukan dengan menguji residual hasil estimasi menggunakan metode White *Heterokedasticity Test (No Cross Term)* dengan membandingkan nilai $Obs * R\text{Square}$ (χ^2 hitung) dengan nilai *Chi-square* (χ^2 tabel)

Jika nilai *Chi-square* yang di dapatkan melebihi nilai *Chi-square* kritis pada tingkat signifikansi yang dipilih, kesimpulannya adalah terdapat heterokedastisitas. Jika nilainya tidak melebihi nilai *Chi-square* kritis, tidak terdapat heterokedastisitas (Gujarati, 2010). Sehingga hipotesis untuk pendugaan heterokedastis adalah :

H_0 : model terbebas dari masalah heteroskedastisitas

H : model mengalami masalah heteroskedastisitas

Dengan kriteria pengujian sebagai berikut :

JB statistik $> \chi^2_{\text{tabel}}$, p-value $> 5\%$, H_0 ditolak dan H diterima

JB statistik $< \chi^2_{\text{tabel}}$, p-value $< 5\%$, H_0 diterima dan H ditolak

Untuk menguji heterokedastistas digunakan metode *Glejser* dengan cara menyusun regresi antara lain nilai *absolut* residual dengan variabel bebas (Sanusi, 2014).

3. Uji Multikolinieritas

Adanya dua asumsi penting tentang variabel gangguan yang akan mempengaruhi sifat estimator yang *BLUE* Pertama, varian dari variabel gangguan adalah tetap atau konstan (*homokedastisitas*). Kedua, tidak adanya korelasi atau hubungan antara variabel gangguan satu observasi dengan variabel gangguan observasi yang lain atau sering disebut tidak ada masalah autokorelasi (Widarjono, 2013). Pendeteksian terhadap multikolinieritas dapat dilakukan dengan melihat nilai *Variance – Inflating Factor* (VIF) dari hasil analisis regresi. Jika nilai VIF > 10 maka terdapat gejala multikolinieritas yang tinggi (Sanusi, 2014).

Kecepatan dari meningkatnya varian satau kovarians dapat dilihat dengan *Variance Inflation Factor* (VIF), yang didefinisikan sebagai :

$$VIF = \frac{1}{(1 - R^2)}$$

Seiring dengan R^2 mendekati 1, VIF mendekati tidak terhingga. Hal tersebut menunjukkan sebagaimana jangkauan kolinieritas meningkat, varian dari sebuah estimator juga meningkat, dan pada suatu nilai batas dapat menjadi tidak terhingga (Gujarati, 2010).

H_0 : VIF > 10 , terdapat multikolinieritas antar variabel bebas

H_a : VIF < 10, tidak ada multikolinearitas antar variabel bebas

G. Uji Hipotesis

1. Uji t-Statistik (Uji Parsial)

Uji statistik t ini digunakan untuk melihat signifikansi pengaruh dari masing-masing variabel *independen* (variabel bebas) terhadap variabel *dependen* (variabel terikat) dengan asumsi variabel lain yang dianggap konstan. Untuk menguji pengaruh dari masing-masing variabel *independen*, maka harus dilakukan dengan membandingkan antara t-hitung dengan t-tabel. Untuk nilai t-tabel dapat diperoleh dengan melihat tabel distribusi t untuk $\alpha=0,05$ dengan derajat kebebasan $n-k$. Sedangkan untuk memperoleh t-hitung dapat dilakukan dengan melihat t-statistik dalam hasil regresi *Eviews*. Hipotesis yang akan diuji adalah:

