



KARAKTERISTIK PENUMPANG PENGGUNA KRL COMMUTER LINE JABODETABEK

Nazwirman¹, Hulmansyah²

Email: nazwirman@yarsi.ac.id

^{1,2}Program Studi Magister Manajemen Universitas YARSI

Abstract

Received: 17 February 2017
Final Accepted: 1 April 2017
Published Online: 31 July 2017

Keywords:

Characteristics of Commuter Line, Passenger

Corresponding Authors:

* **Nazwirman**

Increase in Jabodetabek Commuter Line passengers on average 13.8 percent per year. The purpose of research to analyze and know the characteristics of passengers so that it can be taken a policy by the company. Quantitative Research Type. The sample of research is 198 respondents with purposive sampling method. The results showed that the characteristic of many passengers using this transportation is male gender equal to 111 respondents or 56 percent. Aged 20-30 years at 67 or 34 percent. High school education of 100 or 50 percent. Jobs in private companies amounted to 143 or 72 percent. Earnings of 3 to 4.999 million rupiah per month 79 or by 40 percent and the need to use Commuter Line to work for 128 or 64 percent.

Copyright JEBA 2017., All rights reserved

ABSTRAK

Peningkatan penumpang Commuter Line Jabodetabek Rata-rata 13,8 persen per tahun. Tujuan penelitian untuk menganalisis dan mengetahui karakteristik penumpang Commuter Line sehingga dapat diambil suatu kebijakan oleh perusahaan. Jenis Penelitian kuantitatif. Sampel penelitian sebanyak 198 responden dengan metode purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik penumpang yang banyak menggunakan transportasi ini berjenis kelamin pria sebesar 111 responden atau 56 persen. Berusia 20-30 tahun sebesar 67 atau 34 persen. Pendidikan SMA sebesar 100 atau 50 persen. Pekerjaan di perusahaan swasta sebesar 143 atau 72 persen. Penghasilan 3 sampai 4.999 juta rupiah per bulan 79 atau sebesar 40 persen dan keperluan menggunakan Commuter Line untuk bekerja sebesar 128 atau 64 persen.

Kata kunci: Karakteristik, Commuter Line, Penumpang

PENDAHULUAN

Guna memperlancar roda perekonomian serta mempengaruhi semua aspek kehidupan Masyarakat, transportasi merupakan sarana perkembangan yang penting dan strategis (Jen dan Hu, 2003; Joewono dan Kubota, 2007; Lai dan Lu, 2007; Sukwadi dan Grandee Teofilus, 2015). Salah satunya transportasi adalah kereta api.

Moda Kereta Api sebagai sarana transportasi pada umumnya dipilih karena kemampuannya mengangkut muatan dan penumpang dalam jumlah besar untuk jarak jauh dan sedang, serta sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Di wilayah Jakarta dan sekitarnya dalam melaksanakan operasionalnya adalah KA Commuter Jabodetabek (atau disebut juga KRL *Commuter Line*, dulu dikenal sebagai KRL Jabotabek) adalah jalur kereta rel listrik yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter Jabodetabek*, yang merupakan anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (PTKAI). KRL telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1976, hingga kini melayani rute komuter di wilayah DKI Jakarta, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Lebak, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan. Sekarang Moda transportasi ini sudah mengangkut rata-rata lebih dari tujuh ratus ribu penumpang perhari dan ditargetkan tahun 2019 sebanyak 1,2 juta penumpang (<http://www.krl.co.id/BERITA-TERKINI/evaluasi-pengembangan-krl-jabodetabek-pt-kai-commuter-jabodetabek-layani-lebih-dari-200-juta-pengguna-krl-di-tahun-2014.html>, diunduh 16 Februari 2016).

KRL *Commuter Line* bukan hanya alternatif pilihan transportasi rakyat yang murah, tetapi juga bebas dari kemacetan jalan raya ibu kota. Bahkan, kereta api bukan hanya pilihan bagi mereka yang berekonomi menengah ke bawah, tetapi juga menjadi gaya hidup mereka yang "berduit" tetapi mencari kepraktisan serta kenyamanan untuk mencapai tempat tujuan.

