

## **BAB 2**

### **TINJAUAN TEORETIS**

#### **2.1 Kajian Pustaka**

##### **2.1.1 Geografi Transportasi**

Geografi transportasi merupakan cabang ilmu geografi yang mempelajari tentang pergerakan manusia/barang/jasa yang terjadi dipermukaan bumi. Transportasi Menurut (Zulianto et al., 2019) transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan adanya pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, ini akan menunjang bagi perkembangan perekonomian suatu wilayah.

Kegiatan ekonomi serta transportasi tidak dapat bisa dipisahkan, karena keduanya saling mempengaruhi. Menurut Tamim (1997:4) pertumbuhan ekonomi berkaitan dengan transportasi, sehingga akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang akan lebih meningkat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkat kegiatan ekonominya.

##### **a) Hubungan geografi dengan transportasi**

Geografi merupakan ilmu yang mempelajari tentang keruangan dan kewilayahan. Geografi juga mengkaji suatu lokasi. Dalam hubungan antar ruang dibutuhkan suatu jalur transportasi. Tidak semua jenis transportasi dapat digunakan untuk perpindahan barang, hal ini dikarenakan harus menyesuaikan dengan kondisi geografis dari wilayah tersebut. Geografi hadir dalam menentukan transportasi yang ideal untuk pergerakan manusia dan barang. Dengan adanya transportasi yang ideal, maka dapat dimungkinkan terjadinya timbal balik antar daerah untuk menciptakan dampak sosial ekonomi.

Seperti halnya kabupaten Garut dan kota Bandung, kedua wilayah ini saling berkaitan satu sama lain. Kota Bandung sebagai pusat perekonomian di provinsi Jawa Barat, sedangkan kabupaten Garut

sebagai penunjang perekonomian di wilayah inti. Jarak Garut dan Bandung memang tidak terlalu jauh, akan tetapi kondisi geografis yang sulit sehingga dibutuhkan transportasi yang ideal untuk mengubungkan kedua wilayah tersebut. Kereta api dinilai cocok sebagai transportasi yang menghubungkan kedua wilayah tersebut karena dapat membawa barang yang banyak, efisien, murah dan tepat waktu. Dengan adanya kereta api, jarak antar ruang bukan menjadi masalah untuk menghambat pergerakan barang dan jasa

b) Peranan transportasi dalam perkembangan suatu wilayah

Transportasi dibutuhkan karena adanya permintaan dari masyarakat atau dari sektor-sektor lain. Jasa transportasi sangatlah penting bagi pengembangan wilayah. Hubungan transportasi dan perkembangan wilayah tidak bisa dipisahkan karena keduanya merupakan hal yang saling berkaitan dan menunjang satu sama lain. Dengan adanya jaringan transportasi menuju seluruh wilayah, maka akan mewujudkan lapangan pekerjaan, pendapatan perkapita serta kesejahteraan masyarakat. Transportasi yang efisien merupakan transportasi yang murah, menjangkau seluruh wilayah serta dapat berkontribusi yang positif dalam pengembangan wilayah.

Selain itu, transportasi berfungsi untuk pemerataan pertumbuhan ekonomi. Banyak wilayah di Indonesia yang saat ini sudah terjangkau oleh jalan tol, rel kereta api dan transportasi lainnya. Seperti halnya jalan tol cisumdawu yang merupakan akses untuk mengembangkan wilayah di daerah majalengka dan mendukung pengoperasian bandara internasional Jawa Barat. Selain itu ada juga reaktivasi jalur kereta api menuju Garut untuk memudahkan mobilitas masyarakat menuju daerah Bandung dan mempercepat pendistribusian barang.