H_0 : $\beta_1 = 0$ variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat

H_a : $\beta_1 > 0$ variabel bebas berpengaruh terhadap variabel terikat

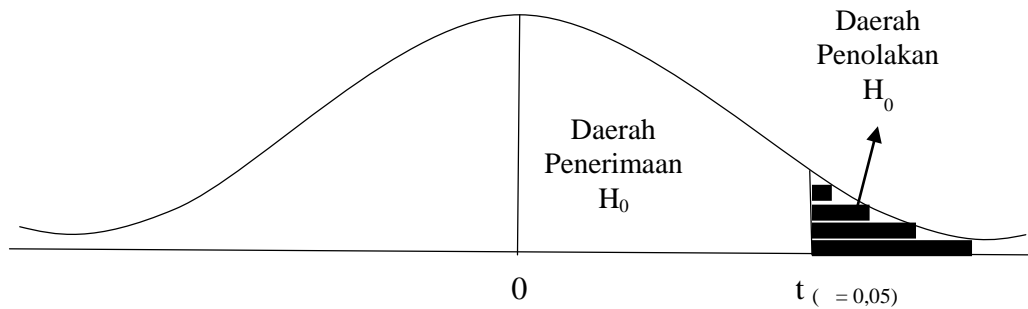
Membandingkan t-hitung dengan t-tabel:

Jika t-hitung < t-tabel maka H_0 diterima dan H_a ditolak, yang berarti variabel bebas tidak mempunyai pengaruh terhadap variabel terikat.

Jika t-hitung > t-tabel maka H_0 ditolak dan H_a diterima, yang berarti variabel bebas mempunyai pengaruh terhadap variabel terikat.

Jika H_0 ditolak, berarti peubah bebas yang diuji berpengaruh nyata terhadap peubah terikat. Jika H_0 diterima berarti peubah bebas yang diuji tidak berpengaruh nyata terhadap peubah terikat (Gujarati, 2003).

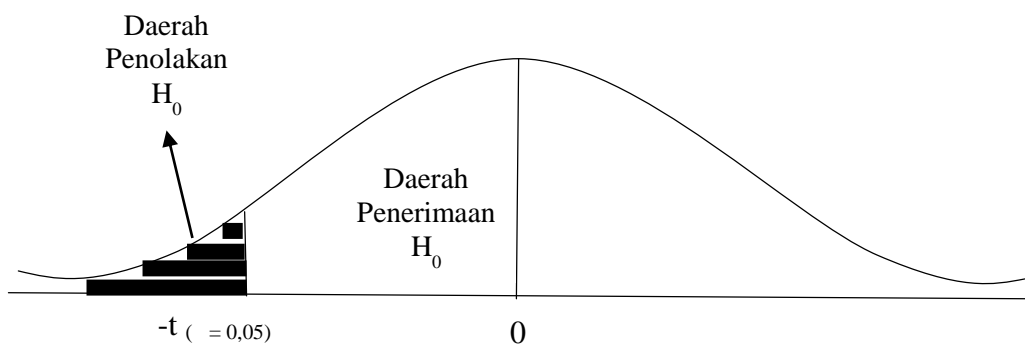
Hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:



Gambar 2. t – Statistik variabel pendapatan

$H_0: I = 0$, variabel pendapatan tidak berpengaruh positif terhadap permintaan.

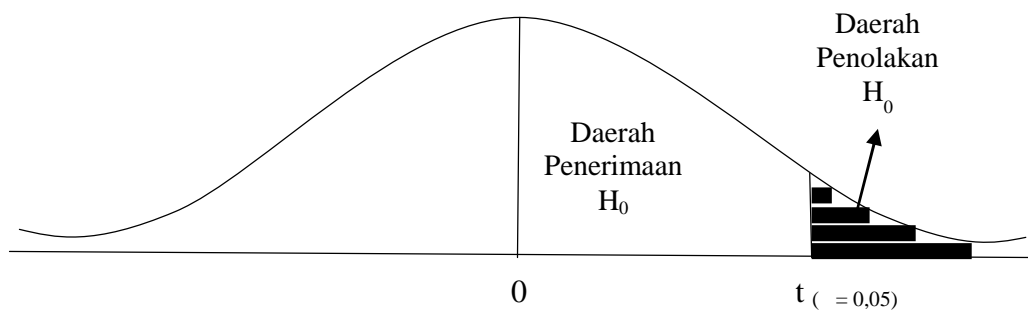
$H_a: I > 0$, variabel pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan.



Gambar 3. t-Statistik variabel harga tiket

$H_0: \beta_2 = 0$, variabel harga tiket tidak berpengaruh negatif terhadap permintaan.