Jumlah penumpang kereta api selama tahun 2010-2014 selalu mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2011. Secara umum, jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan lebih dari 10 persen per tahun dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang Jabodetabek, yaitu sebesar 13,80 persen per tahunnya (http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf_publicasi/Statistik-Transportasi-DKI-Jakarta-2015.pdf, diunduh 16 Oktober 2016).

Selama tahun 2014, jumlah penumpang KRL yang diangkut paling banyak untuk tujuan Jabodetabek sejumlah 208,49 juta penumpang. Banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan Jabodetabek menunjukkan bahwa moda transportasi KRL merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat di wilayah ini.

Kondisi ini juga dapat merubah perilaku penumpang. Perubahan perilaku sangat dipengaruhi oleh situasi, kondisi, dan lingkungan setempat (Skinner, 1991)

Masalah yang Diteliti

Timbul pertanyaan apakah kriteria penumpangnya yang menggunakan moda KRL Commuter Line dan bagaimana secara karakteristik pengguna jasa KRL Commuter Line di Jabodetabek.

Tujuan Penelitian

Menganalisis dan menjelaskan karakteristik penumpang jasa KRL, sehingga dapat dijadikan rujukan dalam pengambilan keputusan terutama mengenai apa yang harus dilakukan oleh pihak KRL Commuter Line dengan melihat dengan jelas penelitian, sehingga dapat terus menerus meningkatkan jumlah penumpang.

KAJIAN TEORI

Kereta Komuter *Mass rapid transit* merupakan layanan transportasi massal dengan jangkauan lokal yang tersedia bagi siapapun yang membayar ongkos yang telah ditentukan dan dirancang untuk memindahkan sejumlah besar penumpang dalam waktu bersamaan. Salah satu bentuk dari mass rapid transit adalah kereta komuter, yang membawa penumpang didalam wilayah perkotaan atau dari kota ke daerah pinggiran. Biasanya kereta ini melayani pada saat jam puncak (*peak hour*) (Lloyd Wright and Karl Fjellstrom, 2003).

Beberapa indikator yang berkaitan dengan karakteristik pengguna kereta komuter (Black, 1995; Setiawan, 2005): **Pertama Tujuan Perjalanan**, untuk daerah perkotaan kota sebagian besar tujuan perjalanan adalah untuk bekerja. Tujuan perjalanan yang lain adalah: sekolah, rekreasi, belanja dan lain-lain. **Kedua Waktu Perjalanan**, jumlah perjalanan terbesar biasanya terjadi pada saat jam puncak (*peak hour*), yaitu pada saat jam kerja. Oleh karena itu penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum menjadi lebih bersaing selama jam puncak. Sehingga hal ini mengakibatkan jalanan menjadi padat dan pelaku perjalanan berupaya mencari moda transportasi alternatif yang bisa menghemat waktu tempuh. **Ketiga Lokasi Stasiun/shelter dan Arah Perjalanan**, lokasi stasiun/shelter berpengaruh terhadap operasional KA Komuter; sebab penempatan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat umum berarti pelayanan KA Komuter menjadi optimal. Sedangkan arah perjalanan berpengaruh terhadap tujuan perjalanan pengguna karena biasanya tujuan perjalanan adalah menuju ke daerah pusat bisnis (CBD).

f Keempat Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan, pengaturan jadwal adalah salah satu hal penting dalam pengoperasian KA Komuter sehingga harus mampu mengakomodasi kebutuhan penggunanya. Pengaturan jadwal yang tepat bisa memberikan dampak yang positif bagi para pengguna untuk lebih memilih menggunakan kereta komuter. *Kelima Tingkat Pendapatan*, sangat berhubungan dengan karakteristik pengguna kereta komuter karena biasanya semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang semakin kecil minat mereka untuk menggunakan angkutan umum.

