

BAB 1

PENDAHULUAN

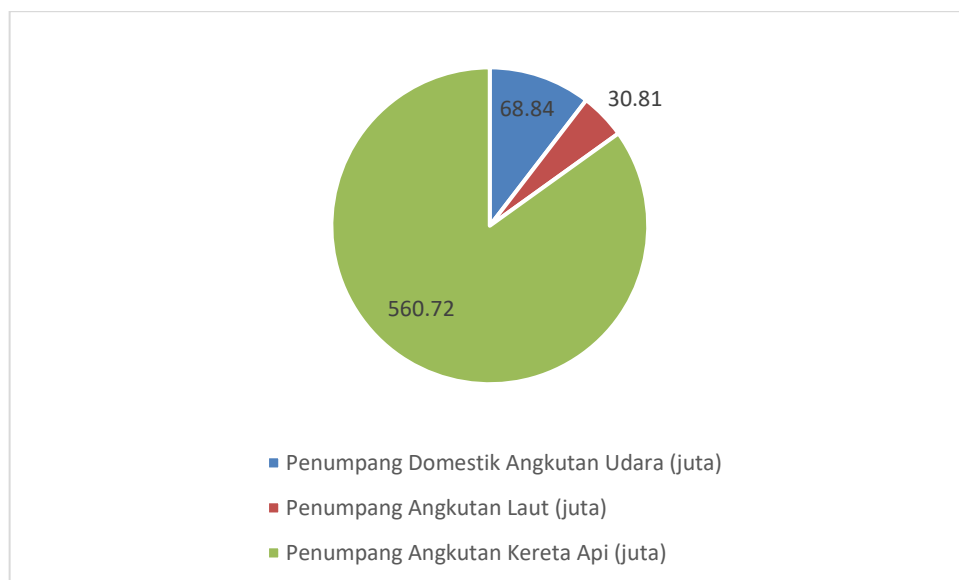
1.1 Latar Belakang

Pergerakan dan aktivitas perjalanan muncul sebagai konsekuensi dari kebutuhan manusia untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya dalam rangka memenuhi berbagai keperluannya. Sejalan dengan hal tersebut, Cresswell (2006) menyatakan bahwa *“mobility is the life blood of modern society”*. Yang menggambarkan bahwa mobilitas merupakan unsur penting dalam kehidupan Masyarakat modern. Setiap pergerakan memiliki karakteristik yang berbeda, bergantung pada tujuan perjalanan, moda transportasi yang di gunakan, serta waktu pelaksanaannya (Tamin, 1997). Variasi tersebut membentuk profil membentuk profil pergerakan yang unik pada setiap individu dan berpotensi menimbulkan beragam persoalan perkotaan, salah satunya terkait penyediaan dan kebutuhan akan jasa transportasi

Perkembangan zaman semakin maju, menimbulkan perkembangan ekonomi juga semakin maju. Di dalam kegiatan ekonomi tentunya tidak terlepas dari bisnis jasa yang ada pada kehidupan sehari-hari, salah satunya penggunaan jasa transportasi umum. Jasa transportasi pada saat ini menjadi kebutuhan yang paling diminati oleh masyarakat. Pengertian transportasi adalah suatu pengaturan faktor atau elemen yang berpengaruh dalam memindahkan barang dan manusia dari satu titik ke titik yang lain, atau dari satu daerah dengan daerah yang lain. Fungsi dari transportasi umum itu sendiri adalah memudahkan masyarakat untuk bepergian ke tempat tujuan. Alat transportasi dapat dibagi menjadi 3 yaitu transportasi darat meliputi angkutan jalan raya dan angkutan kereta api, transportasi laut meliputi angkutan kapal laut, dan transportasi udara meliputi pesawat terbang. Salah satu sektor usaha yang cukup penting dalam mendukung

perekonomian suatu daerah adalah sektor transportasi, karena sektor ini berperan sarana penggerakan perekonomian di suatu wilayah karena berfungsi mendistribusikan barang, jasa, dan manusia dari okasi asal ke lokasi tujuan (Abbas, 2003)

Sektor transportasi merupakan elemen penting yang tidak dapat dipisahkan dari pembangunan, khususnya Pembangunan ekonomi, karena proses tersebut memerlukan dukungan layanan angkutan yang memadai. Tanpa adanya sistem transportasi yang efektif sebagai pendukung utama, Upaya untuk mencapai hasil Pembangunan ekonomi yang optimal tidak akan berjalan secara maksimal (Salim, 1993). Oleh karena itu, transportasi memiliki kedudukan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar aktivitas perekonomian, memperkuat intergrasi wilayah, serta memengaruhi berbagai kehidupan Masyarakat, bangsa, dan negara.