$H_a: \beta_2 < 0$, variabel harga tiket berpengaruh negatif terhadap permintaan.



Gambar 4. t- Statistik variabel kepuasan pelayanan

$H_0: \beta = 0$, variabel kepuasan pelayanan tidak berpengaruh positif terhadap permintaan.

$H_a: \beta > 0$, variabel kepuasan berpengaruh positif terhadap permintaan.

Dengan kriteria pengujian sebagai berikut:

- Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ pada $\alpha = 0,05$ atau $t_{hitung} < -t_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima (berpengaruh).
- Jika $-t_{tabel} < t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak (tidak berpengaruh).

Prosedur uji- t pada koefisien regresi parsial pada regresi berganda sama dengan prosedur uji koefisien regresi sederhana. Perbedaan uji- t regresi berganda dengan lebih dari satu variabel independen dengan regresi sederhana yang memiliki satu variabel terletak pada besarnya *degree of freedom (df)* dimana untuk regresi sederhana df nya sebesar $n-2$ sedangkan regresi berganda bergantung pada jumlah variabel independen ditambah dengan konstanta $n - k$ (Widarjono, 2013).

2. Uji F-Statistik (Uji Keseluruhan)

Pengujian ini akan memperlihatkan hubungan atau pengaruh antara variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen atau untuk mengetahui apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen atau tidak (Widarjono, 2013). Pengujian ini akan memperlihatkan hubungan atau pengaruh antara variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

(Gujarati, 2010). Uji F statistik dapat dihitung menggunakan rumus sebagai berikut :

$$F_{tabel} = \frac{1}{F_{\alpha}(v_1, v_2)}$$

Dimana:

V_1 = *numerator degree of freedom* (k-1)

V_2 = *denominator degree of freedom* (n-k)

= tingkat signifikansi

k = jumlah variabel

n = jumlah pengamatan

Dengan menggunakan hipotesis berikut :

H_0 : $\mu_1 = \mu_2 = \mu_3$, secara bersama-sama variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat

H_a : $\mu_1 \neq \mu_2 \neq \mu_3$, secara bersama-sama variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat

Kemudian kriteria pengujian yang digunakan adalah :

- 1) Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya secara bersama-sama seluruh variabel bebas tidak berpengaruh terhadap variabel terikat.
- 2) Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya secara bersama-sama seluruh variabel bebas berpengaruh terhadap variabel terikat.

H. Koefesien Determinasi (Uji R^2)

Koefesien determinasi (R^2) bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh variasi variabel independen dapat menerangkan dengan baik variasi variabel dependen. Model yang baik adalah model yang meminimumkan residual berarti variasi variabel independen dapat menerangkan variabel dependennya (Gujarati, 2009).

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dijelaskan di bab IV maka, dapat ditarik kesimpulan terkait tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Pendapatan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api dengan nilai koefisien sebesar 0,858 dapat disimpulkan bahwa apabila pendapatan setiap responden pengguna kereta api meningkat , maka akan meningkatkan jumlah permintaan terhadap jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung.
2. Harga tiket berpengaruh secara negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung dengan nilai koefisien -0,036 dapat disimpulkan bahwa apabila harga tiket meningkat , maka tidak akan meningkatkan jumlah permintaan jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – Bandar Lampung.
3. Kepuasan layanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api dengan nilai koefisien sebesar 1,016 dapat disimpulkan bahwa apabila kepuasan pelayanan yang diberikan penyedia

jasa mengalami peningkatan, maka akan meningkatkan jumlah permintaan terhadap jasa angkutan kereta api rute Kota Bumi – bandar Lampung.