Keenam Usia, faktor usia juga mempengaruhi karakteristik pengguna kereta komuter, karena biasanya dengan bertambahnya usia seseorang maka semakin malas menggunakan angkutan umum; terutama angkutan umum yang mengangkut dalam jumlah besar seperti KA Komuter karena pertimbangan beberapa hal, antara lain rasa tidak nyaman jika harus berdesakan dengan penumpang yang lain. *Ketujuh Jenis Kelamin*, menurut *Nationwide Personal Transportation Survey* (NPTS) 46.5% dari pengguna kereta komuter adalah wanita. Hal ini bisa disebabkan karena peran sosial seorang wanita; wanita lebih suka bekerja di rumah sebagai ibu rumah tangga, wanita cenderung mendapatkan gaji yang lebih rendah daripada pria dan juga kebanyakan dari mereka tidak bisa mengemudi. Namun semua itu bisa berubah seiring dengan perkembangan jaman. *Kedelapan Jenis Pekerjaan*, dengan mengetahui jenis pekerjaan pengguna KA Komuter maka bisa diketahui apakah mayoritas pengguna berasal dari golongan pelajar, mahasiswa, pegawai negeri sipil, ibu rumah tangga dan lain-lain. Umumnya seseorang dengan jenis pekerjaan/jabatan yang sudah mapan cenderung untuk lebih memilih menggunakan mobil pribadi daripada angkutan umum.

Keunggulan dan Kelemahan Kereta Komuter

Ada beberapa keunggulan dan kelemahan dari Kereta Komuter (Lloyd Wright and Karl Fjellstrom, 2003):

Keunggulan kereta komuter: (1) Memiliki kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, misalnya bus, sehingga dapat memindahkan penumpang dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain (2) Memiliki jalur khusus, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain (3) Waktu tempuh relatif lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama.

Kelemahan kereta komuter: (1) Daerah jangkauannya kurang luas, tidak dapat menjangkau daerah-daerah pelosok karena kereta ini hanya diperuntukkan untuk menjangkau daerah-daerah tertentu saja (2) Jadwal kereta, penumpang harus mau menyesuaikan diri dengan jadwal yang ada dan harus menunggu dengan sabar jika kereta tersebut mengalami keterlambatan

METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan metode kuantitatif (Cooper, Donald R., dan C. William Emory. 1995; Creswell, J. 2009; Hair et al., 2010; Sekaran, 2013). Jenis data yang dikumpulkan adalah data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan melalui kuesioner. Data sekunder dikumpulkan dari dokumen-dokumen yang terkait dari perusahaan, jurnal, koran, majalah dan internet. Penelitian dilakukan pada Commuter Line jurusan Jabodetabek. Lama kegiatan 8 bulan. Sampel yang digunakan sebesar 198 responden dilakukan dengan *purposive sampling*. Analisis deskriptif dilakukan secara optimal dengan menggunakan SPSS V 23 (Santoso, 2014)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

Uji dilakukan terhadap 198 responden berdasarkan karakteristik Jenis Kelamin (Tabel 1):

Tabel 1. Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki - laki	111	56,1	56,1	56,1
	Perempuan	87	43,9	43,9	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 1. tampak responden berjenis kelamin laki-laki sebesar 111 orang dan berjenis kelamin perempuan sebanyak 87 orang. Ini sangat dimungkinkan karena aktifitas penumpang diluar rumah lebih banyak laki-laki.

Karakteristik Berdasarkan Usia

Uji dilakukan berdasarkan karakteristik Usia Responden (Tabel 2):

Tabel 2. Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 20 Tahun	21	10,6	10,6	10,6
	20 - 30 tahun	67	33,8	33,8	44,4
	31 - 40 Tahun	45	22,7	22,7	67,2
	41 - 50 Tahun	40	20,2	20,2	87,4
	51 - 60 Tahun	18	9,1	9,1	96,5
	> 60 Tahun	7	3,5	3,5	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 2. tampak responden berusia kurang dari 20 tahun sebanyak 21 orang, berusia antara 20 sampai 30 tahun sebanyak 67 orang. Penumpang berusia antara 31 sampai 40 tahun sebanyak 45 orang. Penumpang berusia antara 41 sampai 50 tahun sebanyak 40 orang. Penumpang berusia antara 51 sampai 60 tahun sebanyak 18 orang. Penumpang berusia lebih dari 60 tahun sebanyak 7 orang. Usia 20 sampai 30 tahun atau 33,8 persen paling dominan dari yang lain. Hal ini sangat dimungkinkan sebab usia tersebut banyak populasi penduduk yang bekerja.