### 2.1.2 Moda Transportasi

Moda memiliki makna yaitu sarana yang berguna untuk memindahkan manusia ataupun barang (benda) dari suatu tempat ke tempat yang lain. Pemilihan moda transportasi sangatlah penting karena harus mempertimbangan aspek geografis, biaya, kapasitas serta kualitas pelayanannya. Secara umum, moda transportasi terbagi atas tiga jenis yaitu :

a) Moda transportasi darat

Moda transportasi darat yaitu alat transportasi yang bergerak di darat. Kelebihan moda transportasi darat yaitu fleksibel sehingga bisa menginginkan rute kemanapun yang diinginkan. Kekurangan dari moda transportasi darat yaitu menyebabkan kemacetan, kebisingan serta resiko kecelakaan yang cukup tinggi. Contoh dari moda transportasi darat yaitu kereta api, bus, motor dan mobil.

b) Moda transportasi udara

Moda transportasi udara yaitu alat transportasi yang beroperasi di udara. Kelebihan moda transportasi ini yaitu bisa mencapai tujuan dengan cepat, terhindar dari kemacetan serta tingkat keselamatannya yang tinggi. Akan tetapi moda transportasi udara sangatlah mahal dalam biaya operasional. Contoh dari moda transportasi udara yaitu pesawat terbang.

c) Moda transportasi laut

Moda transportasi laut yaitu alat transportasi yang beroperasi di air. Di Indonesia transportasi publik yang beroperasi di air dikelola oleh ASDP dan PELNI. Keunggulan dari moda transportasi ini yaitu bisa membawa barang dengan tonase yang besar serta biaya yang murah. Akan tetapi kekurangannya dari moda transportasi laut yaitu memiliki durasi yang lama untuk sampai di tempat tujuan. Contoh dari moda transportasi laut yaitu kapal laut.

Terdapat beragam jenis dari moda transportasi yang telah dikembangkan, baik berupa moda transportasi darat, laut, dan udara, di mana pada setiap moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik (Munawar, 2005). Menurut Miro (2008) mengelompokan moda transportasi kedalam dua kelompok besar :

- a. Kendaraan Pribadi, yaitu moda transportasi yang di khususkan untuk keperluan pribadi seseorang. Maka dari pada itu, kendaraan pribadi bebas digunakan kemana saja. Seperti mobil pribadi, jet pribadi dan motor.
- b. Kendaraan Umum, yaitu moda transportasi yang digunakan Bersama orang banyak, kepentingan Bersama, menerima pelayanan Bersama serta arah dan tujuan yang sama. Bahkan untuk kendaraan umum ini sudah terikat trayek dan jadwal yang ditentukan. Seperti contohnya yaitu bus, kereta api dan pesawat terbang komersil. Menurut (Norsa, 2020) Tidak seorangpun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi. Biaya yang dikeluarkan saat naik transportasi publik lebih murah dibanding transportasi pribadi.

Moda transportasi di Indonesia saat ini mengalami perkembangan pesat. Mulai dari pembangunan jalan tol, pembangunan bandara, peningkatan daya tampung pelabuhan, serta pembangunan jalur kereta cepat. Semua moda transportasi tersebut diharapkan dapat terintegrasi untuk memberikan kemudahan kepada pengguna jasa transportasi tersebut. Kemudahan bertransportasi akan memberikan dampak positif terhadap percepatan pembangunan suatu wilayah.

### 2.1.3 Reaktivasi Jalur Kereta Api

Reaktivasi adalah upaya untuk mengaktifkan jalur kereta api yang sudah lama non aktif. Banyak sekali jalur kereta api di Indonesia yang sudah non aktif dan akan dipergunakan kembali di lain waktu. Seperti halnya jalur kereta api lintas Cibatu – Garut. Jalur kereta api yang membentang sejauh 19,3km ini sudah non aktif sejak tahun 1983. Non aktifnya jalur kereta api Cibatu – Garut disebabkan oleh beberapa faktor, seperti suku cadang lokomotif uap yang terbatas, biaya operasional yang mahal, serta kerusakan pada sarana dan prasarana akibat letusan gunung Galunggung pada tahun 1983.

