



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 6 Tahun 2023 Page 4627-4639

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Faktor-faktor Yang Pengaruh Minat Masyarakat Menggunakan Jasa Transportasi Kereta Api Bandar Udara Internasional Kualanamu Pada PT. Railink Cabang Medan

Budi Antoro<sup>1✉</sup>, Ngatno Sahputra<sup>2</sup>

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Dharawangsa

Email: [budiantoro@dharmawangsa.ac.id](mailto:budiantoro@dharmawangsa.ac.id)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisa berbagai faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi Kereta Api Bandara Internasional Kualanamu. Objek dalam penelitian ini adalah perusahaan pengelola jasa transportasi kereta bandara yaitu PT. Railink yang merupakan anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero). Sampel sebagai responden penelitian berjumlah 100 orang. Alat analisis penelitian menggunakan SPSS 17.0, ini bertujuan untuk memperoleh hasil analisa yang akurat mengenai spesifikasi variabel penelitian dan ketepatan penentuan faktor yang mendominasi dalam analisa data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas layanan berpengaruh signifikan positif terhadap minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara Internasional Kualanamu, sedangkan faktor ketepatan waktu, harga tiket dan pendapatan masyarakat tidak memberikan pengaruh positif terhadap minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta bandara. Sehingga dapat disimpulkan bahwa faktor dominan yang memengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara adalah kualitas layanan kereta api. Sedangkan faktor ketepatan waktu, harga tiket dan pendapatan masyarakat tidak terlalu mendominasi tingkat minat pengguna jasa angkutan kereta api bandara ini.

Kata Kunci : *Minat Masyarakat, Jasa Transportasi, Bandara Internasional Kualanamu, PT. Railink.*

## Abstract

The purpose of this study is to examine the various factors that influence people's interest in using the railway transportation services at Kualanamu International Airport. The subject of this investigation is PT. Railink, a subsidiary of PT. Indonesian Railways that manages airport train transportation services (Persero). The research sample size was 100 people. This research analysis tool employs SPSS 17.0, with the goal of obtaining accurate analysis results regarding the specifications of research variables and the accuracy of determining the factors that dominate in data analysis. The findings revealed that service quality had a significant positive effect on people's interest in using Kualanamu International Airport rail transportation services, whereas timeliness, ticket prices, and people's income had no positive effect.

Keyword: *Community Interests, Transportation Services, Kualanamu International Airport, PT. Railink.*

## PENDAHULUAN

Saat ini diberbagai belahan dunia, perkembangan transportasi merupakan sebuah kenyataan yang tidak dapat dielakkan. Ini sejalan dengan berkembangnya pertumbuhan penduduk dunia serta kemajuan teknologi yang semakin pesat. Untuk mengimbangi keadaan tersebut, maka perlu adanya penataan yang baik pada sistem transportasi guna memenuhi kebutuhan hajat banyak orang sebagai sarana mobilisasi masyarakat dengan berbagai kebutuhan dan kesibukannya.

Transportasi yang diartikan sebagai suatu kegiatan membawa ataupun mengangkut barang atau penumpang dari satu tempat menuju ketempat lain (Kamaluddin & Krisnawati, 2003) atau proses pemindahan barang atau manusia menggunakan wahana yang digerakkan dengan mesin atau manusia (Andriansyah, 2015). Transportasi di Indonesia menyediakan beberapa moda diantaranya moda udara, laut dan darat. Transportasi udara merupakan salah satu transportasi yang mengalami perkembangan yang pesat dan terus menunjukkan *trend* positifnya (Yusmar, 2013).