Sumber: Badan Pusat Statistik (2025)

Gambar 1.1 Diagram Total Jumlah Penumpang Moda Transportasi Di Indonesia April 2024-April 2025

Menurut Badan Pusat Statistik (2025) jumlah penumpang dari tiga moda transportasi menunjukkan perbedaan yang cukup signifikan. Angkutan kereta api mendominasi dengan jumlah penumpang sebesar 560,72 juta orang, menjadikannya moda transportasi dengan kontribusi terbesar. Sementara itu, angkutan udara domestik berada di posisi kedua dengan jumlah 68,84 juta orang. Adapun angkutan laut memiliki jumlah penumpang paling kecil, yaitu sebesar 30,81 juta orang.

Dapat disimpulkan bahwa kereta api menjadi moda transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat, jauh melampaui angkutan udara maupun laut. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api memiliki peran utama dalam mobilitas penumpang, kemungkinan karena faktor kapasitas yang besar, harga yang relatif terjangkau, serta aksesibilitas yang lebih luas. Sebaliknya, angkutan laut menjadi moda dengan penggunaan paling rendah di antara ketiganya.

Kereta api tetap menjadi moda transportasi yang banyak digunakan untuk perjalanan jarak menengah hingga jauh. Tarif yang relatif ekonomis memungkinkan kereta api melayani jutaan penumpang setiap bulan. Dinamika mobilitas Masyarakat baik untuk bekerja, menempuh pendidikan, maupun berwisata menjadikan peningkatan jumlah penumpang kereta api sebagai salah satu indikator penting dalam melihat perkembangan aktivitas ekonomi di Indonesia.

Jawa Timur di mana permintaan terhadap transportasi kereta api juga menunjukkan tren yang tinggi, selaras dengan data nasional. Berdasarkan laporan Rumpakaadi (2025) PT KAI Daop 8 Surabaya mencatat jumlah pelanggan mencapai 9,07 juta orang pada periode Januari hingga September 2025,

meningkat 2,43 persen dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya sebanyak 8,86 juta pelanggan.

Kenaikan jumlah pelanggan ini menjadi cerminan kuat meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap transportasi berbasis rel yang kini dinilai semakin efisien, nyaman, dan ramah lingkungan. Pertumbuhan tersebut juga didukung oleh peningkatan kualitas layanan, konektivitas antarmoda yang semakin baik, serta kesadaran publik terhadap pentingnya mobilitas berkelanjutan (Rumpakaadi, 2025)

Kabupaten Sidoarjo merupakan salah satu daerah administratif di provinsi Jawa Timur dengan luas wilayah 714,24 km² yang mencakup 18 kecamatan, 31 kelurahan, serta 322 desa (Muhammad Irfan Susanto, 2022), (Murti et al., 2015). Daerah ini memiliki sektor industri yang berkembang cukup pesat karena letaknya yang strategis dan berdekatan dengan pusat kegiatan ekonomi, seperti Kota Surabaya, Pelabuhan Tanjung Perak, Bandara Internasional Juanda (Danniswara et al., 2020), (Elika et al., 2017) . Salah satu moda transportasi yang banyak di gunakan Masyarakat adalah kereta api yang diketahui mampu mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah. Berdasarkan PT Kereta Api Indonesia, minat masyarakat untuk menggunakan layanan kereta api ekonomi lokal tujuan Bojonegoro masih cukup tinggi.

Kabupaten Bojonegoro, yang juga berada di wilayah Provinsi Jawa Timur, memiliki jumlah penduduk sekitar 1.339.100 jiwa, sehingga mencerminkan tingginya potensi mobilitas masyarakat. Wilayah ini berbatasan dengan beberapa kabupaten lainnya dan didukung oleh potensi sumber daya alam, salah satunya berupa Cadangan minyak bumi yang berada dalam wilayah Blok Cepu (Burhany et al., 2023)

Menurut Pangestuti (2025), Di Tingkat Lokal dari 1 hingga 13 Juli 2025, Stasiun Bojonegoro telah melayani total 27.945 penumpang 13.817 penumpang naik dan 14.128 penumpang turun. Sebagian besar penumpang menuju kota-kota besar seperti Semarang, Jakarta, Surabaya, dan Banyuwangi. Hal ini menunjukkan bahwa selain kereta reguler, moda kereta yang juga melayani rute/rangkaian yang lebih sering dan komuter berpotensi mengalami peningkatan permintaan yang signifikan.

Sidoarjo, di Stasiun Boharan tercatat 1.565 penumpang naik dan 1.559 penumpang turun pada Juni 2025. Angka ini meningkat dari Februari yang hanya mencatat 1.143 penumpang naik dan 1.059 penumpang turun. Hal serupa juga terjadi di Stasiun Kedinding, dengan 1.005 penumpang naik dan 948 turun pada Juni, naik dari 734 naik dan 691 turun pada Februari.