B. Saran

Berdasarkan hasil dan pembahasan maka saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Sarana pada jasa angkutan kereta api merupakan hal yang harus menjadi perhatian lebih bagi perusahaan dikarenakan hasil penelitian ini menunjukkan variabel kepuasan layanan menjadi faktor yang paling signifikan maka PT. KAI diharapkan fokus pada peningkatan kualitas sarana dan prasarana agar kereta api tetap menjadi pilihan bagi kalangan umum karena kenyamanan dalam setiap perjalanannya.
2. Untuk penelitian yang selanjutnya tentang permintaan jasa transportasi kereta api hendaknya menggunakan variabel yang belum diteliti pada penelitian ini seperti jarak tempuh, harga transportasi lain dan kepemilikan kendaraan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprilyani, Marnita. 2013. *Analisis Kepuasan atas Kualitas Pelayanan Angkutan Umum Bus Damri di Kota Bandung (Studi pada Trayek Leuwipanjang – Dipatiukur Non AC)*. Jurnal. Fakultas Komunikasi dan Bisnis, Universitas Telkom.
- Arsyad, Lincolin. 2010. *Ekonomi pembangunan*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Bowersox, C. 1981. *Introduction to transportation*. New York: Macmillan publishing Co, Inc.
- Caya, Muhammad Zikriansyah Nandra. Westi Riani, Dewi Rahmi (2016) jurnal ini mengenai “*Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api Rute Bandung-Jakarta*”.
- Gujarati, Damodar N. & Porter Dawn C. 2012. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Buku 1 Edisi 5. Penerbit Salemba Empat : Jakarta.
- Husein, Umar. 2005. *Metode penelitian*. Jakarta : Salemba Empat.
- Miro, Fidel, 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Morlok, E.K. 1978. *Introduction To Transportation Engineering And Planning*. MC. Graw-Hill Kogakuha.
- Nasution, M Nur, 2004. “*Ekonometrika*”. Buku Kedua Edisi Revisi, Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Papacostas. 1987. *Fundamentals Of Transportation Engineering*. Prantice Hall. USA.
- PT. KAI Divre IV Tanjung Karang & DISHUB Kota Bandar Lampung, 2017. *Harga Tiket Kereta Api Dan Moda Transportasi Lainnya Rute Kota bumi – Bandar Lampung*.
- PT. KERETA API INDONESIA Sub Divisi Regional IV Tanjungkarang 2017. *Data Jumlah Penumpang Kereta Api Di Stasiun Tanjungkarang Rute Kota Bumi – Bandar Lampung Tahun 2015-2017*.

- Rachman, Eriek Syarif (2013). meneliti tentang “*Pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan pada travel cipaganti group di Jember*”
- Rahardja, Prathama. Manurung, Mandala. 2006. *Teori Ekonomi Makro : suatu pengantar* , Lembaga penerbit Fakultas Ekonomi UI.
- Riyanto, Dwi, Riana (2002), “*Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Perkotaan Yogyakarta)*.”
- Setijowarno Djoko, R. B. Frazilla, 2001, *Pengantar sistem Transportasi* , Universitas Katolik Soegijapranata.
- Steenbrink , 1974, *Optimaization of Transport Networks*, Tugas Akhir Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto.
- Sukirno, Sadono (2002), *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*, PT. Grafindo Persada `Jakarta.
- Sukirno, Sadono (1994). *Teori Ekonomi Mikro*, PT. Grafindo Persada Jakarta.
- Sukino, Sadono (1984). *Faktor – Faktor Permintaan*. Grafindo Persada Jakarta.
- T.Gilarso. 2007. *Pengantar ilmu ekonomi makro*. Edisi pertama . IKAPI. Yogyakarta.
- Tjiptono, Fandy. 2003. *Total Quality Service*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Tohar, M. 2003 *Membuka Usaha Kecil*. Yogyakarta : Kanisius.
- Umar, Fauzia Alifa (2018) meneliti tentang “*Pengaruh Harga Tiket Dan Intensitas Keberangkatan Terhadap Permintaan jasa Angkutan Penumpang Kapal Laut Jurusan Belawan-Tanjung Priok*”.
- Utari, Endang Sri, Maya Diah (2016). meneliti tentang “*Analisis permintaan perjalanan pengguna jasa kereta api eksekutif rute Semarang – Jakarta (study kereta api argomuria dan argosindoro)*”
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan sistem perangkutan*. Bandung : ITB.