

Impact of Airport Train Operations on conventional taxis at Yogyakarta International Airport

Gusti Wahyu Nugraha

Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

ABSTRACT: This study aims to determine the impact of airport trains on taxis at Yogyakarta International Airport and find out whether there are differences in the income of conventional taxis. This research was taken in March 2022 at Yogyakarta International Airport. In obtaining data the author uses quantitative methods with questionnaires. The data was obtained from the results of distributing questionnaires to 55 all taxi drivers at the airport. The data processing method used was validity test, reliability test, statistical descriptive test, and hypothesis testing which included independent sample t-test. The results show the mean value of 2.56 which means it is negative. Researchers tested the Independent t-test hypothesis to calculate the difference in the income of taxi drivers before and after the airport train. The result is a value of 0.000, the value is less than 0.05, this shows the impact of airport trains on the income of conventional taxis.

Keywords: airport impact, income of conventional taxi drivers, social impact, economic impact.

Corresponding Author: bossquee11@gmail.com

Dampak Pengoperasian Kereta Api Bandara terhadap taksi konvensional di Yogyakarta International Airport

Gusti Wahyu Nugraha

Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

ABSTRAK: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak KA bandara terhadap taksi di bandara Internasional Yogyakarta dan mengetahui apakah terdapat perbedaan pada penghasilan taksi konvensional. Penelitian ini di ambil bulan Maret 2022 di bandara Internasional Yogyakarta. Dalam memperoleh data penulis menggunakan metode kuantitatif dengan kuisioner. Data diperoleh dari hasil penyebaran kuisioner kepada 55 seluruh supir taksi di bandara. Metode pengolahan data yang digunakan uji validitas, uji reliabilitas, uji deskriptif statistik, dan uji hipotesis yang meliputi uji *independent sample t-test*. Hasil menunjukkan nilai mean sebesar 2,56 yang berarti negatif. Peneliti melakukan uji hipotesis *Independent t-test* untuk menghitung perbedaan pendapatan supir taksi sebelum dan sesudah adanya KA Bandara. Hasilnya nilai sebesar 0,000, nilai tersebut kurang dari 0,05, ini menunjukkan dampak KA Bandara berpengaruh terhadap penghasilan taksi konvensional.

Kata kunci: dampak ka bandara, pendapatan supir taksi konvensional, dampak sosial, dampak ekonomi.

Submitted: 9 May; Revised: 21 May; Accepted: 26 May

Corresponding Author: bossquee11@gmail.com

PENDAHULUAN

Seiring berkembangnya zaman, transportasi menjadi penunjang dalam keberlangsungan hidup manusia. Transportasi merupakan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan maksud tertentu, dan merupakan sumber daya yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan (Susantono, 2014).

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang di dunia yang sebagian besar wilayahnya adalah kepulauan dan dikelilingi oleh perairan. Oleh karena itu bandara merupakan suatu sarana penting dalam transportasi udara yang berguna sebagai penghubung baik antar pulau dalam suatu negara maupun antar negara. Mengacu pada undang-undang PM 39 tahun 2019 tentang Kebandarudaraan. Bandar udara adalah kawasan yang disediakan khusus yang dipergunakan untuk lepas landas pada pesawat udara, naik dan turunnya penumpang/bongkar muat barang, serta di lengkapi fasilitas keselamatan dan juga sebagai pusat perpindahan antar moda.