Peningkatan jumlah pengguna ini mencerminkan minat masyarakat yang tinggi terhadap moda transportasi publik berbasis rel. Selain mempermudah mobilitas, keberadaan stasiun-stasiun ini juga turut mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, termasuk perkembangan UMKM di sekitar stasiun dan meningkatnya aktivitas transportasi pendukung.

Peningkatan jumlah pengguna kereta komuter di Jawa Timur, khususnya di wilayah Daop 8 Surabaya, tidak terlepas dari beberapa faktor pendukung utama. Salah satunya adalah harga tiket yang terjangkau, yang membuat moda ini menjadi pilihan favorit masyarakat untuk perjalanan harian. Menurut hasil penelitian pada rute Sidoarjo–Indro, tarif perjalanan hanya sebesar Rp 5.000, sehingga lebih ekonomis dibandingkan moda transportasi lain (Fachri *et al.*, 2023)

Perluasan jangkauan trayek serta reaktivasi beberapa stasiun di wilayah Sidoarjo dan sekitarnya, yang meningkatkan konektivitas antarwilayah.

Berdasarkan laporan irawan (2025), “pada Juni 2025, jumlah pengguna *Commuter Line* naik 37 persen dibandingkan Februari 2025, saat stasiun baru mulai beroperasi kembali.” Data ini memperlihatkan bahwa semakin luas jaringan rute, semakin tinggi pula minat masyarakat untuk beralih ke moda komuter.

Peningkatan frekuensi perjalanan dan ketepatan waktu keberangkatan juga menjadi alasan kuat meningkatnya minat pengguna. Berdasarkan laporan KAI Commuter Wilayah 8 Surabaya, volume pengguna *Commuter Line* sepanjang Semester I 2025 mencapai 7.879.863 orang, naik 10,28 persen dibandingkan periode tahun sebelumnya (Pramudya, 2025). Lonjakan serupa juga terjadi selama masa libur panjang, di mana jumlah penumpang naik 11 persen dalam satu hari (Harianto, 2025).

Faktor kenyamanan, keamanan, dan efisiensi waktu juga menjadi pertimbangan utama masyarakat. Menurut (Pramudya 2025) , *Commuter Line* kian terlihat sebagai transportasi pilihan utama masyarakat untuk mobilitas mereka, lantaran dari sisi harga sangat terjangkau, aman, dan nyaman. Dengan kombinasi antara tarif murah, cakupan rute luas, dan kualitas pelayanan yang meningkat, moda kereta komuter terus mengalami pertumbuhan permintaan yang menarik setiap tahunnya.

Menurut Dinas Perhubungan (2023) KRL *Commuter Line* yang melayani perjalanan seputar Jabodetabek merupakan moda transportasi berbasis rel di Indonesia yang telah mengalami modernisasi dan transformasi yang panjang. Layanan serupa mulanya dioperasikan sejak tahun 1970 dengan nama KRL Jabotabek dan berubah menjadi KRL Jabodetabek pada tahun 1999. Sempat berganti nama beberapa kali, sejak 19 September 2017, layanan KRL Jabodetabek yang berada di bawah PT KAI Commuter Jabodetabek berganti

nama menjadi KRL *Commuter Line* yang berada di bawah PT Kereta *Commuter* Indonesia (PT KCI)

Kereta Api *Commuter Line* Arjonegoro diresmikan pada tanggal 1 Juni 2023, di mana kereta pendahulunya adalah KRD Bojonegoro dan Komuter Line Lamongan jurusan Surabaya – lamongan digabung menjadi satu dengan nama *Commuter Line* Arjonegoro. Kereta api Arjonegoro merupakan moda transportasi berbasis rel yang melayani kelas ekonomi lokal dengan rute Sidoarjo (SDA) – Bojonegoro (BJ). Kereta ini dikelola oleh PT KAI DAOP 8 Surabaya. Umumnya, fasilitas dan layanan KA *Commuter Line* Arjonegoro terdapat kursi yang disusun 2-2 saling berhadapan, stop kontak, dan bagasi kabin di atas kursi. Fasilitas dan layanan tersebut dapat diperoleh dengan harga tiket perjalanan kereta yang terjangkau sekitar Rp4.000 – Rp12.000 sesuai dengan rute yang dituju (Rifaldi, 2025).