Karakteristik Berdasarkan Pendidikan

Uji Berdasarkan karakteristik Pendidikan responden (Tabel 3):

Tabel 3. Pendidikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMP	12	6,1	6,1	6,1
	SMU	100	50,5	50,5	56,6
	Akademi	21	10,6	10,6	67,2
	Sarjana	51	25,8	25,8	92,9
	Pasca Sarjana	14	7,1	7,1	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 3. tampak responden berpendidikan SMP sebanyak 12 orang, berpendidikan SMU sebanyak 100 orang. Penumpang berpendidikan Akademi sebanyak 21 orang. Penumpang berpendidikan Sarjana sebanyak 51 orang. Penumpang berpendidikan Pascasarjana sebanyak 14 orang. Pendidikan SMU sebesar 50.5 persen atau paling dominan dibanding dengan yang lain. Hal ini dimungkinkan karena mayoritas populasi kebanyakan berpendidikan SMU.

Berdasarkan Pekerjaan

Uji dilakukan berdasarkan karakteristik Pekerjaan (Tabel 4):

Tabel 4. Pekerjaan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Karyawan Swasta	143	72,2	72,2	72,2
	Pegawai Negeri/TNI/POLRI	14	7,1	7,1	79,3
	Wiraswasta	7	3,5	3,5	82,8
	Pelajar/Mahasiswa	30	15,2	15,2	98,0
	Pensiunan	4	2,0	2,0	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 4. tampak responden Karyawan Swasta sebanyak 143 orang, Pegawai Negeri sebanyak 14 orang. Pekerjaan Penumpang Wiraswasta sebanyak 7 orang. Karyawan Swasta sebanyak 41 orang. Pensiunan sebanyak 4 orang. Pelajar/Mahasiswa sebanyak 20 orang. Pekerjaan responden Karyawan Swasta paling dominan dibanding dengan yang lain yaitu sebesar 72,2 persen. Hal ini dimungkinkan sebab banyak perkantoran atau tempat usaha di Jabodetabek dikelola oleh swasta.

Karakteristik Berdasarkan Penghasilan

Uji berdasarkan karakteristik Penghasilan perbulan (Tabel 5):

Tabel 5. Penghasilan Perbulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<3 juta	40	20,2	20,2	20,2
	3 - 4,999 juta	79	39,9	39,9	60,1
	5 - 7,999 juta	65	32,8	32,8	92,9
	8-10 juta	7	3,5	3,5	96,5
	> 10 juta	7	3,5	3,5	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 5. tampak responden berpenghasilan kurang dari 3 juta sebanyak 40 orang, berpenghasilan 3 – 4,999 juta sebanyak 79 orang. Berpenghasilan 5 – 7,999 juta sebanyak 65 orang. Berpenghasilan 8 – 10 juta sebanyak 7 orang. Berpenghasilan lebih dari 10 juta sebanyak 4 orang. Penumpang berpenghasilan antara dari 3 – 4,999 juta paling dominan dibanding dengan yang lain. Ini sangat mungkin sebab upah di wilayah Jabodetabek hampir mendekati itu angka demikian.