Kewenangan reaktivasi jalur kereta api ada pada kementerian perhubungan. Akan tetapi reaktivasi jalur kereta api Cibatu – Garut direaktivasi bukan oleh kementerian perhubungan, melainkan oleh PT KAI. Karena reaktivasi jalur kereta api di Jawa Barat merupakan kerja sama antara pemerintah provinsi dengan PT KAI. Rencananya ada 4 jalur kereta api yang di reaktivasi, yaitu jalur kereta api Banjar – Pangandaran – Cijulang, jalur kereta api Cibatu – Garut – Cikajang, jalur kereta api Bandung – Ciwidey, dan jalur kereta api Rancaekek – Tanjungsari (Sumedang). Akan tetapi program reaktivasi ini baru terealisasi di jalur KA Cibatu-Garut saja, karena terbentur masalah pandemi covid 19.

Reaktivasi jalur kereta api memiliki peran yang sangat penting dalam yaitu :

a. Meningkatkan perekonomian suatu wilayah

Perekonomian suatu wilayah akan meningkat jika aksesibilitas suatu wilayah lancar. Kota Garut sekarang sudah kembali terhubung dengan kereta api. Diharapkan kedepannya akan mendorong aktivitas perekonomian bagi seluruh masyarakat Garut baik dalam sektor UMKM, pariwisata, pembukaan lapangan kerja, hingga peningkatan penghasilan bagi petugas kereta api.

b. Mengurai tingkat kemacetan kota

Kemacetan di suatu kota itu disebabkan oleh meningkatnya volume kendaraan melebihi daya tampung jalan. Kemacetan masih menjadi permasalahan di suatu kota yang memiliki kepadatan penduduk tinggi. Menurut (Putra, 2017)Transportasi dalam kota sangat tergantung kepada kebutuhan. Kemacetan bisa diurai jika suatu wilayah tersebut memiliki transportasi publik yang memadai. Dengan adanya kereta api sebagai transportasi publik yang aman dan nyaman, ini akan mengurai kemacetan karena masyarakat berpindah dari transportasi pribadi ke transportasi publik.

c. Menyelamatkan aset negara

Jalur kereta api merupakan aset yang dikuasai oleh negara. Jalur kereta yang sudah lama non aktif sudah beralih fungsi menjadi pemukiman padat penduduk, lahan pertanian hingga pasar. Dengan di aktifkan kembali jalur yang sudah lama non aktif, itu akan menyelamatkan aset negara yang harus dikembalikan fungsinya sebagaimana mestinya. Jika jalur kereta api terlalu lama non aktif, maka kedepannya akan membuat jalur tersebut dikuasai oleh masyarakat dan tidak ingin mengembalikannya kepada negara saat dibutuhkan.

#### **2.1.4 Kereta Api**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (disingkat KAI atau PT KAI) adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api (Firdaus, 2019). Kereta Api merupakan moda transportasi yang paling diminati saat ini. Karena Kereta Api berhasil mengubah citra negatif yang dahulu merupakan transportasi paling tidak nyaman, sekarang menjadi transportasi yang sangat tertib, nyaman dan aman.

Dengan peningkatan jumlah volume penumpang setiap tahunnya serta keuntungan yang tinggi, maka PT kereta api memperluas jaringan hingga stasiun Garut. Stasiun Garut ini berada di jalur kereta api lintas cabang yang sudah lama non aktif sejak tahun 1983. Reaktivasi jalur kereta api dari stasiun Cibatu hingga stasiun Garut bukan tanpa sebab. Garut merupakan kota yang dahulu besar dan maju dengan kereta api. PT KAI ingin hal tersebut terulang kembali saat ini. Akhirnya reaktivasi dimulai sejak tahun 2018 dan diresmikan pada tahun 2022.

Dengan diaktifkannya jalur kereta api Cibatu – Garut, maka ada beberapa kereta api yang mengalami perpanjangan rute seperti kereta api lokal. Penumpang kereta semakin meningkat karena adanya pilihan rute baru ini. Selain rute yang diperpanjang, jadwal kereta api beserta crew yang bertugas seperti masinis itu harus di jadwalkan ulang untuk mengisi dinasan di jalur kereta api Cibatu – Garut.

a. Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api)

Menurut (Menteri Perhubungan, 2017) grafik perjalanan Kereta api yang selanjutnya disebut gapeka adalah pedoman pengaturan pelaksanaan perjalanan kereta api yang digambarkan dalam bentuk garis yang menunjukkan stasiun, waktu, jarak kecepatan, dan posisi perjalanan kereta api mulai dari berangkat, bersilang, bersusulan, dan berhenti yang digambarkan secara grafis untuk pengendalian perjalanan kereta api. Setiap kereta api memiliki nomor kereta apinya masing masing. Nomor kereta api ganjil dari arah timur sedangkan genap dari arah barat. Nomor kereta api terendah merupakan kereta api kelas tertinggi, sedangkan nomor kereta api tertinggi merupakan kereta api kelas terendah.

Pengaturan jadwal kereta api disusun berdasarkan nomor Kereta api paling rendah menuju nomor kereta api paling tinggi. Hal ini disebabkan karena kereta api dengan kelas tinggi (kelas

eksekutif) perjalanannya harus di prioritaskan dari pada kereta api kelas bisnis, ekonomi ataupun lokal. Sehingga dalam perjalannya, kereta api dengan kelas rendah seperti kereta kelas ekonomi dan kelas ekonomi lokal sering mengalah di susul ataupun bersilang dengan kereta yang kelasnya lebih tinggi. Dengan adanya peristiwa persilangan dan persusulan kereta, maka waktu pemberhentian kereta di stasiun akan lebih lama dari biasanya.

b. Kereta Lokal

Kereta lokal merupakan kereta komuter yang diopersikan oleh PT KAI persero sebagai kereta penghubung daerah hinterland ke daerah inti. Okupansi kertea lokal cukup bagus, kereta lokal memiliki 106 tempat duduk dengan kapasitas ketika pandemi 70% dan saat normal sekarang 100%. Kereta lokal ini mempunyai tarif yang sangat murah karena mendapatkan subsidi dari pemerintah melalui kementrian perhubungan direktorat jendral perkeretaapian. Kereta lokal mengkoneksikan wilayah penyangga menuju daerah pusat.

Kereta lokal merupakan kereta kelas terendah dengan nomor KA ratusan (250-500) sehingga kereta lokal berhenti di setiap stasiun untuk mengangkut penumpang dan tidak jarang kereta lokal berhenti lama di setiap stasiunnya untuk mendahulukan perjalanan kereta jarak jauh dengan kelas yang lebih tinggi. Walaupun kereta kelas terendah, kereta lokal juga sangat tertib, tidak ada pedagang, tidak diperkenankan merokok serta duduk sesuai dengan tiket yang telah tersedia. Akan tetapi di dalam kereta lokal belum tersedia fasilitas penunjang seperti restorasi kereta.

Kereta lokal dipilih menjadi salah satu kereta yang melayani di jalur kereta api lintas stasiun Cibatun – Garut karena mobilitas masyarakat Garut cukup tinggi. Selain itu, kereta lokal memiliki tarif yang murah dan berhenti di setiap stasiun.



c. Kereta api jarak jauh

Kereta api jarak jauh merupakan kereta api antar kota dengan jarak lebih jauh dibanding kereta api lokal. Kereta api jarak jauh memiliki beberapa kelas seperti kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Kereta api jarak jauh berbeda dengan kereta lokal. Kereta jarak jauh tidak berhenti di setiap stasiun dan melayani antar kota antar provinsi. Kereta jarak jauh lebih dominan merupakan kereta api komersil, artinya hanya beberapa kereta jarak jauh yang mendapatkan subsidi. Pemesanan tiket kereta api jarak jauh bisa sampai H-30, Sedangkan untuk kereta lokal hanya H-7. Perbedaan yang mencolok antara kereta api jarak jauh dan kereta api lokal yaitu jarak tempuh, waktu tempuh, tempat pemberhentian kereta, pergantian masinis, serta yang paling utama yaitu harganya yang sangat berbeda.

d. Stasiun Kereta Api

Stasiun Kereta Api merupakan tempat untuk naik turun penumpang serta tempat terjadinya peristiwa susul dan persilangan kereta. Tidak semua stasiun memberhentikan kereta api. Dahulu ketika zamannya kereta masih bebas, hampir semua kereta berhenti di stasiun stasiun. Saking bebasnya, banyak pedagang yang berjualan di dalam stasiun dan didalam kereta. Akan tetapi dengan perubahan zaman, pedagang asongan tidak diperbolehkan kembali berjualan di dalam stasiun.

Stasiun kereta api memiliki beberapa kelas. Ada stasiun kereta api besar tipe A, stasiun besar tipe B, stasiun besar tipe C, stasiun kelas 1, stasiun kelas II dan stasiun kelas III. Setiap stasiun memiliki kelasnya masing masing yang ditentukan oleh pendapatan stasiun tersebut. Biasanya stasiun besar memiliki fasilitas yang lengkap serta crew kereta api yang banyak. Selain itu, kelas stasiun menentukan banyak atau tidaknya frekuensi kereta yang berhenti.

Stasiun Cibatu merupakan stasiun kereta api kelas II yang berada di kecamatan Cibatu kabupaten Garut. Walaupun stasiun kelas II, stasiun Cibatu memiliki bangunan stasiun yang besar, fasilitas serta crew kereta api yang lengkap. Dikategorikan stasiun kelas II karena stasiun Cibatu hanya melayani kereta lokal dan beberapa kereta jarak jauh sehingga pendapatan stasiun Cibatu belum begitu tinggi. Stasiun Cibatu juga merupakan titik 0 kilometer jalur kereta api lintas stasiun Cibatu hingga stasiun Garut. Dahulu kereta lokal hanya sampai stasiun Cibatu. Tetapi karena jalur kereta Cibatu – Garut sudah aktif, kereta lokal berdiras sampai stasiun Garut. Masinis yang berdiras kereta lokal menuju Garut yaitu masinis stasiun Cibatu. Sehingga masinis Stasiun Cibatu memiliki kegiatan yang lebih sibuk dibanding biasanya.

#### **2.1.5 Petugas Kereta Api**

Petugas kereta api merupakan petugas yang memiliki peran untuk mengelola perjalanan kereta api baik di atas ataupun dibawah kereta api. Berikut adalah petugas kereta api yang ada di stasiun Cibatu yang memiliki hubungan dengan perjalanan kereta api lokal :

##### **a. Kepala stasiun**

Kepala stasiun merupakan pejabat tertinggi yang ada di stasiun dan memiliki tanggung jawab terhadap seluruh petugas yang bekerja di stasiun. Selain itu, kepala stasiun juga bertanggung jawab terhadap kegiatan administrasi stasiun. Tugas kepala stasiun menjadi lebih banyak jika menangani stasiun besar. Kepala stasiun harus mengatur banyaknya perjalanan kereta api agar tetap lancar dan selamat. Untuk kepala stasiun kecil, biasanya kepala stasiun sering berinteraksi dengan masyarakat sekitar, bertanya mengenai pendapat dan saran tentang kereta api. Sehingga dengan turun dan terjun ke masyarakat, kepala stasiun dapat mengetahui aspirasi masyarakat dan dapat menyampaikan ke pusat.

b. Pengatur perjalanan kereta api

Pengatur perjalanan kereta api atau yang biasa disingkat PPKA merupakan petugas yang sangat bertanggung jawab dalam mengatur perjalanan dan menjaga komunikasi dengan pusat kendali kereta api. Tugas PPKA ini sangatlah penting karena harus bertanggung jawab langsung kepada kepala stasiun. PPKA harus cermat, teliti serta disiplin dalam mengatur perjalanan kereta api agar tidak terjadi tabrakan. Tugas PPKA sama halnya dengan ATC menara kontrol yang harus memiliki konsentrasi lebih dalam mengatur lalu lintas pesawat.

PPKA harus bisa memprediksikan waktu perjalanan kereta api dan memprediksikan waktu datangnya. Di stasiun besar, biasanya tugas PPKA dibantu oleh pengawas peron untuk mengawasi kereta api saat melintas di stasiun. Tugas PPKA Saat ini sudah mulai tergantikan, jika persinyalan kereta api sudah elektrik dan jalur sudah double track. Banyak stasiun kecil di lintas Cirebon-Cikampek yang tidak di awasi PPKA karena perjalanan kereta api diatur terpusat dengan persinyalan canggih.

c. Kepala Unit Pelayanan Teknis Masinis

Kepala unit pelayanan teknis merupakan pejabat tertinggi di dalam kantor masinis. Tugas utama kepala unit pelayanan teknis yaitu mengawasi anak buahnya agar bekerja sesuai dengan Standar operasional prosedur. Kepala unit selalu memberikan arahan serta bimbingan terhadap anak buahnya dan kadang ikut mengawasi kinerja masinis ketika berdinamis di dalam lokomotif atau yang biasa disebut running. Akan tetapi, running yang dilakukan oleh kepala unit tidak terjadwal dan bisa dilakukan bebas dimanapun dan kapanpun, sehingga tugasnya ini sangat *mobile* dan yang terpenting menjaga seluruh anak buahnya agar bekerja dengan baik.

d. Penyelia masinis

Penyelia masinis merupakan pejabat yang diberikan tugas dan wewenang untuk mengeluarkan perintah dan penilaian kepada awak

sarana perkereapian tingkat pertama (assisten masinis) dan awak sarana perkeretapian tingkat muda (masinis). Sama seperti instruktur masinis, penyelia masinis pun selalu ikut dalam mengawasi masinis serta asisten masinis di dalam lokomotif dan mendapatkan premi.

e. Instruktur Masinis

Instruktur masinis merupakan pejabat yang bertugas memberikan pengetahuan, pemahaman serta keterampilan kepada awak sarana perkeretapian tingkat pertama (assisten masinis) dan awak sarana perkeretapian tingkat muda (masinis). Selain itu, instruktur masinis selalu ikut menemani masinis dan asisten masinis berdinasi di dalam lokomotif (running) secara terjadwal. Running yang dilakukan oleh instruktur berbeda dengan yang dilakukan oleh kepala unit. Running yang dilakukan instruktur akan mendapatkan premi sesuai dengan jarak tempuh kereta yang ia awasi sedangkan running yang dilakukan kepala unit tidak akan mendapatkan premi.

f. Masinis dan Asisten Masinis

Menurut peraturan kementerian perhubungan, masinis adalah awak sarana perkeretaapian yang bertugas mengoperasikan kereta api serta bertanggung jawab sebagai pemimpin dalam perjalanan kereta api. Masinis mengendalikan kereta api di balik lokomotif. Di dalam lokomotif terdiri atas dua orang, yaitu masinis yang berposisi sebelah kanan, serta asisten masinis yang berposisi sebelah kiri.

Masinis mulai berdinasi dari stasiun keberangkatan sampai stasiun tujuan yang sudah ditunjuk untuk melakukan pergantian masinis, hal ini dikarenakan masinis kereta api tidak boleh berdinasi lebih dari 4 jam. Pergantian masinis kereta biasanya dilakukan di stasiun – stasiun yang sudah ditunjuk, jika di daerah daop 2 Bandung ada 4 kantor masinis yaitu di stasiun Purwakarta, stasiun Bandung, Stasiun Cibatuan dan Stasiun Banjar.

Stasiun Cibatu, merupakan salah satu stasiun yang memiliki kantor masinis. Hal ini dikarenakan Stasiun Cibatu merupakan stasiun tujuan akhir kereta lokal. Akan tetapi karena kereta lokal sudah diperpanjang relasinya hingga stasiun Garut, masinis stasiun Cibatu memiliki tugas tambahan untuk berdinis kereta lokal hingga stasiun Garut.

## 2.2 Penelitian Relevan

Penelitian yang relevan merupakan penelitian yang pernah diteliti sebelumnya dengan permasalahan yang hampir sama. Berikut adalah penelitian yang relevan terkait penelitian yang peneliti ambil:

Aspek	Penelitian yang Relevan	Penelitian yang Relevan	Penelitian yang Relevan	Penelitian yang saya lakukan
	Monika atika Tyas	Erifan Amanda Putra	Andi Rizky Firdaus	Yusril Rizky Pratama
Judul	Analisis Pengaruh kualitas Jasa Transportasi Terhadap Loyalitas Pelanggan	Pengaruh Karakteristik Penumpang Terhadap Kapasitas Angkut Kereta Api Jurusan Medan – Rantau prapat	Analisa Karakteristik Penumpang Kereta Api Berdasarkan Pemilihan Kelas Kereta Pada Stasiun Kertapati – Stasiun Lubuk Linggau	Karakteristik Moda Transportasi Kereta Api Lokal di Stasiun Cibatu Kecamatan Cibatu Kabupaten Garut
Rumusan Masalah	1. Bagaimana Karakteristik Pengguna jasa transportasi kereta api prambanan expres 2. Apakah kualitas jasa transportasi berpengaruh signifikan terhadap loyalitas	1. Bagaimana karakteristik penumpang pemakai jasa kereta api? 2. Berapa perbandingan antara jumlah penumpang dengan jumlah tempat duduk yang disediakan	1. Karakteristik pengguna kereta api berdasarkan karakteristik sosial - ekonomi dan atribut perjalanan? 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang terhadap	1. Bagaimanakah karakteristik perjalanan moda transportasi Kereta api lokal menuju stasiun Garut ? 2. Bagaimanakah pengaruh karakteristik perjalanan moda transportasi Kereta Api lokal menuju stasiun Garut terhadap

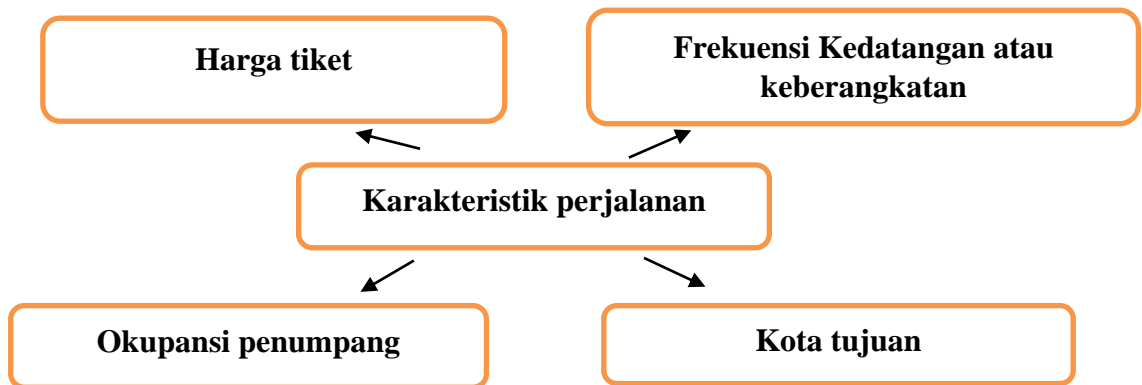
	pelanggan?	oleh pihak kereta api?	pemilihan jenis kelas kereta api ?	aktivitas crew masinis di Stasiun Cibatu Kecamatan Cibatu Kabupaten Garut ?
Lokasi	Yogyakarta	Medan	Palembang	Garut
Tahun	2009	2017	2019	2022

**Tabel 2. 1 Penelitian Relevan**

## 2.3 Kerangka Konseptual

### 2.3.1 Kerangka konseptual 1

Berdasarkan rumusan masalah yang pertama yaitu karakteristik perjalanan moda transportasi kereta api lokal di stasiun Cibatu sebagai berikut :

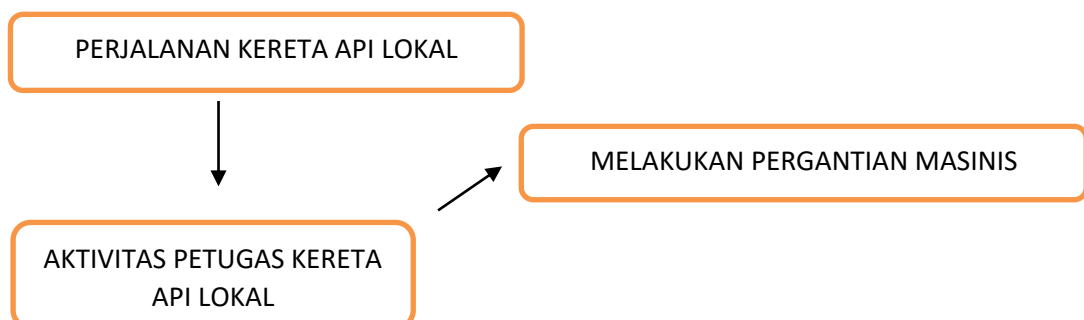


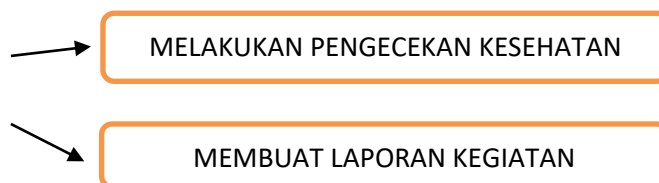
**Gambar 2.1 Kerangka Konseptual**

Kerangka konseptual yang pertama yaitu karakteristik moda transportasi Kereta Api lokal di stasiun Cibatu : Harga tiket, frekuensi Kedatangan dan keberangkatan , okupansi dan kota tujuan.

### 2.3.2 Kerangka Konseptual II

Berdasarkan rumusan masalah yang kedua yaitu aktivitas petugas kereta api lokal di stasiun Cibatu kecamatan Cibatu Kabupaten Garut.





**Gambar 2.2 Kerangka Konseptual**

Kerangka konseptual yang kedua merupakan aktivitas crew kereta api lokal meliputi pergantian masinis, melakukan pengecekan kesehatan, dan membuat laporan kegiatan .

#### **2.4 Hipotesis Penelitian**

Hipotesis menurut Margono (2004: 80) menyatakan bahwa hipotesis berasal dari kata hipo (*hypo*) dan (*thesis*). Hipo berarti kurang dari, sedangkan tesis berarti pendapat. Hipotesis merupakan jawaban sementara dari sebuah penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Oleh karena itu jawaban sementara yang menjadi hipotesis dari penelitian ini adalah:

2.4.1 Karakteristik moda transportasi Kereta Api lokal di stasiun Cibatu kecamatan Cibatu Kabupaten Garut yaitu harga tiket kereta lokal yang murah, frekuensi kedatangan dan keberangkatan tinggi, okupansi terpenuhi, kota tujuan Garut dan kota Bandung.

2.4.2 Aktivitas petugas kereta api lokal di stasiun Cibatu kecamatan Cibatu Kabupaten Garut yaitu pergantian masinis/assisten masinis, pengecekan kesehatan sebelum berangkat serta pemberian laporan kepada penyelia masinis.