Transportasi umum memiliki peran strategis dalam meningkatkan mobilitas masyarakat, memperlancar arus barang dan jasa, serta mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah. Di antara berbagai moda transportasi, kereta api menjadi pilihan penting karena mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan waktu tempuh yang relatif cepat dan biaya yang terjangkau. Dalam konteks regional, *Commuter line* rute Bojonegoro–Sidoarjo memegang peranan vital sebagai penghubung antara daerah-daerah di Jawa Timur bagian utara dengan pusat ekonomi di Surabaya. *Commuter line* ini tidak hanya menjadi sarana mobilitas bagi pekerja dan pelajar yang melakukan perjalanan rutin setiap hari, tetapi juga menjadi moda transportasi andalan masyarakat dalam kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya. Tingginya ketergantungan masyarakat terhadap layanan *commuter line* menjadikannya sensitif terhadap perubahan faktor ekonomi

seperti tarif dan pendapatan masyarakat, yang dapat memengaruhi jumlah permintaan perjalanan.

Tabel 1. 1 Pendapatan Perkapita Bojonegoro dan Sidoarjo

Tahun	Pendapatan Perkapita Bojonegoro	Pendapatan Perkapita Sidoarjo
2022	76.507	115.389
2023	74.242	127.382
2024	76.808	136.721

Sumber: Badan Pusat Statistik

Berdasarkan tabel tersebut, pendapatan perkapita Kabupaten Bojonegoro pada tahun 2022–2024 mengalami fluktuasi, yaitu sebesar 76.507 pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 74.242 pada tahun 2023, dan kembali meningkat menjadi 76.808 pada tahun 2024. Pendapatan perkapita Kabupaten Sidoarjo menunjukkan tren peningkatan setiap tahunnya, dari 115.389 pada tahun 2022 menjadi 127.382 pada tahun 2023, dan 136.721 pada tahun 2024. Pendapatan perkapita di Kabupaten Sidoarjo lebih tinggi dibandingkan Kabupaten Bojonegoro selama periode tahun 2022-2024 yang menunjukkan bahwa tingkat kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Sidoarjo relatif lebih baik dan mengalami pertumbuhan yang lebih stabil.

Tabel 1. 2 Jadwal Perjalanan Commuter Line Arjonegoro

Stasiun	Datang	Berangkat	Stasiun	Datang	Berangkat
Sidoarjo	–	7.20	Bojonegoro	–	12.10
Gedangan	7.31	7.33	Kapas	12.19	12.21
Waru	7.4	7.49	Sumberejo	12.31	12.33
Wonokromo	7.57	8.18	Bowerno	12.46	12.48
Surabaya Gubeng	8.24	8.29	Babat	12.59	13.01
Surabaya Pasar Turi	8.44	8.50	Pucuk	13.14	13.16
Tandes	8.58	9.00	Lamongan	13.33	13.35
Kandangan	9.06	9.22	Duduk	13.47	13.49
Benowo	9.3	9.32	Cerme	13.59	14.01
Cerme	9.4	9.42	Benowo	14.08	14.1
Duduk Sampeyan	9.53	9.55	Kandangan	14.17	14.19
Lamongan	10.07	10.09	Tandes	14.24	14.26
Pucuk	10.25	10.27	Surabaya Pasar Turi	14.34	15.05
Babat	10.39	10.41	Surabaya Gubeng	15.19	15.22
Bowerno	10.51	10.53	Wonokromo	15.29	15.35
Sumberrejo	11.05	11.07	Waru	15.43	15.51
Kapas	11.16	11.18	Gedangan	15.57	15.59
Bojonegoro	11.27	–	Sidoarjo	16.09	–

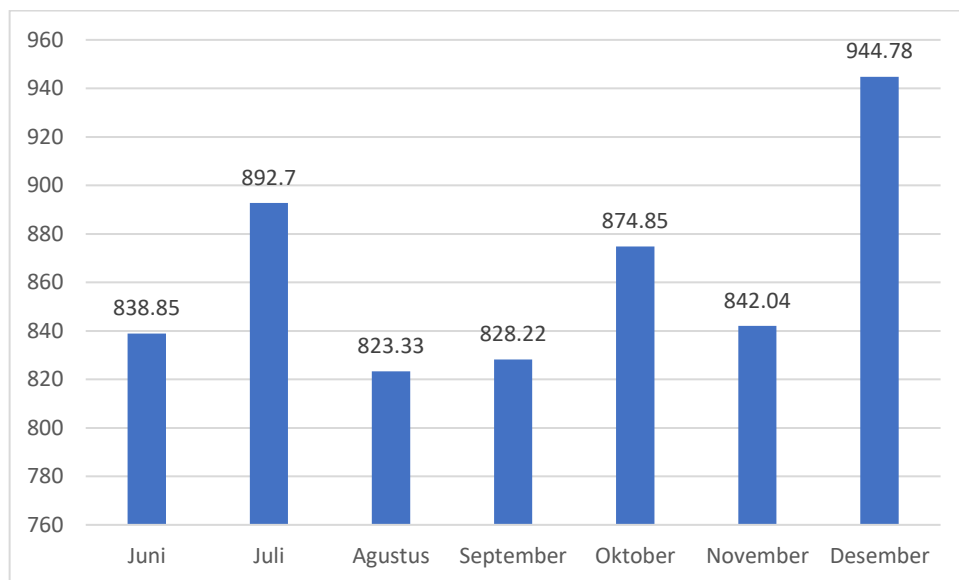
Sumber: Kai Commuter (2025)