Bandar udara Inetnasional Yogyakarta dioperasikan pada tahun 2019 yang berada di kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta dan digunakan sebagai pengganti bandar udara Adisujito yang sudah tidak kondusif untuk menampung penumpang pesawat. Bandar udara Internasional Yogyakarta berjarak 45km dari pusat kota dan memiliki fasilitas antar moda seperti taksi konvensional, bus damri, dan settle. Namun seiring berkembangnya zaman untuk menekan kemacetan di jalan raya yang waktu tempuh perjalanannya tidak dapat diprediksi. Angkutan umum masal berbasis rel mulai di terapkan di beberapa bandara di Indonesia khususnya di bandara Internasional Yogyakarta yang di resmikan pada tahun 2021 yang lalu. Sebelum kereta bandara YIA, di bandara Kualanamu dan Soekarno-Hatta sudah memiliki lebih dahulu kereta bandara yang dikelola oleh PT. Railink, yang merupakan anak dari perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero) dan bekerjasama dengan PT. Angkasa Pura. Menurut Supriyanto dalam Rahmi Yati (2021). Sejak 1 Desember 2021 tercatat sebanyak 46.439 orang yang menggunakan layanan KA bandara YIA untuk 8 KA. Dan dari jumlah tersebut, didapatkan rata-rata harian sebanyak 1.255 penumpang per satu bulan tersebut. Hal ini tentunya berdampak dengan bertambahnya opsi pemilihan moda transportasi maka semakin ketatnya persaingan bisnis transportasi antar moda terutama taksi konvensional yang tentunya akan berdampak pada masalah transportasi lainnya seperti terbatasnya prasarana transportasi yang ada, urbanisasi yang cepat, pendapatan yang rendah, kualitas sumber daya manusia, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian dan mempengaruhi dampak ekonomi maupun sosial yang ada. (Tamin, 1997).

Peneliti ingin menganalisis bagaimana dampak pengoperasian Kereta Api bandara terhadap supir taksi konvensional di bandar udara Internasional Yogyakarta dan juga apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada penghasilan supir taksi konvensional di bandar udara Internasional Yogyakarta sebelum dan sesudah pengoperasian KA Bandara.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak kehadiran pengoperasian KA bandara terhadap taksi konvensional di bandar udara

Internasional Yogyakarta dan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada penghasilan supir taksi konvensional di bandar udara Internasional Yogyakarta.

TINJAUAN PUSTAKA

Bandar Udara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa bandar udara adalah wilayah darat dan/atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan untuk pendaratan, lepas landas dan pendaratan pesawat udara, *boarding* dan *landing* penumpang, bongkar muat penumpang, kargo, keselamatan penerbangan, serta lokasi transportasi internal dan multimoda untuk fasilitas perlindungan, fasilitas dasar dan fasilitas tambahan lainnya. Adapun Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah bandara yang berada di Kabupaten Kulon Progo, Yogyakarta yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura Bandar udara ini memiliki mempunyai luas terminal 130.000 meter persegi dengan kapasitas hingga 15 juta penumpang pertahun. Dan landasan pacu memiliki dimensi 3.250 x 45 meter dan panjang runway sebesar 3.600 x 45 meter dengan apron yang dapat menampung sebanyak 45 pesawat.

Taksi Bandara

Menurut IATA (*International Air Transport Association*) layanan taksi bandara memberikan fleksibilitas yang sama seperti mobil pribadi bedanya mereka memberikan pelayanan dan menghilangkan potensi stress dan kelelahan yang di sebabkan oleh mengemudi di jalan yang macet atau padat dan manfaat lain dari taksi bandara adalah penanganan bagasi oleh pengemudi namun bagaimanapun, taksi bandara tidak bisa mengatasi kemacetan di jalan, dan ongkos yang diberikan pun terbilang mahal dan diukur melalui jarak yang ditempuh.

KA Bandara

Menurut Suseno (2021) KA Bandara merupakan angkutan umum massal berbasis rel dengan karakteristik pelayanannya yang cepat, terjadwal, berlintasan khusus, dan berkapasitas tinggi.

Dampak

Rossi & Freeman (2015) yang menyatakan bahwa analisis *impact* (dampak) berfungsi untuk memperkirakan suatu objek individu ataupun kelompok dengan memperkirakan hasil dari efek dalam suatu kebijakan tersebut.

Dampak Ekonomi

Astuti (2018) dampak ekonomi terhadap hubungan suatu sektor wisata terbagi menjadi dua, yaitu dampak mengenai perdagangan dalam transaksi, dan juga yang membahas tentang kecenderungan wisatawan lokal maupun asing yang menggunakan uangnya untuk memilih suatu moda transportasi. Perubahan ekonomi diakibatkan oleh berubahnya proses sistem yang terjadi di masyarakat meliputi perubahan dalam proses ekonominya yang meliputi

perubahan mata pencarian, penghasilan, dan taraf kehidupan pada masyarakat tersebut.