Keberadaan suatu bandara pada satu kota yang tidak terlalu besar dengan jumlah penduduknya yang tidak terlalu padat, mungkin tidak berpengaruh pada akses jalan menuju bandara. Hal ini akan berbeda jika bandara tersebut berada pada kota yang besar dengan jumlah penduduk yang padat serta tingkat mobilisasi masyarakatnya yang tinggi, terutama pada penggunaan transportasi pribadi. Moda transportasi pribadi sangat rentan dalam menyebabkan kemacetan sehingga mengganggu kelancaran dari dan menuju bandara (Ashford, 2011). Jika permasalahan akses mobilitas menuju bandara dibiarkan, maka diperkirakan transportasi udara akan mengalami penurunan kehandalan waktu tempuh (Wei & Gosling, 2013).

Bandar udara merupakan satu dari banyak simpul transportasi yang memegang peran penting penyediaan transportasi antarmoda berupa moda udara, moda rel dan moda jalan (Purnama & Yuliawati, 2017). Transportasi antarmoda itu sendiri diartikan sebagai sebuah sistem yang menghubungkan beberapa moda transportasi yang berbeda antara laut, darat maupun udara yang berfungsi memfasilitasi penumpang dalam menyelesaikan perjalanannya yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi (Zhang & Hansen, 2008). Dengan kata lain, bahwa transportasi antarmoda juga dapat diartikan dengan sistem yang mengintegrasikan beberapa moda untuk menunjang kelancaran moda satu dengan lainnya. Integrasi antar moda itu sendiri memiliki lima kategori sebagaimana dinyatakan oleh Luk & Olszewski (2003) berupa; jaringan transportasi, informasi, institusi atau administrasi, integrasi fisik, dan tarif (Luk & Olszewski, 2003). Transportasi antarmoda juga merupakan bagian yang tidak kalah penting dalam menyokong kemajuan suatu kota, terutama kota-kota besar pada suatu negara.

Medan merupakan kota metropolitan terbesar ketiga di Indonesia dengan jumlah penduduk terbesar di pulau Sumatera dan menduduki urutan keempat se-Indonesia. Kondisi geografis kota Medan yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, membuat Medan menjadi kota perdagangan, industri dan bisnis yang penting dan termasuk salah satu dari empat pusat pertumbuhan utama di Indonesia, bersama Jakarta, Surabaya dan Makassar ([www.bappenas.co.id](http://www.bappenas.co.id)). Dari keadaan itu, kehidupan dikota Medan merupakan kehidupan yang sibuk bagi masyarakatnya dan merupakan bagian dari kehidupan kota berkembang yang identik dengan kemacetan (Priyanto, 2016). Hal ini menjadi penghambat bagi mobilisasi menuju Bandar Udara Internasional Kualanamu.

Tercatat pada 25 Juli 2013, kereta bandara pertama beroperasi di Indonesia, ini bersamaan dengan dimulainya pengoperasian Bandar Udara Internasional Kualanamu (KNIA), Deli Serdang, Sumatera Utara. Pembangunan bandara ini merupakan bagian dari MP3EI, untuk menggantikan Bandar Udara Internasional Polonia yang telah berusia lebih dari 85 tahun (Simanullang, 2015). Sebagai salah satu moda transportasi darat menuju bandara tersebut adalah kereta api yang dikelola oleh PT. Railink yang merupakan anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero) dan PT. Angkasa Pura II (persero) yang menghadirkan layanan transportasi publik berbasis "railway" bernama Kereta Api Bandara dan memperoleh Sertifikasi bintang 4 dari lembaga rating Skytrack pada tahun 2014. Kehadirannya telah mendongkrak rating Bandara Kualanamu dimata Internasional dengan memperoleh Sertifikasi bintang 4 dari lembaga rating Skytrack pada tahun 2014 ([www.railink.co.id](http://www.railink.co.id), 2021).Profillidis menyatakan bahwa kereta api layak menjadi tulang punggung transportasi wilayah perkotaan disebabkan kereta api memiliki beberapa

keunggulan yaitu daya angkutnya banyak, hemat energi, serta ramah lingkungan (Profillidis, 2013).

No	Tahun	Jumlah Pengguna Bandara			Potensi Jumlah Penumpang KA Bandara	
		Pnp Psw	Pegawai/ Pengantar	Jumlah	Per Tahun	Per Hari
1	2014	8.378.126	837.813	9.215.939	2.027.506	5.555
2	2015	8.888.085	888.809	9.776.894	2.150.917	5.893
3	2016	9.397.558	939.756	10.337.314	2.274.209	6.231
4	2017	9.906.545	990.655	10.897.200	2.397.384	6.568
5	2018	10.415.046	1.041.505	11.456.551	2.520.441	6.905
6	2019	10.923.062	1.092.306	12.015.368	2.643.381	7.242
7	2020	11.430.593	1.143.059	12.573.652	2.766.204	7.579
8	2021	11.937.640	1.193.764	13.131.404	2.888.909	7.915
9	2022	12.444.204	1.244.420	13.688.624	3.011.497	8.251
10	2023	12.950.284	1.295.028	14.245.312	3.133.969	8.586
11	2024	13.455.881	1.345.588	14.801.469	3.256.323	8.921
12	2025	13.960.996	1.396.100	15.357.096	3.378.561	9.256
13	2026	14.465.629	1.446.563	15.912.192	3.500.682	9.591
14	2027	14.969.781	1.496.978	16.466.759	3.622.687	9.925
15	2028	15.473.452	1.547.345	17.020.797	3.744.575	10.259
16	2029	15.976.642	1.597.664	17.574.306	3.866.347	10.593
17	2030	16.479.352	1.647.935	18.127.287	3.988.003	10.926

*Sumber: PT AP II Cabang Medan dan Hasil Olahan Data, 2014*

Railink sebagai perusahaan penyedia transportasi kereta api bandara, tercatat mengalami peningkatan segi jumlah penggunanya dari tahun ketahun. Potensi jumlah pengguna jasa transportasi kereta api Bandar Udara Internasional Kualanamu tercapat sebagai berikut.

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa, penggunaan jasa transportasi darat kereta api bandara terus akan mengalami peningkatan dari tahun ketahun. Oleh karena itu, dapat dikatakan minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi kereta api bandara

sebagai sarana menuju Bandar Udara Internasional Kualanamu khususnya dari kota Medan sangat tinggi.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan beberapa tahapan yang dilakukan antara lain: penentuan topik penelitian, penentuan lokasi dan jadwal penelitian, penentuan populasi maupun sampel penelitian, penentuan jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data dan yang terakhir adalah metode analisis data yang akan digunakan. Penelitian ini dilakukan di *City Railway Station* (CRS) yang berada di Kota Medan, dengan alasan pemilihan lokasi adalah bahwa CRS merupakan stasiun pusat satu-satunya yang berada di Medan sebagai stasiun kereta bandara yang menjadi gerbang masyarakat yang ingin menuju ke Bandar Kualanamu dari Kota Medan dan sekitarnya dengan moda KA.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna jasa kereta Bandara dari Medan ke Bandar udara Internasional Kualanamu (KNIA). Untuk memperoleh responden yang representatif dalam sebuah penelitian, seorang peneliti haruslah mengetahui jumlah sampel atau responden dalam penelitiannya. Jumlah sampel yang digunakan sebagai responden pada penelitian ini berjumlah 100 responden.

Untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, maka ada beberapa tahap dalam teknik pengumpulan data yaitu:

1. Penelitian lapangan (*field research*), yaitu penelitian secara langsung ke perusahaan PT. Railink yang merupakan objek penelitian dengan tujuan memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian.
2. Angket (kuisisioner) yaitu pengumpulan data dengan memberikan pernyataan-pernyataan dalam bentuk angket yang diberi skor terhadap masalah penelitian. Adapun jenis angket yang digunakan adalah angket tertutup.
3. Wawancara (*Interview*). Yaitu pengumpulan data dengan wawancara langsung terhadap pimpinan dan staf perusahaan PT. Railink berkaitan masalah penelitian.

Penelitian ini menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat menggunakan jasa transportasi kereta api bandar udara internasional kualanamu pada PT. Railink cabang Medan, dengan beberapa batasan operasional yaitu: Kualitas Layanan, Harga Tiket, Ketepatan Waktu, dan Pendapatan Penumpang. Kualitas layanan pengukurannya dinyatakan dengan penilaian responden (rasio) baik atau tidaknya kualitas layanan yang diberikan pihak PT. Railink pada konsumen. Ketepatan waktu pengukurannya

dinyatakan dengan penilaian responden (rasio) tepat atau tidak tepat waktu keberangkatan KA. Harga tiket pengukurannya dinyatakan dengan penilaian responden (rasio) terjangkau atau tidaknya harga tiket yang ditentukan. Pendapatan penumpang pengukurannya dinyatakan dalam Rupiah (Rp).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

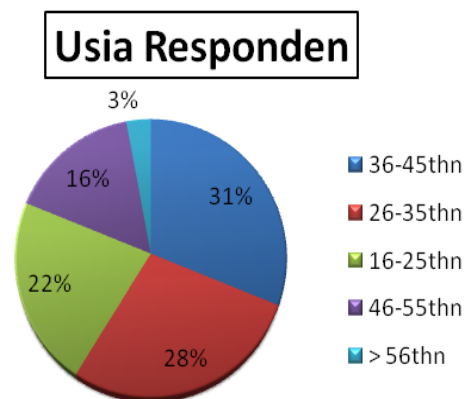
Data yang diperoleh dari 100 orang responden dalam penelitian ini kemudian dilakukan proses olah data. Dari olah data diperoleh informasi bahwa sebagian besar subjek penelitian terdiri dari kalangan pekerja yakni PNS/BUMN, Pegawai Swasta, dan Wiraswata. Sedangkan sebagian kecil dari pelajar/mahasiswa. Data tersebut diperoleh melalui penyebaran kuesioner yang dilakukan selama tiga hari pada jam operasional kereta bandara.

Berdasarkan jawaban responden terhadap kuesioner yang diberikan oleh peneliti, maka dapat disajikan data jenis kelamin responden penelitian sebagai berikut.

Tabel 2: Jenis Kelamin Responden Penelitian

Jenis Kelamin	Banyaknya Responden	Persentasi
Laki-laki	59 responden	59 %
Perempuan	41 responden	41 %
Jumlah	100 responden	100 %

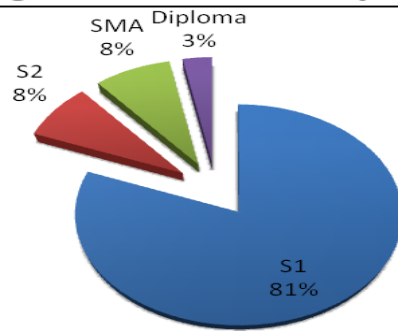
Adapun data usia responden penelitian ditunjukkan pada gambar berikut ini.



Gambar 1. Persentasi Usia Responden Penelitian

Jenjang pendidikan responden penelitian terdiri dari empat jenjang, yaitu pelajar tingkat SMA, pendidikan tinggi setara diploma, strata satu (S1) dan jenjang magister (S2). Sebaran jenjang pendidikan pada responden penelitian ditunjukkan dengan gambar dibawah.

## Jenjang Pendidikan Responden

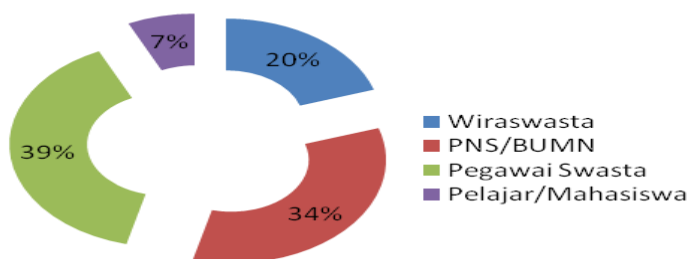


Gambar 2. Perentasi Jenjang Pendidikan Responden Penelitian

Dari gambar diatas tampak bahwa sebagian besar pengguna jasa layanan angkutan kereta bandara menuju bandara Kualanamu memiliki jenjang pendidikan yang tinggi yaitu sarjana sebesar 81% atau 81 orang. Sementara untuk tingkat pendidikan diploma hanya berkisar 3 % saja diikuti dengan tingkat sekolah menengah atas dan magister yang sama-sama sebanyak 8%.

Jenjang pendidikan responden penelitian terdiri dari empat jenis, yaitu pelajar/mahasiswa, wiraswasta, pegawai PNS/BUMN dan pegawai swasta. Sebaran jenjang pendidikan pada responden penelitian ditunjukkan dengan gambar dibawah

## Pekerjaan Responden



Gambar 3. Persentasi Pekerjaan Responden Penelitian

Tampak dari gambar diatas bahwa jenis pekerjaan pegawai swasta mendominasi sebagai pengguna layanan jasa angkutan kereta bandara. Ini ditunjukkan dari jumlahnya yang tinggi yaitu sebesar 39% atau sekitar 39 Orang dari 100 responden, selanjutnya diikuti oleh para pegawai PNS/BUMN sebesar 34% atau sekitar 34 orang. Sisanya diisi oleh pelajar dan wiraswasta.

Jika dilihat dari data hasil olahan peneliti, jumlah penghasilan responden pengguna jasa angkutan kereta bandara terbesar berada dikisaran 1-5 juta rupiah perbulan. Jumlah ini mendominasi pada karakteristik responden pada bagian jumlah penghasilan hasil kerja

setiap bulannya. Untuk selengkapnya ditunjukkan pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 3: Jumlah Penghasilan Responden Penelitian

Jumlah Penghasilan Responden	Jumlah	Persentasi
Rp. 1.000.000 – 5.000.000/Bulan	46	46%
Rp. 5.000.000 – 10.000.000/Bulan	40	40%
Rp. 10.000.000 – 15.000.000/Bulan	7	7%
>Rp. 15.000.000/Bulan	7	7%

Selanjutnya hasil analisa keterkaitan antar variabel penelitian disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4 : Analisa Statistik Deskriptif

Variabel Penelitian	N	Skor Minimum	Skor Maksimum	Mean	Deviasi
Kualitas Layanan	100	1	4	3,09	0,60
Ketepatan Waktu	100	1	4	2,91	0,65
Harga Tiket	100	2	4	3,26	0,55
Pendapatan	100	2	4	3,20	0,49

Dari tabel diatas dapat dipaparkan bahwa variabel kualitas layanan menurut tanggapan 100 orang responden memiliki nilai rata-rata sebesar 3,09. Nilai ini berada pada rentang 2,52 – 3,27 yang berarti bahwa responden mengalami tingkat kepuasan yang tinggi ditinjau dari segi kualitas layanan atau penilaiannya terhadap kualitas layanan kereta bandara “baik”. Selanjutnya untuk variabel ketepatan waktu kereta bandara, responden memberikan nilai dengan harga rata-rata sebesar 2,91. Nilai ini berada pada rentang yang sama pada variabel kualitas layanan. Ini menunjukkan bahwa responden juga menilai tingkat akselerasi atau ketepatan waktu kereta bandara “baik”.

Selanjutnya untuk variabel harga yang ditawarkan pihak kereta bandara, responden memberi penilaian dengan nilai rata-rata 3,26 atau “setuju”. Ini artinya responden menganggap harga tiket masih terjangkau untuk responden dari setiap kalangan mulai dari pelajar hingga pegawai dengan tingkat pendapatan minimal satu sampai lima juta rupiah setiap bulan. Kemudian yang terakhir yaitu variabel pendapatan masyarakat yang mendapat nilai rata-rata dari responden sebesar 3,20 yang berarti responden masih menganggap harga tiket kereta bandara masih relevan dengan tingkat pendapatan masyarakat.

Dari hasil uji normalitas dapat disimpulkan bahwa data tersebut memiliki nilai signifikan sebesar 0,724, artinya data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

Hasil analisis data penelitian untuk uji multikolinearitas ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 4 : Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF
(Constant)	6.401	2.526		2.534	.013		
X1	.426	.083	.698	5.137	.000	.383	2.611
X2	-.067	.068	-.124	-.980	.329	.443	2.258
X3	-.096	.114	-.087	-.846	.399	.666	1.502
X4	-.084	.219	-.037	-.382	.703	.737	1.358

Dari tabel diatas dapat dipresentasikan bahwa nilai VIF untuk seluruh variabel penelitian lebih kecil dari 10 atau  $VIF < 10$  dan untuk seluruh nilai *Tolerance*  $> 0,1$ . Hal ini berarti seluruh variabel bebas dalam penelitian ini tidak menunjukkan adanya gejala multikolinearitas sehingga seluruh variabel bebas tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini. Demikian juga dari hasil uji heteroskedastisitas disimpulkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini menunjukkan pada model regresinya tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Adapun hasil analisa regresi linear berganda ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 5 : Hasil Uji Analisis Reggresi Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	6.401	2.526		2.534	.013
X1	.426	.083	.698	5.137	.000
X2	-.067	.068	-.124	-.980	.329
X3	-.096	.114	-.087	-.846	.399
X4	-.084	.219	-.037	-.382	.703

Sehingga dapat dituliskan persamaan regresi bergandanya sebagai berikut.

$$MPKB = \beta_0 + \beta_1 KL_{i1} + \beta_2 KW_{i2} + \beta_3 HTKA_{i3} + \beta_4 PM_{i4} + e, \text{ atau:}$$

$$\hat{Y} = 6,401 + 0,426 X_1 + 0,067 X_2 + 0,096 X_3 + 0,084 X_4 + e$$

Merujuk pada tabel analisa regresi diatas, dapat dikatakan bahwa koefisien regresi parsial variabel independen yang signifikan hanya ada pada variabel kualitas layanan, sementara untuk variabel ketepatan waktu, harga tiket dan pendapatan masyarakat tidak memiliki hubungan yang signifikan. Dengan menggunakan  $\alpha = 0,05$  atau 95%, kemudian derajat kebebasan  $df = N - nr$ ,  $df = 100 - 2 = 98$ .

Berdasarkan hasil analisa pada model regresi linear berganda yang telah ada menunjukkan bahwa minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara akan sebesar 6,401 satuan jika variabel bebas lain berupa kualitas layanan,

ketepatan waktu kereta, harga tiket dan pendapatan masyarakat tidak mengalami perubahan.

Minat Masyarakat Menggunakan Jasa Transportasi Kereta Api Bandara dipengaruhi secara signifikan oleh Kualitas Layanan ( $X_1$ ) kereta dengan besaran koefisien 0,426 yang berarti setiap kenaikan 1% kualitas layanan kereta akan berpengaruh terhadap kenaikan minat masyarakat dalam penggunaan jasa transportasi kereta bandara sebagai penunjang mobilitasnya dari dan menuju Bandara Kualanamu sebesar 0,426 satuan dengan asumsi variabel-variabel lainnya selalu dalam kondisi tetap (konstan). Pengaruh ini bernilai positif, artinya variabel kualitas layanan dan minat masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi kereta api bandara menunjukkan hubungan searah yang menggambarkan tingkat kualitas layanan yang baik akan meningkatkan minat masyarakat pengguna jasa transportasi kereta api bandara, sebaliknya jika kualitas layanan menurun maka akan berdampak pada penurunan minat pengguna kereta api bandara. Sedangkan untuk ketepatan waktu kereta ( $X_2$ ) dengan nilai koefisien -0,067 dimaknai dengan; setiap penurunan 1 menit ketepatan waktu kedatangan, keberangkatan dan perjalanan kereta akan mengurangi tingkat kepuasan dan kepercayaan masyarakat yang berdampak pada penurunan dan pengurangan minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara sebanyak 0,067 satuan.

Kemudian untuk harga tiket kereta ( $X_3$ ) api bandara yang memiliki koefisien -0,096 berarti bahwa tiap penurunan 1 rupiah harga tiket kereta api bandara akan berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara sebesar 0,096 satuan. Sedangkan untuk pendapatan masyarakat ( $X_4$ ) dengan nilai koefisien -0,084 memiliki makna bahwa tiap penurunan 1 rupiah terhadap pendapatan masyarakat terutama pengguna jasa transportasi kereta api bandara akan mempengaruhi minatnya dalam penggunaan kereta api bandara sebesar 0,084 satuan.

Hasil uji Koefisien Determinasi (*Adjusted R Square*) diberikan pada tabel berikut.

Tabel 6 : Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.572 <sup>a</sup>	.327	.299	2.519

a. Predictors: (Constant)X4,X2,X3,X1

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa hasil uji koefisien determinasi sebesar 0,327 atau 32,7%. Ini menunjukkan bahwa 32,7% faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat menggunakan jasa transportasi kereta api bandara dapat dideskripsikan melalui variabel-variabel berupa kualitas layanan kereta, ketepatan waktu kereta, harga tiket kereta dan

pendapatan masyarakat dan sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya.

Jika dilihat pada tabel uji analisis regresi berganda diatas, hasil uji  $t$  untuk variabel kualitas layanan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,000. Nilai ini berarti  $0,000 < 0,05$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel kualitas layanan berpengaruh secara signifikan terhadap minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara. Sehingga dapat dikatakan hipotesis pertama terbukti.

Hasil uji  $t$  untuk variabel ketepatan waktu kereta menunjukkan nilai probabilitas sebesar  $0,329 > 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel ketepatan waktu kereta tidak memiliki pengaruh yang signifikan pada minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara, artinya hipotesis kedua tidak terbukti.

Hasil uji  $t$  untuk variabel harga tiket kereta menunjukkan nilai probabilitas sebesar  $0,399 > 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel harga tiket kereta tidak memiliki pengaruh yang signifikan pada minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara, artinya hipotesis ketiga tidak terbukti.

Hasil uji  $t$  untuk variabel pendapatan masyarakat menunjukkan nilai probabilitas sebesar  $0,703 > 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa variabel pendapatan masyarakat tidak memiliki pengaruh yang signifikan pada minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara, artinya hipotesis keempat tidak terbukti.

## SIMPULAN

Keberadaan kereta api bandara yang dikelola oleh PT. Railink cabang Medan merupakan transportasi umum sebagai solusi atas permasalahan kemacetan dan padatnya lalu lintas di kota Medan, Minat Masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi kereta api bandara perlu diketahui secara bersama apakah minat masyarakat tersebut bersifat positif atau negatif. Karena masyarakat adalah penilai utama terhadap keberadaan transportasi kereta api bandara, apakah sudah sesuai dengan kemajuan teknologi maupun keinginan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan jasa angkutan umum yang nyaman dan aman.

Dari hasil penelitian Analisis Faktor – faktor yang Mempengaruhi Konsumen dalam Memilih Jasa Angkutan Kereta Api dengan menentukan variabel bebas adalah pendapatan penumpang, lokasi stasiun, harga tiket, kualitas pelayanan, dan ketepatan waktu maka dapat disimpulkan.

1. Pada penelitian ini pengguna jasa angkutan kereta api bandara terdiri atas laki-laki maupun perempuan yang masing-masing memiliki persentasi 59% laki-laki dan 41% perempuan. Kemudian jika dilihat dari sisi umur, penumpang yang menggunakan jasa

angkutan kereta api bandara didominasi oleh penumpang yang masih berusia produktif dengan kisaran umur 16-25 tahun sebanyak 22 orang (22%), 26-35 tahun sebanyak 28 orang (28%), 36-45 tahun sebanyak 31 orang (31%), 46-55 tahun sebanyak 16 orang (16%) dan sisanya umur diatas 56 tahun (3%). Apabila dilihat dari segi pendidikan, pengguna jasa angkutan kereta api bandara di dominasi dengan jenjang pendidikan sarjana (S1) sebanyak 81 orang (81%) dan jenjang SMA, Diploma serta Magister (S2) yang masing-masing 8 orang (8%). Sedangkan dari segi profesi, terdata bahwa pengguna jasa angkutan kereta api bandara terdiri dari beberapa jenis profesi yakni tingkat pelajar/mahasiswa sebanyak 7 orang (7%), wiraswasta sebanyak 20 orang (20%), pegawai PNS/BUMN sebanyak 34 orang dan yang mendominasi adalah pegawai swasta sebanyak 39 orang (39%).

2. Faktor dominan dalam memengaruhi minat masyarakat menggunakan jasa transportasi kereta api bandara adalah kualitas layanan kereta api. Sedangkan faktor ketepatan waktu, harga tiket dan pendapatan masyarakat tidak terlalu mendominasi tingkat minat pengguna jasa angkutan kereta api bandara ini.

Berdasarkan hasil penelitian Kualitas Layanan berpengaruh signifikan positif terhadap Minat Masyarakat menggunakan jasa transportasi kereta api bandara internasional Kualanamu, sedangkan faktor Ketepatan Waktu, Harga Tiket dan Pendapatan Masyarakat tidak berpengaruh positif terhadap Minat Masyarakat..

#### DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Senayan, Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof.Dr.Moestopo Beragama.
- Ashford, N.J., (2011). *Airport Engineering planning, design, and development of 21st century airports*, Fourth Edition, United State of America, John Wiley and Sons, Inc.
- Kamaluddin, R., & Krisnawati, L. (2003). *Ekonomi transportasi : karakteristik, teori, dan kebijakan*. In *Ghalia Indonesia*. Retrieved from <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=578135>
- Luk, J., & Olszewski, P. (2003). *Integrated public transport in Singapore and Hong Kong*. *Road and Transport Research*, 12(4), 41–51.
- Simanullang, R. (2015). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konsumen Memilih Jasa Angkutan Kereta Api Medan – Kuala Namu*.
- Priyanto, R. D. dan S. (2016). *Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Kualitas Pelayanan Light Rail Transit (Lrt) Di Yogyakarta*. *Pusat Penelitian Dan Pengembangan Transportasi Antarmoda*, 169–176.

- Profillidis, V. (2013). Railway management and engineering. In Railway Management and Engineering (Fourth rev). In *Journal of Chemical Information and Modeling* (Fourth, Vol. 53).
- Purnama, M. H., & Yuliawati, E. (2017). Kajian Optimalisasi Bandar Udara International Adi Sumarmo Solo melalui Peningkatan Konektivitas antara Solo-Yogyakarta dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara. *Warta Ardhia*, 43(2), 125. <https://doi.org/10.25104/wa.v43i2.309.125-140>
- www.railink.co.id. (2021). Railink | Tentang Kami. Retrieved May 6, 2021, from <https://www.railink.co.id/profile/id>
- Wei, W., & Gosling, G. D. (2013). Strategies for collaborative funding of intermodal airport ground access projects. *Journal of Air Transport Management*, 32, 78–86. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.07.006>
- Yusmar, T. (2013). Peluang Transportasi Publik dalam Pangsa Pasar Pengguna Akses Darat Bandara Soekarno-Hatta. *Warta Ardhia*, 39(4), 259–280.
- Zhang, Y., & Hansen, M. (2008). Real-time intermodal substitution: Strategy for airline recovery from schedule perturbation and for mitigation of airport congestion. *Transportation Research Record*, (2052), 90–99. <https://doi.org/10.3141/2052-11>