Data perjalanan *Commuter Line* Arjonegoro pada rute Bojonegoro–Sidoarjo. Berdasarkan data tersebut, dapat dilihat bahwa layanan kereta ini mencakup beberapa stasiun pemberhentian utama, seperti Bojonegoro, Babat, Lamongan, Surabaya Pasarturi, Wonokromo, dan Sidoarjo. Data ini menunjukkan jangkauan rute yang cukup panjang dengan konektivitas antardaerah dari bagian barat hingga selatan Jawa Timur.

Rute ini memiliki frekuensi perjalanan cukup tinggi, dengan waktu tempuh yang kompetitif dibandingkan moda transportasi darat lainnya. Jalur ini berfungsi sebagai koridor penting penghubung kawasan industri dan permukiman terutama

bagi para pekerja dan pelajar yang beraktivitas di wilayah Surabaya dan sekitarnya. Keberadaan rute Commuter Line Arjonegoro memberikan efek pengganda positif terhadap mobilitas masyarakat, memperlancar distribusi tenaga kerja, dan meningkatkan aksesibilitas antarwilayah. Selain itu, tarif yang terjangkau dan waktu perjalanan yang relatif singkat menjadikan layanan ini alternatif efisien dibandingkan kendaraan pribadi atau angkutan umum berbasis jalan.

Tabel 1.2 menggambarkan dasar operasional dan peran strategis Commuter Line Arjonegoro dalam mendukung sistem transportasi regional Jawa Timur, khususnya dalam upaya menekan kemacetan, memperkuat konektivitas antarwilayah, dan menunjang kegiatan ekonomi masyarakat di sepanjang jalur Bojonegoro–Sidoarjo



Gambar 1. 2 Grafik Penumpang Ka Commuter Line Arjonegoro Pada Juni 2023-Desember 2023

Sumber: KCI Wilayah Daop 8 Surabaya (2024)

Berdasarkan gambar grafik 1.2 jumlah penumpang *Commuter Line* Arjonegoro periode Juni–Desember 2023, terlihat bahwa permintaan layanan bersifat fluktuatif. Jumlah penumpang meningkat pada bulan Juli sebesar 89.270 orang, yang kemungkinan disebabkan oleh adanya momentum libur panjang sekolah . Sebaliknya, pada bulan Agustus jumlah penumpang menurun menjadi 82.333 orang, menunjukkan kembalinya aktivitas normal pasca libur panjang. Tren penumpang kembali meningkat pada bulan Oktober dan mencapai puncaknya pada bulan Desember sebesar 94.478 orang, seiring dengan periode liburan akhir tahun. Pola ini mengindikasikan bahwa permintaan layanan *Commuter Line* Arjonegoro sangat dipengaruhi oleh faktor musiman, selain faktor internal seperti tarif dan jadwal keberangkatan.

Tabel 1. 3 Data Harga Tiket KA Commuter Line Arjonegoro

Rute	Harga Tiket
Sidoarjo – Surabaya Pasarturi	Rp4.000
Surabaya Pasarturi – Bojonegoro	Rp6.000
Sidoarjo – Bojonegoro	Rp10.000
Surabaya Pasarturi – Babat	Rp5.000
Surabaya Gubeng – Bojonegoro	Rp10.000
Surabaya Gubeng – Babat	Rp10.000

Sumber: Kai Acces (2025)

Harga tiket *Commuter Line* Arjonegoro relatif terjangkau dibandingkan moda transportasi lain dengan jarak tempuh sejenis. Struktur tarif disesuaikan dengan jarak perjalanan, di mana relasi pendek seperti Surabaya–Sidoarjo memiliki tarif yang lebih rendah, sedangkan relasi terpanjang Bojonegoro–Sidoarjo

memiliki tarif lebih tinggi. Skema ini sejalan dengan prinsip tarif berbasis jarak yang diterapkan oleh PT KAI.

Harga tiket yang rendah membuat kereta komuter menjadi alternatif utama bagi masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah, karena memberikan kombinasi efisiensi biaya dan jarak tempuh yang lebih singkat dibandingkan kendaraan pribadi maupun angkutan jalan. Dari sisi elastisitas permintaan, tiket murah menjadikan permintaan relatif tidak terlalu elastis terhadap kenaikan harga, terutama bagi relasi penting seperti Babat–Surabaya dan Surabaya–Sidoarjo yang didominasi penumpang pekerja. Namun, pada rute lebih panjang seperti Bojonegoro–Sidoarjo, faktor harga akan lebih sensitif karena jarak dan biaya perjalanan lebih besar sehingga kenaikan harga dapat memengaruhi jumlah penumpang.