Karakteristik Berdasarkan Keperluan

Uji berdasarkan karakteritik Keperluan menggunakan Commuter Line (Tabel 6):

Tabel 6. Keperluan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bekerja	128	64,6	64,6	64,6
	Bisnis	17	8,6	8,6	73,2
	Sekolah/Kuliah	34	17,2	17,2	90,4
	Lainnya	19	9,6	9,6	100,0
	Total	198	100,0	100,0	

Sumber: Data diolah

Dari Tabel 6 tampak responden menggunakan Commuter Line untuk Bekerja sebanyak 128 orang, untuk kBisnis sebanyak 17 orang. Untuk Skolah/Kuliah sebanyak 34 orang. Keperluan lainnya sebanyak 19 orang. Penumpang untuk Keperluan Bekerja paling paling dominan sebesar 64,6 persen dibanding dengan yang lain. Ini sangat dimungkinkan sebab kecenderungan pengguna menggunakan moda ini di pagi hari ketika jama kantor dan sore hari ketika pulang kantor..

SIMPULAN

Peningkatan penumpang Commuter Line Jabodetabek Rata-rata 13,8 persen per tahun. Tujuan penelitian untuk menganalisis dan mengetahui karakteristik penumpang sehingga dapat diambil suatu kebijakan oleh perusahaan. Jenis Penelitian kuantitatif. Sampel penelitian sebanyak 198 responden dengan metode purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik penumpang yang banyak menggunakan transportasi ini berjenis kelamin pria sebesar 111 responden atau 56 persen. Berusia 20-30 tahun sebesar 67 atau 34 persen. Pendidikan SMA sebesar 100 atau 50 persen. Pekerjaan di perusahaan swasta sebesar 143 atau 72 persen. Penghasilan 3 sampai 4.999 juta rupiah per bulan 79 atau sebesar 40 persen dan keperluan menggunakan Commuter Line untuk bekerja sebesar 128 atau 64 persen

DAFTAR PUSTAKA

- Black, Alan. 1995. *Urban Mass Transportation Planning*. Mc.Graw-Hill International Edition
- Cooper, Donald R., dan C. William Emory. 1995. *Business Research Methods*. 5th Ed. Richard D Irwin, Inc.
- Creswell, J. 2009. *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. 3rd edition. Thousand Oaks: Sage.
- Hair, J., W. Black, B. Babin, dan R. Anderson. 2010. *Multivariate data analysis*, 7th ed., Prentice Hall.
- http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf_publicasi/Statistik-Transportasi-DKI-Jakarta-2015.pdf, diunduh 16 Oktober 2016
- <http://www.krl.co.id/BERITA-TERKINI/evaluasi-pengembangan-krl-jabodetabek-pt-kai-commuter-jabodetabek-layani-lebih-dari-200juta-pengguna-krl-di-tahun-2014.html>, diunduh 16 Februari 2016)
- Jen, W., dan Hu, K.C.2003. Application of perceived value model to identify factors affecting passengers' repurchase intentions on city bus: A case of the Taipei metropolitan area. *J.Transportation*, 30, 307–327.

- Joewono, T.B.dan Kubota, H. 2007. User satisfaction with paratransit in competition with motorization in Indonesia: Anticipation of future implications. *J.Transportation*, 34, 337–354
- Lai, W.T. dan Lu, J.L. 2007. Modeling the working mode choice, ownership and usage of car and motorcycle in Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*,7, 869–895
- Wright, Lloyd and Fjellstrom, Karl. 2003. *Modul 3a Sustainable Urban Transport Sourcebook for Policy-Maker in Developing Cities*. Germany: TZ Verlagsgesellschaft, June.
- Santoso, Singgih. 2014. *SPSS 22 from Essential to Expert Skill + CD*. Jakarta:Elek Media Komputindo.
- Sekaran, Uma. 2013. *Research Methods for Business: A Skill Building Approach*, 6th Edition, John Wiley & Son, Inc. New York, USA.
- Setiawan, Rudi. 2005. *Karakteristik Pengguna Kereta Api Komuter Surabaya-Sidoarjo*. Seminar Nasional Rekayasa Perencanaan.
- Skinner, B. F. 1971. *Beyond Freedom and Dignity*. New York:Alfred A, Knopf, Inc
- Sukwadi, Ronald dan Grandee Teofilu. 2015. Behavioral Intention Penumpang Krl Commuter Line Jabodetabek. *Jurnal Teknik Industri*,Vol.X, No.2, Mei 2015. 71-76