

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Bandara merupakan pintu gerbang dari segala macam kegiatan yang sangat penting. Bandara menjadi titik temu antara fasilitas transportasi udara dan transportasi darat. Selain itu, bandara juga merupakan infrastruktur yang wajib dimiliki oleh setiap negara untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, karena bandara adalah salah satu tempat kegiatan ekonomi terjadi, seperti keluar masuknya barang. Lebih lanjut, volume pengguna bandara terutama pada pergerakan orang dalam 10 tahun terakhir meningkat setiap tahunnya. Sehingga dapat dilihat bahwa penggunaan bandara memiliki peranan yang sangat penting dalam berbagai sektor kehidupan, khususnya bagi negara kepulauan seperti Indonesia.

Di Indonesia, Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah salah satu bandara yang memiliki aktivitas tersibuk. Namun dalam hal aksesibilitas menuju bandara kurang memadai dan masih didominasi oleh transportasi darat yang tidak dapat dipastikan waktu perjalanannya. Hal tersebut dapat disebabkan oleh kondisi lalu lintas padat dan gangguan cuaca (banjir). Di sisi lain, bandara sangat mementingkan ketetapan, jika tidak maka akan terjadi kerugian. Selain itu, dengan meningkatnya jumlah pengguna bandara dikhawatirkan moda transportasi darat tidak dapat menampung seluruh pengguna bandara yang ingin menuju atau keluar dari bandara.

Salah satu solusi untuk mengatasinya adalah angkutan rel sebagai pemadu moda menuju bandara. Kereta api adalah moda transportasi yang bergerak pada rel dan mampu mengangkut penumpang dengan kapasitas besar. Selain itu, kereta api sering kali digunakan sebagai solusi dari kemacetan. Bahkan kereta api dapat

memberikan kepastian waktu yang dibutuhkan untuk menuju ke bandara. Saat ini kereta bandara Soekarno-Hatta telah hadir sebagai salah satu alternatif untuk menuju bandara internasional Soekarno-Hatta. Selain itu, kereta api bandara juga beroperasi di Medan, Padang, Palembang dan Solo.

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2019, dari tahun 2018-2019 proporsi penumpang kereta api bandara hanya 5% dari penumpang pesawat bandara Soekarno-Hatta. Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, mengatakan jika melihat tingkat okupansi pada tahun 2019, hanya berkisar pada 32% dari target 50% (CNBC, 2019). Kecenderungan menggunakan kereta api bandara juga relatif kecil jika dibandingkan menggunakan kendaraan pada moda jalan lain. Bahkan peluang untuk memilih kereta api bandara hanya sebesar 14%, sedangkan peluang untuk menggunakan mobil penumpang menuju bandara sebesar 86% (Vitriyana & Latifa, 2019).

Sedikitnya tingkat okupansi penggunaan kereta api bandara, maka dibutuhkannya penelitian untuk menganalisis bagaimana perilaku para pelaku perjalanan sehingga dapat menarik pengguna moda yang lain untuk beralih menggunakan kereta api bandara.

## **1.2 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menunjukkan pengaruh variabel-variabel independen terhadap pengguna kereta api bandara internasional Soekarno-Hatta Jakarta. Sedangkan, manfaat dari penelitian ini adalah sebagai bahan referensi/rujukan dalam menetapkan kebijakan layanan pada kereta api bandara Soekarno-Hatta.

### 1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini terdapat batasan-batasan sebagai berikut:

1. Sampel atau responden adalah masyarakat yang pernah menggunakan moda transportasi pesawat di bandara Internasional Soekarno-Hatta.
2. Model analisis yang digunakan adalah dalam penelitian ini adalah analisis regresi ordinal.
3. Pengambilan data penelitian dilakukan dengan cara pembagian kuesioner yang dilakukan secara daring melalui *Google Form*.