Adanya subsidi tarif dari pemerintah ikut menekan harga tiket agar tetap terjangkau. Hal ini penting untuk menjaga daya saing kereta komuter dibandingkan transportasi pribadi dan angkutan umum lain, serta untuk meningkatkan jumlah pengguna transportasi publik dalam rangka mengurangi kemacetan dan polusi. Secara keseluruhan, harga tiket *Commuter Line* Arjonegoro tidak hanya berfungsi sebagai alat ekonomi dalam menarik penumpang, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan publik untuk mendorong peralihan masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi massal yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Tabel 1. 4 Tabel Perbandingan Moda Angkutan Bojonegoro Sidoarjo

Jenis Transportasi	Harga Tarif Angkutan		
	2022	2023	2024
Kereta Api	Rp12.000– Rp210.000	Rp12.000– Rp210.000	Rp50.000– Rp260.000
Bus	Rp25.000–Rp38.000	Rp25.000–Rp38.000	Rp38.000–Rp40.000
Travel	Rp130.000– Rp150.000	Rp150.000– Rp200.000	Rp180.000– Rp200.000

Sumber: Dinas Perhubungan Jawa Timur (2024)

Tabel diatas menunjukkan bahwa setiap jenis moda transportasi pada rute Bojonegoro – Sidoarjo memiliki kisaran tarif yang berbeda pada periode 2022–2024. Tarif kereta api pada tahun 2022 dan 2023 berada pada kisaran Rp12.000–Rp210.000, kemudian pada tahun 2024 meningkat menjadi Rp50.000–Rp260.000. Sementara itu, tarif bus pada tahun 2022 dan 2023 berkisar antara Rp25.000–Rp38.000, lalu pada tahun 2024 mengalami kenaikan menjadi Rp38.000–Rp40.000. Adapun tarif travel berada pada kisaran Rp130.000–Rp150.000 pada tahun 2022, meningkat menjadi Rp150.000–Rp200.000 pada tahun 2023, dan pada tahun 2024 berada pada kisaran Rp180.000–Rp200.000. Perbedaan kisaran tarif tersebut menunjukkan bahwa setiap moda transportasi memiliki karakteristik biaya yang berbeda, mulai dari yang relatif terjangkau hingga yang lebih tinggi dengan layanan yang lebih khusus.

Permintaan terhadap jasa kereta api pada rute Bojonegoro–Sidoarjo cenderung meningkat seiring dengan tingginya mobilitas masyarakat dari Bojonegoro menuju Sidoarjo maupun sebaliknya. Mobilitas tersebut berkaitan dengan berbagai aktivitas seperti bekerja, berdagang, menempuh pendidikan, maupun kegiatan lainnya. Perkembangan wilayah Surabaya dan Sidoarjo sebagai pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan industri turut mendorong meningkatnya pergerakan masyarakat dari daerah sekitar termasuk Bojonegoro. Oleh karena itu,

masyarakat membutuhkan moda transportasi yang cepat, aman, dan nyaman, salah satunya adalah kereta api.

Permintaan jasa transportasi umum itu ada, bila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya. Pengertian permintaan adalah keinginan konsumen membeli suatu barang pada berbagai tingkat harga selama periode waktu tertentu. Masyarakat lebih tertarik untuk menggunakan jasa transportasi umum daripada kendaraan pribadi, bila dilihat dari kondisi jalan raya yang semakin macet. Salah satu alternatif masyarakat untuk bepergian Adalah menggunakan kereta api komuter, dan pastinya semua orang juga tau bahwa zaman sudah semakin modern, berbagai macam alat transportasi umum juga semakin banyak. Sebagian besar masyarakat yang tergolong ekonominya rendah dan tidak memiliki kendaraan pribadi sangat mengharapkan adanya transportasi umum yang dapat memenuhi kebutuhan mobilitas mereka.