Dampak Sosial

Menurut Mac Iver (2015) dampak sosial merupakan perubahan yang terjadi dalam interaksi sosial dan keseimbangan sosial. Hubungan antara kelompok dan masyarakat dapat menimbulkan perselisihan maupun kerjasama yang menunjukkan keseimbangan interaksi sosial.

Pendapatan

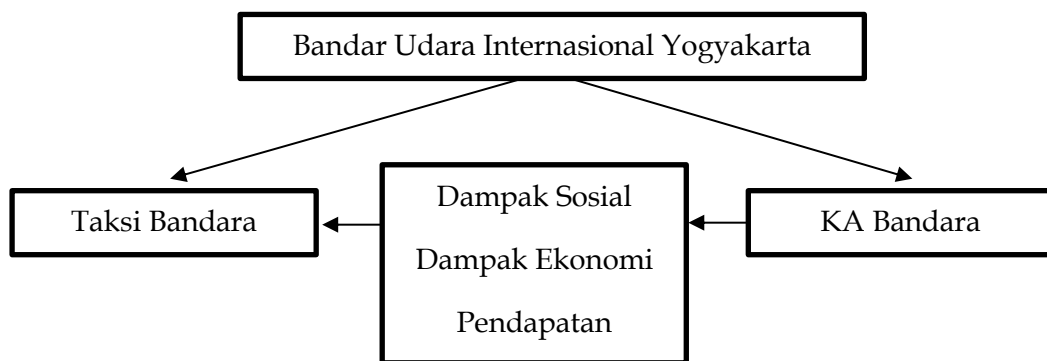
menurut Sukirno (2018) pendapatan perorangan adalah pendapatan (*income*) yang bisa di peroleh tanpa memberikan suatu kegiatan apapun yang di terima masyarakat dalam suatu negara ada dua jenis pendapatan yaitu pendapatan dari gaji dan pendapatan dari aset

Hipotesis

H₀ : Tidak ada perbedaan yang signifikan antara pengoperasian kereta bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta International Airport .

H₁ : Ada perbedaan yang signifikan antara kereta bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* .

Berdasarkan kajian teori yang dipaparkan diatas, peneliti memilih sebagai jawaban sementara atas rumusan masalah. Maka dari itu hipotesis dari penelitian ini adalah adanya perbedaan yang signifikan antara kereta bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*.



Gambar 1. Kerangka Berpikir

METODOLOGI

Jenis penelitian ini adalah kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah 55 Supir Taksi Konvensional dan sebanyak 55 responden sebagai sampel dengan menggunakan metode *census sampling*, yaitu teknik penentuan sampel bila semua populasi digunakan sebagai sampel.

Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Adapun alasan peneliti mengambil tempat tersebut dikarenakan adanya sarana

dan prasarana sumber data yang menunjang jalannya penelitian. Peneliti melaksanakan penelitian ini pada bulan februari 2022 sampai dengan maret 2022.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis deskriptif statistik dan tools yang digunakan menggunakan excel untuk mengolah data, kemudian untuk menghitung pendapatan supir taksi peneliti menggunakan analisis Uji hipotesis Independent Sample T-test dengan menghitung pendapatan sebelum dan sesudah pada supir taksi sebelum dan sesudah adanya KA Bandara.

HASIL PENELITIAN

Hasil uji validitas diperoleh bahwa 14 item pernyataan dalam kuisisioner adalah valid, dengan nilai r hitung seluruh item lebih besar ($>$) dari r tabel 0,265. Adapun hasil uji reliabilitas instrumen kuisisioner yakni diperoleh nilai *cronbach's alpha* pada 14 item pernyataan adalah sebesar 0,665 yang artinya cukup reliabel sehingga dapat disimpulkan bahwa 14 item tersebut reliabel dan memenuhi syarat untuk digunakan.

Hasil Uji Deskriptif Statistik

Kuisisioner disebarakan pada 55 responden yang merupakan supir taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*. Hasil dari kuisisioner menunjukkan nilai rata-rata (*mean*) jawaban responden adalah sebesar 2,56 yang berarti bahwa dampak KA Bandara terhadap taksi konvensional termasuk dalam kategori "Negatif". Hasil rekap jawaban kuisisioner dipaparkan dalam Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Tingkat Kepuasan Responden

Dampak KA Bandara	Jumlah	Total
Negatif	55	55

Bedasarkan Tabel 1, diketahui bahwa semua responden dengan jumlah 55 beranggapan bahwa dampak KA Bandara memiliki tingkat "Negatif" terhadap supir taksi konvensional di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*. Berikut hasil dari dampak ka bandara berdasarkan pada 2 indikator pada dampak KA Bandara :

Tabel 2. Indikator dampak KA Bandara

Indikator	Sangat Negatif	Negatif	Positif	Sangat Positif
Sosial	-	3	20	32
Ekonomi	49	6	-	-

Berdasarkan tabel 2, diketahui indikator yang paling dominan adalah ekonomi dengan jumlah tingkat interpretasi sangat negatif yaitu 49 responden. Walaupun berdasarkan ekonomi dampak KA Bandara memiliki dampak yang sangat negatif bagi supir taksi, namun pada indikator sosial tingkat interpretasi ka bandara memiliki tingkat sangat positif yaitu 32 responden. Berikut adalah hasil kuisisioner untuk masing-masing indikator dan juga sub indikator.

Tabel 3. Indikator Sosial

Pernyataan	Respon				
	STS	TS	N	S	SS
Kehadiran KA Bandara berdampak baik terhadap hubungan antara supir taksi dengan pengelola bandara	1	1	3	19	31
Tidak ada konflik antara supir taksi konvensional dengan pengelola mengenai kehadiran KA Bandara.	-	1	3	18	33
Saya merasa senang (tidak terganggu) dengan hadirnya KA Bandara.	-	1	3	19	32
Sesudah adanya KA Bandara saya jarang sekali menghabiskan waktu bersama keluarga/teman			4	21	30
Kehadiran KA Bandara sesuai dengan harapan supir taksi	1	-	2	14	38
KA Bandara meningkatkan kesejahteraan sosial bagi supir taksi konvensional	-	-	3	14	38

Tabel 4. Indikator ekonomi pendapatan

Pernyataan	Respon				
	STS	TS	N	S	SS
Kehadiran Kereta Api Bandara Berpengaruh Terhadap pendapatan taksi bandara.	1	1	2	20	31
Dengan adanya kehadiran KA Bandara, target rit saya tidak tercapai.	-	-	-	22	33

Tabel 5. Indikator ekonomi
Tarif

Pernyataan	Respon				
	STS	TS	N	S	SS
Menurut saya biaya KA Bandara cenderung lebih murah jika dibandingkan dengan taksi yang saya operasikan.	-	1	3	21	30
Saya mengakui bahwa KA bandara memanjakan penumpang dengan promo yang mereka tawarkan terutama di hari besar di Yogyakarta	-	-	4	19	32

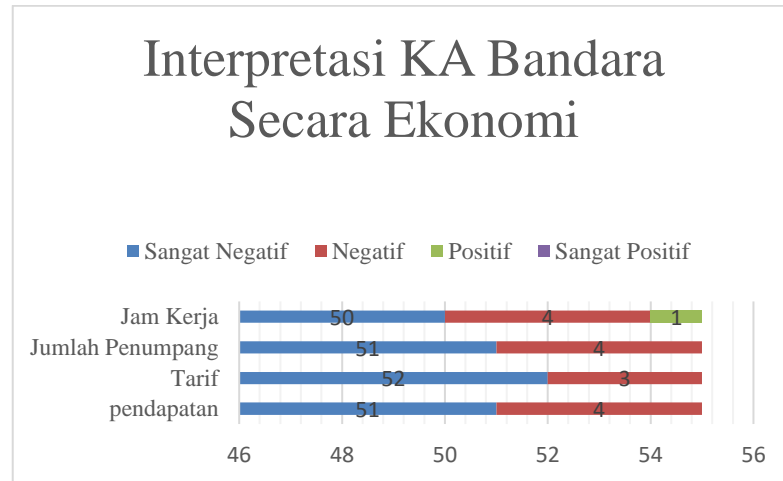
Tabel 6. Indikator ekonomi
jumlah penumpang

Pernyataan	Respon				
	STS	TS	N	S	SS
Adanya KA Bandara jumlah penumpang menurun signifikan jika dibandingkan dengan sebelumnya	-	1	2	19	33
Penumpang lebih mengutamakan public servis KA Bandara dibandingkan dengan selfservice yang diberikan taksi konvensional	-	-	3	17	35
Menurut saya penumpang cenderung lebih tertarik menggunakan KA Bandara dibandingkan dengan taksi konvensional	-	-	2	17	36

Tabel 7. Indikator ekonomi
jam kerja

Pernyataan	Respon				
	STS	TS	N	S	SS
Jumlah jam kerja saya menurun dikarenakan sepi penumpang akibat adanya KA Bandara	-	1	4	16	34

Berikut merupakan grafik yang menunjukkan hasil dampak KA bandara jika dilihat dari indikator ekonomi. Dipaparkan sebagai berikut :



Gambar 2. Grafik Dampak KA Bandara Terhadap Taksi Konvensional Dari Indikator Ekonomi

Hasil Uji Hipotesis

		Independent Sample Test						
		Levene's Test for Equality of Variances		T-Test for Equality of Means				
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference
Pendapatan	Equal variances not assumed	.178	.674	17.508	108	.000	1351818.182	77210.313
	Equal variances not assumed			17.508	107.895	.000	1351818.182	77210.313

Gambar 3. Hasil Uji *Independent Sample T-Test*

- Hasil dari Uji Hipotesis dengan menggunakan Uji *Independent Sample T-test* menunjukkan nilai p (*sig 2-tailed*) memiliki nilai sebesar 0,00 artinya nilai tersebut $\leq 0,05$.
- Hasil dari uji hipotesis juga menunjukkan nilai thitung sebesar 17,508. Berdasarkan nilai signifikansi 5% nilai dari tabel diatas menunjukkan bahwa $17,508 > 2,004$ atau dapat disimpulkan $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan hadirnya KA bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*.

PEMBAHASAN

Hasil dari penelitian terkait dengan dampak pengoperasian KA Bandara terhadap taksi konvensional di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* menunjukkan bahwa tingkat dampak interpretasi KA Bandara bersifat “Negatif” terhadap taksi konvensional dengan nilai mean sebesar 2,56 seperti aksesibilitas yang belum seimbang antara taksi bandara dengan KA bandara, dan juga tarif yang dikenakan pada transportasi tersebut.

Menurut teori dampak oleh Mac Iver (2015) merupakan suatu kebijakan yang dibuat yang menghasilkan efek jangka pendek maupun jangka panjang. Efek yang diberikan bisa berbagai macam seperti seperti ekonomi maupun sosial dalam suatu kelompok maupun masyarakat. Secara ekonomi pengoperasian KA Bandara memberikan dampak yang “Sangat Negatif” bagi supir taksi konvensional, namun secara dampak sosial supir taksi konvensional mendukung, dan mengharapkan petugas bandara mengoptimalkan pengoperasian KA Bandara dengan tingkat interpretasi “Sangat Positif”. Kemudian untuk mendukung penelitian ini, peneliti menggunakan uji Independent Sample T-test dan menguji pendapatan supir taksi sebelum dan sesudah adanya KA Bandara.

Hasilnya uji hipotesis juga menunjukkan nilai thitung sebesar 17,508. Berdasarkan nilai signifikansi 5% nilai dari tabel diatas menunjukkan bahwa $17,508 > 2,004$ atau dapat disimpulkan $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan hadirnya KA bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil pengujian pada penelitian ini, kesimpulan yang diambil dari peneliti mengenai penelitian tentang Dampak Pengoperasian Kereta Api Bandara Terhadap Taksi Konvensional Di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* yaitu sebagai berikut :

1. Terdapat perbedaan yang signifikan hadirnya KA bandara terhadap pendapatan taksi di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport*. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikansi pada uji *t Independent Sample Test* sebesar 0,00 yang artinya nilai tersebut kurang dari 0,05 ($0,000 < 0,05$) yang menunjukkan bahwa dengan dampak hadirnya KA bandara membuat pendapatan supir taksi Konvensional menurun dikarenakan aksesibilitas KA Bandara yang lebih mudah jika dibandingkan dengan taksi konvensional yang ada di bandar Udara YIA.
2. Dampak KA Bandara memberikan dampak yang negatif dari segi ekonomi bagi supir taksi konvensional di bandara YIA. Hal ini dibuktikan dengan hasil pengujian Deskriptif Statistik yang dimana supir taksi konvensional menganggap dampak KA Bandara menunjukkan hasil yang negatif sebesar (100%). Namun jika dilihat dari indikator sosial hasil tersebut menunjukkan hasil yang “Sangat Positif” dengan nilai mean sebesar 4,03 yang terdapat pada lampiran 5. Menurut mereka dampak positif dengan adanya KA Bandara contohnya kehadiran KA Bandara berdampak baik terhadap

hubungan antara supir taksi dengan pengelola bandara dikarenakan mereka sadar akan perlunya pengembangan transportasi di YIA, sejauh ini tidak ada konflik antara supir taksi dengan pengelola bandara mengenai kehadiran KA bandara.

PENELITIAN LANJUTAN

Perlunya pihak perusahaan selalu melakukan inovasi terkait pengembangan teknologi seperti aplikasi sehingga mempermudah penumpang dan mempersingkat waktu pemesanan pada taksi konvensional yang sekarang masyarakat banyak bergantung kepada pemesanan online.

Hasil pada penelitian ini dapat dijadikan referensi/pengembangan ide-ide dan membantu adik-adik yang sedang menyusun skripsi/tugas akhir nantinya dengan menggali lebih dalam tentang variabel yang digunakan dan metode penelitian yang digunakan pada peneliti selanjutnya. Selain itu untuk penelitian kedepannya dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan terhadap teori maupun penelitian yang sudah dibahas pada penelitian ini sehingga hal-hal yang kurang pada penelitian kali ini, dapat diperbaiki lagi nantinya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada penyusunan penelitian ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan baik itu berupa pikiran dan juga saran yang sangat membantu. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Penyusunan skripsi ini digunakan untuk memenuhi sebagian persyaratan akademik untuk menyelesaikan pendidikan pada program studi (D-IV) pada Program Manajemen Transportasi Udara Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan. Dalam penyusunan penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, sehingga penulis sangat mengharapkan kritik serta saran yang bersifat membangun.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, Esti. (2012). Ilmu Sosial Budaya Dasar. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- IATA. (2005). Training and Development Institute. Airport Operations Distance Learning Manual. Montreal.
- Mac Iver, R.M & Charles H. (2015). Society An Introducing Analysis. London : Macmilan & Co ltd
- Rossi. P.H. dan H.E. Freeman. (2015). *Evaluation A Systematic Approach* (3rd de) Beverly Hill CA:Sage.2004. Evaluation A systematic approach. Beverly Hill : Sage Publication
- Suseno, D. P. (2021). Analisis Efektifitas Kereta Api Bandara di Indonesia.

Nugraha

Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*. Bandung:

Alfabeta

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*. Bandung:

Alfabeta

Sukirno, Sadono. (2018). *Mikro Ekonomi Teori Pengantar, Edisi Ketiga*.

Jakarta.Penerbit Raja Grafindo Persada.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun (2009). *Penerbangan*. 17 Desember (2008). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun (2009). Jakarta.