Kebutuhan akan transportasi dapat timbul dari pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan atau memaksimalkan keuntungan bagi rumah tangga dan perusahaan. Penggunaan jasa transportasi juga sangat membantu penggunaan barang lain. Oleh karena itu, permintaan terhadap transportasi sering disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*), yaitu permintaan yang tidak langsung dibutuhkan, tetapi sebagai akibat dari membeli atau mencari jasa atau barang lain (Djajasinga, 2022)

Banyak keunggulan yang didapat saat menggunakan kereta api *Commuter Line* Bojonegoro dengan rute bojonegoro surabaya ini, contohnya saja agar

terhindar dari kemacetan, waktu dan jarak perjalannya pun cepat, tetapi di sisi lain ada kekurangan yang di dapat oleh pengguna jasa ini, contohnya banyak aksi kejahatan yang di dimanfaatkan oleh orang yang tidak bertanggung jawab dengan cara mencopet, berdesak-desakan, jumlah tempat duduknya pun terbatas jika tidak cepat, terkadang mereka saling berebutan untuk masuk terlebih dahulu ke dalam kereta api komuter tersebut. Pentingnya penelitian ini semakin jelas ketika melihat kebijakan pemerintah yang secara aktif mendorong penggunaan transportasi umum berbasis rel sebagai upaya mengurangi kemacetan, polusi, dan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Subsidi tarif yang diberikan pemerintah.

Menurut Diansyah (2025) layanan Commuter Line Arjonegoro relasi Sidoarjo–Bojonegoro, banyak masyarakat pengguna mengeluhkan kapasitas kereta yang terbatas dan tingkat kepadatan penumpang yang tinggi, terutama pada jam-jam padat, sehingga penumpang sering kali berdiri atau mendapat tempat duduk yang kurang nyaman dalam perjalanan yang cukup jauh bahkan diberitakan bahwa kereta lokal tersebut, tempat duduknya kerap penuh dan calon penumpang terkadang terpaksa memilih tiket yang tanpa tempat duduk, meski jarak tempuh dari Bojonegoro ke Sidoarjo cukup jauh. Keluhan ini diperparah dengan persepsi bahwa sistem kereta komuter seperti Arjonegoro dinilai tak cocok untuk perjalanan jarak jauh dengan rangkaian tiga gerbong yang kapasitasnya jauh lebih sempit dibandingkan sebelumnya, sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna (Alghivari, 2024)

Penelitian terdahulu mengenai layanan kereta *commuter line* khususnya di Jawa Timur sebagian besar berfokus pada kualitas pelayanan, pemetaan pengguna, dan evaluasi operasional, Penelitian Susanti & Zhain (2024) mengenai

pemetaan pengguna Commuter Line Sidoarjo–Indro menunjukkan bahwa atribut pelayanan seperti kenyamanan, kebersihan, ketepatan waktu, dan karakteristik sosial ekonomi penumpang memiliki pengaruh terhadap nilai WTP pengguna kereta api perkotaan. Temuan ini memberikan gambaran mengenai preferensi pengguna terhadap peningkatan layanan transportasi berbasis rel, namun penelitian tersebut lebih menitikberatkan pada aspek persepsi dan kesediaan membayar, bukan pada analisis permintaan secara langsung.

Penelitian terkait transportasi berbasis rel lebih banyak berfokus pada aspek kualitas layanan dan *willingness to pay* (WTP). Penelitian Rifaldi *et al.*, (2025) mengenai *Commuter Line* Arjonegoro lebih menitikberatkan pada kelayakan tarif dengan pendekatan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP). Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa kemampuan membayar penumpang lebih tinggi dibandingkan kesediaan membayar, sehingga tarif yang berlaku dinilai layak. Temuan tersebut memberikan gambaran empiris mengenai preferensi pengguna terhadap peningkatan kualitas layanan, namun belum secara langsung mengukur hubungan kuantitatif antara tarif, pendapatan, dan tingkat permintaan jasa transportasi.

Penelitian-penelitian sebelumnya khususnya Jawa Timur di bidang transportasi kereta api umumnya lebih berfokus pada aspek kualitas pelayanan, kepuasan penumpang, kinerja operasional, dan penawaran layanan (*supply side*). Namun, masih sangat terbatas penelitian yang mengkaji permintaan jasa kereta api dari sisi permintaan (*demand side*), khususnya yang menganalisis pengaruh faktor ekonomi dan karakteristik perjalanan pengguna jasa terhadap permintaan layanan kereta api regional.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan baru tentang bagaimana tarif dan pendapatan memengaruhi permintaan layanan kereta api di wilayah regional. Temuan penelitian ini akan memberikan dasar ilmiah bagi PT KAI dan pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan tarif yang adil dan efisien. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat digunakan untuk merancang strategi subsidi yang tepat sasaran, sehingga Transportasi umum berbasis rel dapat lebih kompetitif dibandingkan kendaraan pribadi maupun moda transportasi lainnya. Dengan begitu, penelitian ini tidak hanya memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan dalam bidang ekonomi publik, tetapi juga memiliki implikasi praktis yang signifikan bagi pembangunan transportasi berkelanjutan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Alasan peneliti meneliti judul **Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Frekuensi Permintaan Layanan Jasa Transportasi Kereta Api *Commuter Line* Arjonegoro (Relasi Bojonegoro–Sidoarjo)** Yaitu angkutan berbasis rel memiliki tingkat permintaan yang paling tinggi dibandingkan moda transportasi lain seperti bus dan pesawat. Selain itu, moda ini juga memiliki kapasitas angkut yang lebih besar sehingga mampu melayani mobilitas masyarakat dalam jumlah yang signifikan. Dari sisi biaya, angkutan berbasis rel dinilai lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lainnya, sehingga menjadi pilihan utama bagi masyarakat

Alasan pertama, penulis meneliti rute Bojonegoro–Sidoarjo rute ini merupakan rute terjauh dalam layanan *Commuter Line* Arjonegoro serta memiliki tingkat kepadatan penumpang yang relatif lebih rendah dibandingkan rute lainnya, sehingga memiliki karakteristik permintaan yang berbeda dan relevan untuk dianalisis secara ilmiah. Alasan kedua, hingga saat ini belum terdapat penelitian

yang secara spesifik mengkaji kereta api *commuter line* pada rute Bojonegoro–Sidoarjo dibandingkan rute lain yang sudah banyak dilakukan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat dalam memilih layanan *Commuter Line* Arjonegoro sebagai moda transportasi. Variabel yang diteliti terdiri dari pendapatan, tujuan perjalanan, jarak tempuh, dan harga tiket. Keempat variabel tersebut diidentifikasi sebagai determinan penting dalam membentuk permintaan jasa transportasi, sehingga penelitian ini berupaya mengukur sejauh mana masing-masing variabel memberikan pengaruh terhadap permintaan penggunaan *Commuter Line* Arjonegoro.

1.2 Rumusan Masalah

Dari Latar Belakang di Atas, Maka di Rumusan Masalah Tersebut Yaitu:

1. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi kereta api *commuter Line* Arjonegoro?
2. Apakah tujuan perjalanan berpengaruh terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi kereta api *commuter Line* Arjonegoro?
3. Apakah jarak tempuh Berpengaruh berpengaruh terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi kereta api *commuter Line* Arjonegoro?
4. Apakah tarif angkutan lain berpengaruh terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi kereta api *commuter Line* Arjonegoro?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari Rumusan Masalah di Atas, Tujuan Penelitian Yang Ingin dicapai Sebagai Berikut:

1. Untuk menganalisis pendapatan terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi umum kereta api *commuter Line* Arjonegoro
2. Untuk menganalisis tujuan perjalanan terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi umum kereta api *commuter line* arjonegoro
3. Untuk menganalisis jarak tempuh perjalanan terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi umum kereta api *commuter Line* Arjonegoro
4. Untuk menganalisis tarif angkutan lain terhadap frekuensi permintaan jasa transportasi kereta api *commuter Line* Arjonegoro

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi yang berarti baik secara teoritis maupun praktis. Secara teoritis, penelitian mengenai faktor-faktor yang memengaruhi permintaan layanan akomodasi transportasi Kereta Api *Commuter Line* Arjonegoro pada relasi Bojonegoro–Sidoarjo dapat memperkaya literatur dan pengembangan ilmu pengetahuan dalam bidang ekonomi transportasi. Temuan penelitian ini akan menjadi bukti empiris yang memperkuat maupun menguji kembali teori-teori yang berkaitan dengan permintaan, perilaku konsumen, serta mobilitas tenaga kerja dalam konteks transportasi publik. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi rujukan dan pembandingan bagi studi-studi terdahulu yang meneliti topik serupa, sehingga membuka ruang bagi penelitian lanjutan dengan lingkup yang lebih luas baik dalam aspek metodologi maupun wilayah kajian.

Secara praktis, hasil penelitian ini memiliki implikasi langsung terhadap masyarakat, penyedia jasa transportasi, dan pemerintah daerah. Bagi masyarakat, penelitian ini memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai ketersediaan, kualitas, serta faktor-faktor yang memengaruhi permintaan layanan *Commuter Line* Arjonegoro, sehingga mereka dapat memperoleh manfaat optimal dari moda

transportasi ini sebagai alternatif yang lebih efisien, terjangkau, dan ramah lingkungan dibandingkan transportasi pribadi. Bagi PT KAI selaku penyedia jasa, hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dalam merumuskan strategi pengelolaan layanan, mulai dari penetapan tarif, perbaikan kualitas layanan, penyusunan jadwal yang lebih sesuai dengan kebutuhan pengguna, hingga peningkatan fasilitas stasiun dan kereta. Sedangkan bagi pemerintah daerah, penelitian ini dapat mendukung penyusunan kebijakan transportasi publik yang lebih terarah, khususnya dalam mendukung integrasi transportasi dan peningkatan mobilitas tenaga kerja, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah.