KONTRIBUSI KEBERLANGSUNGAN USAHA JASA LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK KERETA REL LISTRIK *COMMUTER LINE* TERHADAP PRODUK DOMESTIK BRUTO SUB SEKTOR ANGKUTAN DARAT

FemmySofie Schouten, femmyschouten@yahoo.com

PoliteknikTransportasiDarat Indonesia

SekolahTinggiTransportasiDarat

ABSTRAK

Keberlangsungan usaha jasa layanan KRL *Commuter Line* berdampak terhadap meningkatnya produk domestik bruto sub sektor angkutan darat. Sub sektor angkutan darat masih mendominasi, yakni lebih dari 55 persen dari total PDB transportasi dan pergudangan. Tujuan Penelitian ini untuk menganalisis, pengaruh keberlangsungan usaha jasa layanan transportasi publik kereta rel listrik *Commuter Line* terhadap produk domestik bruto sub sektor angkutan darat. Metode analisa yang digunakan adalah regresi linier dengan teknik *Ordinary Least Square* (OLS) dan desain penelitian *explanatory research*, dengan menggunakan data sekunder runtut waktu selama 11(sebelas) tahun dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2020. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa keberlangsungan usaha jasa layanan transportasi publik kereta rel listrik *Commuter Line* berpengaruh signifikan dan positif terhadap produk domestik bruto sub sektor angkutan darat.

Kata Kunci : keberlangsungan usaha, *commuter line*, produk domestik bruto

ABSTRACT

The continuity of the Commuter Line KRL services business has an impact on the increase in gross domestic product of the land transportation subsector. The land transport subsector still dominates, accounting for more than 55 percent of total transport and storage GDP. The purpose of this study is to analyze the effect of business continuity in the Commuter Line electric train's public transport services on the gross domestic product of the land transport subsector. The analytical method used is linear regression with the Ordinary Least Squares (OLS) technique and explanatory research design, using secondary data with a time series of 11 (eleven) years from 2010 to 2020. The results show that business continuity of transportation services The public electric rail commuter line has a significant and positive effect on the gross domestic product of the land transportation subsector.

Keyword : business continuity, commuter line, gross domestic product.

I. Pendahuluan

Transportasi kereta api merupakan salah satu transportasi darat yang memegang peranan penting bagi pengembangan semua sektor di Indonesia. Transportasi massal berbasis rel telah dihadirkan kembali sebagai infrastruktur vital transportasi Indonesia. Pembangunan perkeretaapian sebagai transportasi massal sudah menjadi komitmen bersama. Transportasi yang baik dapat menjadi indikator dari keberhasilan suatu pembangunan, kebijakan perbaikan dan perubahan wajah perkeretaapian nasional telah dikedepankan serta masuk dalam agenda Presiden 2014-2024 yang mengembangkan transportasi massal, jaringan kereta api di sejumlah wilayah secara terintegrasi, berimbang, aman, nyaman, merata, dan efisien.

Peran perkeretaapian sebagai transportasi karena kereta api memiliki daya tarik dibandingkan dengan

moda lainnya, beberapa hal yang merupakan nilai keunggulan kereta api adalah: Daya sisi daya angkut; satu kali perjalanan KA penumpang setara dengan $\pm$ 31 bus dan 1 kali perjalanan KA batubara setara dengan $\pm$ 300 truk 10 ton. Aspek Pembiayaan; dengan jangka waktu perawatan yang lebih panjang, pemanfaatan infrastruktur KA dinilai lebih efisien biaya. Penggunaan energi; konsumsi energi moda transportasi kereta api relatif lebih rendah serta minim emisi gas buang CO₂ dibandingkan dengan moda darat, laut dan udara. Kebutuhan lahan; kapasitas angkut kereta api dengan lahan jalan rel ukuran 1.067 mm ditambah ruang bebas 12 meter ke kiri dan kanan rel, maka kebutuhan akan ruang bebas masih lebih kecil dibandingkan Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol)(Transportasi, 2020a).

Moda kereta api dapat berperan penting sebagai pendorong ekonomi pertumbuhan ekonomi nasional

dengan memanfaatkan keunggulan komparatifnya sebagai sistem angkutan massal yang efisien, dan selanjutnya kereta api dapat mampu menyediakan layanan transportasi yang prima dan berorientasi pada pengguna (*user oriented*) karena keberadaan golongan kelas ekonomi menengah ke atas di Indonesia akan tumbuh pesat (*middle income booming*) pada tahun-tahun mendatang. Moda kereta api juga berperan untuk menurunkan biaya logistik nasional, karena daya angkutnya yang besar akan menghasilkan efisiensi dari *economic-of-scale* jika sistem jaringan kereta api didukung dengan interkoneksinya dengan simpul bandara, pelabuhan dan kawasan industri dapat dikembangkan secara optimal. Moda kereta api sebagai media konektivitas antar wilayah di dalam pulau turut mengambil peran menjadi pendorong pemerataan pembangunan, dimana pengembangan jaringan di luar Jawa dan Sumatera (Kalimantan, Sulawesi, Papua) diharapkan dapat memberikan peluang lebih baik bagi daerah untuk lebih berkembang ekonominya (Adawia, Azizah, & Endriastuty, 2017)

Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter line* mempunyai banyak manfaat sebagai pendukung mobilitas, termasuk terbebas dari kemacetan. Jumlah penduduk Jakarta yang mencapai hampir dua kali lipat jumlah penduduk asli bukanlah sebuah rahasia lagi. Besarnya jumlah penduduk tersebut bila tidak ditangani dengan baik akan mengganggu mobilitas. Oleh karena itulah KRL dihadirkan, karena dengan jalur rasional dan keberangkatan yang terjadwal, KRL bebas kemacetan.

Hadirnya transportasi massa yang bebas macet tentu saja sangat berguna bagi Jakarta. Setiap harinya, masyarakat Jabodetabek datang ke Jakarta untuk bekerja. Kondisi ini juga yang menyebabkan angka penduduk Jakarta yang pada malam hari hanya sekitar 4 – 5 juta jiwa, naik menjadi 9 jutaan jiwa pada siang hari. Masyarakat urban dari Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Banten yang bekerja di Jakarta tersebut butuh KRL untuk mobilitas yang lebih aman dan nyaman.

Untuk menunjang keberlangsungan usaha jasa layanan transportasi KRL *Commuter Line*, PT. KAI sebagai Holding company PT. KCI telah melakukan berbagai upaya dengan menetapkan target pertumbuhan pendapatan sebesar 18% pada tahun 2019 dari tahun sebelumnya atau Rp. 23,5 triliun dengan target pertumbuhan laba perusahaan sebesar 16% dari tahun 2018 atau sebesar Rp1,8 triliun. Guna mendukung target kinerja tersebut, PT KAI juga menargetkan nilai investasi perusahaan pada tahun 2019 sebesar Rp. 22,4 triliun. Investasi tersebut diharapkan dapat meningkatkan pelayanan dan operasional perusahaan sehingga berpengaruh

terhadap perbaikan kinerja keuangan perusahaan. Target-target tersebut sejalan dengan kebutuhan untuk mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi pada tahun 2019 yang berpotensi mendorong naiknya permintaan terhadap jasa transportasi khususnya jasa perkeretaapian. Hal tersebut terutama disebabkan oleh perubahan preferensi masyarakat terhadap jasa kereta api lantaran tingginya kemacetan yang terjadi di jalan raya, adanya permintaan transportasi hijau dan ramah lingkungan, potensi penghapusan muatan lalu lintas dari jalan tol ke transportasi kereta api, serta permintaan akan transportasi murah dengan kinerja pelayanan yang lebih baik (Transportasi, 2020a)

Potensi permintaan transportasi kereta api khususnya angkutan penumpang baik di perkotaan maupun yang menghubungkan antar wilayah akan terus meningkat sejalan dengan perkembangan jumlah penduduk Indonesia. Upaya yang ditempuh oleh PT KAI ini merupakan kelanjutan dari upaya strategis perusahaan pada tahun 2018 di segmen angkutan penumpang, angkutan barang dan optimalisasi aset. Langkah-langkah strategis tersebut mencakup *reclass*, *rerouting* dan perjalanan KA Baru; investasi di bidang sarana, pengembangan angkutan Jabodetabek, KA Bandara SoekarnoHatta, dan angkutan barang; mempercepat pembangunan infrastruktur pendukung, optimalisasi sarana, dan kegiatan pemasaran; efisiensi pola operasi untuk peningkatan volume angkutan, serta; penertiban dalam rangka penyelamatan aset perusahaan. Langkah strategis yang akan dilakukan Perusahaan antara lain adalah membangun pondasi bisnis yang kuat untuk mendorong pertumbuhan bisnis inti (*core business*) yang berkualitas dan berkelanjutan, menyusun perencanaan strategis perusahaan berkoordinasi dengan seluruh pemangku kepentingan, meningkatkan daya saing bisnis perusahaan melalui pengembangan SDM yang berkualitas, mendorong investasi yang adaptif dan sesuai kebutuhan pelanggan, serta membangun dan mengembangkan Anak Perusahaan agar dapat bersinergi untuk memberikan kontribusi yang optimal.

Peningkatan jumlah penduduk yang diikuti penyebaran tempat tinggal penduduk di wilayah-wilayah penyangga kota besar akan memicu kebutuhan transportasi massal yang lebih praktis, murah dan efisien untuk pergerakan masyarakat dari tempat tinggal ke pusat bisnis. Selain itu, peningkatan prosentase penduduk yang tinggal di daerah pinggiran kota akan semakin membuka peluang bagi berkembangnya kebutuhan transportasi kereta api sebagaimana yang terjadi di kawasan Jabodetabek. Volume jumlah penumpang

perusahaan dalam tahun 2019 secara keseluruhan diproyeksikan akan tumbuh dengan tingkat rata-rata 14,3% setiap tahunnya. Penyumbang penambahan volume terbesar adalah kategori KRL Jabodetabek yang direncanakan akan mencapai 1,2 juta penumpang per hari (Transportasi, 2020a)

Kereta rel listrik (KRL) *Commuter Line* (CL) menjadi primadona baru angkutan umum warga Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) setelah tarifnya turun sejak pemberlakuan tarif progresif per 1 Juli 2013. Dari data sepuluh hari menjelang dan setelah pemberlakuan tarif progresif menyebutkan, jumlah penumpang KRL CL melonjak drastis yakni 26,9 persen sedangkan secara keseluruhan penumpang KRL naik 9,4 persen. Kenaikan signifikan penumpang KRL CL ditunjang oleh penumpang KRL ekonomi yang berpindah ke *Commuter Line* karena tarifnya turun. Jumlah penumpang KRL ekonomi turun hampir 80 persen pada periode tersebut. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat jumlah penumpang kereta api dalam beberapa tahun terakhir terus mengalami peningkatan. Sepanjang Januari 2020, BPS menyampaikan bahwa jumlah penumpang kereta tercatat mencapai 35 juta orang penumpang atau naik 1,1 persen. Bertambahnya jumlah penumpang berimbas terhadap kenyamanan layanan kereta. Dari segi kenyamanan, saat ini memang tidak bersahabat. KRL menjadi penuh sesak. Pada jam-jam padat, orang kesulitan masuk gerbong.

Keberlangsungan usaha jasa layanan KRL *Commuter Line* juga berdampak terhadap meningkatnya produk domestik bruto sub sektor angkutan darat. Data Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa Produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi dan pergudangan pada triwulan 2017 mencapai Rp. 99,46 triliun atau tumbuh 8,37 persen dibanding triwulan yang sama tahun sebelumnya. Sub sektor angkutan darat masih mendominasi, yakni lebih dari 55 persen dari total PDB transportasi dan pergudangan. Diikuti sub sektor angkutan udara sebesar 17,5 persen dari PDB. Kemudian sub sektor pergudangan; jasa penunjang angkutan; pos dan kurir sebesar 15,7 persen.

Dalam rilis bulan Februari 2020, Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan kontribusi kelompok lapangan usaha transportasi dan pergudangan (sektor logistik) terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) tahun 2019 sebesar Rp. 881,7 triliun atau 5,57% dari PDB yang bernilai Rp 15.833,9 triliun. BPS mengelompokkan sektor logistik mencakup subsektor transportasi per moda, yaitu rel, darat, laut, udara, serta sungai, danau, dan penyeberangan. Pada tahun 2019, sub sektor transportasi berkontribusi

sebesar Rp 728,55 triliun yang berarti mengalami pertumbuhan sebesar 9,29% (Junaidi, Gani, & Noor, 2020).

Subsektor transportasi Indonesia pada 2019 didominasi angkutan darat (jalan) dengan kontribusi Rp. 390,8 triliun (53,64%), diikuti angkutan udara Rp 257,7 triliun (35,37%). Angkutan-angkutan lainnya memberikan kontribusi rendah, yaitu angkutan laut Rp 50,6 triliun (6,94%); angkutan sungai, danau, dan penyeberangan Rp 17,4 triliun (2,39%), dan angkutan rel Rp 12,1 triliun (1,66%).

Angkutan darat berkontribusi tertinggi, namun tingkat pertumbuhan tertinggi pada tahun 2019 adalah pada angkutan rel (15,57%) dan angkutan laut (12,12%). Angkutan darat (jalan) tumbuh sebesar 10,36%; angkutan sungai, danau, dan penyeberangan sebesar 6,64%; serta angkutan udara sebesar 6,96%

II. Kajian Literatur

A. Ekonomi Transportasi

Ekonomi transportasi adalah salah satu cabang ilmu ekonomi tentang kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan transportasi untuk kebutuhan produksi, distribusi dan konsumsi masyarakat. Oleh karena itu Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi sebagai salah satu penggerak perekonomian. Ekonomi transportasi meliputi prinsip-prinsip analisis dan penerapan konsep ekonomi teknik dalam penggunaan/pengoperasian transportasi, optimalisasi lalu lintas serta investasi pada infrastruktur transportasi termasuk mengidentifikasi dan mengkuantifikasi parameter-parameter biaya dan manfaat, seperti biaya investasi, operasi dan pemeliharaan, nilai waktu, biaya operasi kendaraan, dan besaran ekonomi lainnya, memperhatikan aspek akuntansi yang perlu dilakukan dalam kajian infrastruktur transportasi, serta menerapkan beberapa metoda kajian kelayakan investasi. (Pogonyi, 2020).

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh (Fatimah, 2019) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah

dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (Widiyatmoko, 2018). Penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transportasi, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerjakan kembali suatu daerah (Nugroho & Malkhamah, 2018).

B. Kereta Rel Listrik *Commuter Line*

KA *Commuter* Jabodetabek (atau disebut juga KRL *Commuter Line*, dulu dikenal sebagai KRL Jabodetabek) adalah jalur kereta rel listrik yang dioperasikan oleh PT. KAI *Commuter* Jabodetabek, yang merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (PT KAI). KRL telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1976.

PT KAI *Commuter* Jabodetabek sejak tanggal 19 September 2017 telah berganti nama menjadi PT Kereta *Commuter* Indonesia adalah salah satu anak perusahaan di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang mengelola KA *Commuter* Jabodetabek dan sekitarnya. KCJ dibentuk sesuai dengan Inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Menteri Negara BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Perubahan nama menjadi KCI tertuang dalam risalah Rapat Umum Pemegang Saham yang diadakan pada tanggal 7 September 2017 yang diumumkan dan mendapat persetujuan Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia atas Perubahan Anggaran Dasar Perseroan Terbatas dengan Nomor Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-

0019228.AH.01.02.Tahun 2017 tanggal 19 September 2017. (Transportasi, 2020b)

Pembentukan anak perusahaan ini berawal dari keharusan untuk memenuhi keinginan para *stakeholdernya* untuk lebih fokus dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan menjadi bagian dari solusi masalah transportasi perkotaan yang semakin kompleks. Perseroan ini resmi menjadi anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tanggal 15 September 2008.

Kehadiran KCI dalam industri jasa angkutan KA *Commuter* bukanlah kehadiran yang tiba-tiba, tetapi merupakan proses pemikiran dan persiapan yang cukup panjang. Dimulai dengan pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek oleh PT KAI (Persero), yang terpisah dari PT KAI (Persero) Daop 1 Jakarta. Setelah pemisahan ini, pelayanan KRL di wilayah Jabodetabek berada di bawah PT KAI (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek sementara pelayanan KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabodetabek berada di bawah PT KAI Daop 1 Jakarta.

Hingga kini melayani rute komuter di wilayah DKI Jakarta, Kota Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Lebak, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan. Saat ini terdapat 6 rute utama KA *Commuter* Jabodetabek yang ada, yaitu :

1. Jakarta Kota – Bogor/Depok
2. Jakarta Kota – Bekasi – Cikarang
3. Lingkar Jatinegara – Kampung Bandan – Depok/Bogor/Nambo
4. Jakarta – Tangerang Selatan/Bogor/Lebak
5. Jakarta – Tangerang
6. Tanjung Priok Line

C. Kelangsungan Usaha

Kinerja suatu perusahaan dapat dilihat dari nilai perusahaan tersebut (*value of firm*). Konsep nilai perusahaan (*value of firm*) menjelaskan bahwa masing-masing tahap siklus hidup perusahaan berhubungan dengan besarnya laba dan arus kas yang dihasilkan perusahaan (Labus, Despotović-Zrakić, Bogdanović, Barać, & Popović, 2020)

Berdasarkan persamaan di atas, nilai perusahaan (*value of firm*) terdiri dari dua komponen, yaitu aktiva (*assets in place*) dan kesempatan untuk tumbuh (*growth opportunities*). Tiap tahapan siklus hidup perusahaan memiliki proporsi komponen yang berbeda. Perusahaan pada tahap *start up* memiliki sedikit aktiva (*assets in place*), sehingga nilai perusahaan sebagian besar diukur dari nilai kesempatan untuk tumbuh (*growth opportunities*).

Sementara itu, perusahaan yang berada pada tahap *maturity* akan mengalami penurunan kesempatan untuk tumbuh (*growth opportunities*), oleh karena itu nilai perusahaan pada tahap ini sebagian besar ditentukan oleh aktiva yang dimiliki (*assets in place*).

Teori mengenai siklus hidup perusahaan sebagai berikut :*“Like the people who make up organizations, organizations themselves go through life cycles. Organizations are born and, barring early decline, eventually grow and mature, if decline is not reversed the organizations dies”*. Pada intinya, bahwa sebagaimana halnya manusia yang membentuk suatu organisasi, organisasi juga melalui suatu tahapan (siklus) sepanjang hidupnya. Diawali ketika sebuah organisasi berdiri, kemudian mulai tumbuh dan berkembang sampai pada titik kematangan, hingga akhirnya organisasi tersebut mengalami kemunduran (Ningtyas & Andarsari, 2021)

Miller dan Rock (2015) telah membagi siklus hidup perusahaan ke dalam lima fase, yaitu fase kelahiran (*initial phase*), fase pertumbuhan (*the growth phase*), fase kematangan (*the maturity phase*), fase pengembangan ulang (*the revival phase*), dan fase kemunduran (*the decline phase*). Pembagian fase pada siklus hidup perusahaan tersebut dibuat berdasarkan kecenderungan perbedaan pada beberapa faktor yang mempengaruhi perusahaan seperti kondisi perusahaan (mencakup usia, ukuran, lingkungan eksternal), struktur, strategi, serta teknik pengambilan keputusan perusahaan.

D. Produk Domestik Bruto

Produk domestik bruto (PDB) adalah total produksi (output) yang dihasilkan oleh pemerintah. PDB merupakan nilai barang dan jasa yang diproduksi di dalam suatu negara pada suatu periode tertentu. Produk domestik bruto merupakan konsep dalam perhitungan pendapatan nasional (Sukirno, 2018)

Dalam analisis makro ekonomi selalu digunakan istilah “pendapatan nasional” atau “*national income*” dan biasanya istilah itu dimaksudkan untuk menyatakan nilai barang dan jasa yang dihasilkan dalam suatu negara. Dengan demikian dalam konsep tersebut istilah pendapatan nasional adalah mewakili arti produk domestik bruto (PDB) atau produk nasional bruto (PNB) (Sukirno, 2018)

PDB digunakan sebagai indikator untuk mengetahui kondisi perekonomian suatu negara dalam suatu periode tertentu baik itu atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan. PDB atas dasar berlaku menjelaskan nilai tambah barang dan

jasa yang dihitung berdasarkan harga yang berlaku setiap tahunnya, sedangkan PDB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu tahun tertentu. PDB atas dasar harga berlaku dapat digunakan untuk melihat struktur ekonomi dan pergeserannya, sedangkan untuk PDB atas harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun (Publikasi BPS, 2020)

Tingkat pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) digunakan sebagai indikator untuk menentukan pertumbuhan ekonomi. Perekonomian dikatakan tumbuh yaitu ketika pendapatan riil masyarakat pada tahun tertentu lebih besar daripada pendapatan riil masyarakat tahun sebelumnya. Jadi, dapat pula dikatakan bahwa pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan kegiatan perekonomian suatu negara yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB).

III. Metode Penelitian

A. Ruang Lingkup Penelitian

Tempat Tempat atau obyek data penelitian dilakukan di wilayah negara kesatuan Republik Indonesia yang bertempat di ibukota negara Daerah Khusus Ibukota yaitu di Badan Pusat Statistik, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Bank Indonesia, Kementerian Perhubungan, PT. KAI.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan populasi adalah seluruh data variabel penelitian yang berhubungan dengan keberlangsungan usaha jasa layanan transportasi publik kereta rel listrik *Commuter Line* dan produk domestik bruto sub sektor angkutan darat,

Sedangkan Sampel yang digunakan dalam penelitian adalah data runtun waktu (*time series*) selama 11 tahun dengan data Kuartal / Triwulan tahun 2010 sampai dengan tahun 2020. Dengan demikian jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah berjumlah 44 (empat puluh empat) sampel

C. Desain Penelitian

Desain Penelitian yang digunakan adalah analisis *explanatory research* atau penelitian hipotesis melalui penjelasan. *Explanatory research* merupakan alat analisis untuk menjelaskan hubungan kausal antar variabel-variabel dengan pengujian hipotesis. Format eksplanasi adalah menggambarkan suatu generalisasi atau menjelaskan hubungan satu variabel dengan variabel yang lain,

oleh karenanya penelitian eksplanatif menggunakan pengujian hipotesis menggunakan statistik inferensial (untuk pengujian hipotesis) (Bungin Burhan, 2019)

D. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis regresi dimana model memiliki variabel penjelas lebih dari satu variabel, yaitu beberapa variabel bebas digunakan untuk menjelaskan perilaku variabel tak bebas. Analisis regresi linier sederhana, yaitu satu variabel bebas digunakan untuk menjelaskan satu variabel tak bebas. Teknik analisis regresi dalam penelitian ini menggunakan teknik *Ordinary Least Square* (OLS). Sebelum dilakukan regresi dilakukan uji stasioner, ujikointegrasi dan uji kausalitas Granger

IV. Hasil Penelitian dan Pembahasan

A. Uji Stasioner

Dalam menggunakan regresi hal pertama yang dilakukan dalam pengujian adalah uji akar unit atau stasioneritas data pada setiap variabel yang akan digunakan dalam penelitian. Penelitian yang dilakukan oleh penulis menggunakan uji stasioneritas data yaitu metode uji *Augmented Dickey-Fuller* (ADF). Untuk mengetahui data tersebut stasioner atau tidak maka kita dapat melihat nilai probabilitas dari ADF, dimana ketika nilai probabilitas dari ADF < dari α 0,05 atau 5 % maka data dianggap stasioner, namun jika nilai ADF > dari α 0,05 atau 5 % maka data dianggap tidak stasioner.

Tabel 1. Hasil Uji Stasioner

Variabel	Tingkat Level		Tingkat 1 st Difference	
	ADF Prob	Ket.	ADF Prob	Ket.
Pendapatan KRL CL	0,0433	Stasioner	-	-
PDB Angkutan Darat	0,6939	Tdk Stasioner	0,0000	Stasioner

Sumber :HasilEstimasiMenggunakanEviews 10

Pada Tabel 1. menunjukkan hasil uji statistik ADF pada first difference yang menunjukkan bahwa pada variabel PDB angkutan transportasi darat data telah stasioner pada tingkat *first difference*. Dengan nilai probabilitasnya lebih kecil dari 0,05. Sedangkan variabel keberlangsungan usaha/pendapatan telah stasioner pada tingkat level. Artinya tidak semua variabel tersebut sudah tidak

mengandung masalah akar unit dan mempunyai kondisi data stasioner pada tingkat *first difference*.

B. Uji Kointegrasi

Untuk pengujian kointegrasi antara Produk Domestik Bruto sektor angkutan transportasi darat dan keberlangsungan usaha / pendapatan KRL *Commuter Line* digunakan pengujian kointegrasi dengan pendekatan metode Johansen dan hasil dengan metode tersebut ditunjukkan sebagai berikut :

Dari Tabel 2. hasil pengujian diatas di atas dapat dilihat bahwa, nilai *Trace Statistic*(14,60427) < *Critical Value* (15,49471) dan nilai *Probability* 0,0678 > 0,05, begitu juga dengan nilai *Max Eigen Statistic* (12,16633) < *Critical Value* (14,26460) dan nilai *Probability* 0,1045 < 0,05, dengan demikian dapat disimpulkan Produk Domestik Bruto sub sektor angkutan transportasi darat dan keberlangsungan usaha / pendapatan KRL *Commuter Line* dalam jangka panjang tidak terdapat kointegrasi di dalam model persamaan tersebut.

Tabel 2. Hasil Uji Kointegrasi

Trace Statistic	0.05 Critical Value	Probability	Keterangan
14,60427	15,49471	0,0678	Tidak Terkointegrasi
Max Eigen Statistik	0.05 Critical Value	Probability	Keterangan
12,16633	14,26460	0,1045	Tidak Terkointegrasi

Sumber :HasilEstimasiMenggunakanEviews 10

C. Uji Kausalitas Granger

Uji Kausalitas Granger digunakan untuk mengetahui hubungan sebab akibat dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil pengujian ini akan menunjukkan ada tidaknya hubungan kausalitas antara variabel tersebut dan bagaimana arah hubungannya. Taraf uji yang digunakan dalam uji kausalitas granger ini, yaitu tingkat kepercayaan 0,05 (5 persen) dan panjang lag sampai pada lag 2 sesuai pengujian panjang lag optimum yang telah dilakukan.

Tabel 3. Hasil Uji Kausalitas Granger

Kausalitas Variabel	Sig	Keterangan
Pendapatan usaha mempengaruhi PDB Angk Darat	0,0285*	Signifikan

PDB Angk Darat mempengaruhiPendapatan usaha	0,1700	Tidak Signifikan
--	--------	---------------------

Sumber :HasilEstimasiMenggunakanEviews 10

Dari Tabel 3 diatas, dapatdijelaskanbahwakeberlangsunganusaha / pendapatanusahahasecarasignifikanmempengaruhi PDB sub sektorAngkutanDaratdenganprobablilitas $0,0285 < 0,05$, sehingga H_0 ditolakdan H_1 diterimaataudengan kata lain, terdapathubungankausalitasantaraKeberlangsungan usaha / pendapatanusahadan PDB sub sektorAngkutanDarat. Sedangkan sebaliknya PDB sub sektor Angkutan Darat tidak signifikan mempengaruhikeberlangsungan usaha / pendapatan usaha dengan probabilitas $0,1700 > 0,05$, sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak. Pengaruh signifikan variabel pendapatan usaha terhadap PDB sub sektor Angkutan Darat, menunjukkan bahwa keberlangsungan usaha / pendapatan usaha mampu menjadi *leading indicator* bagi PDB sub sektor Angkutan Darat.

D. Uji Hipotesis

Melalui regresi linier sederhana yang menunjukkan hubungan kausalitas antara variabel-variabel independen dan variabel dependen adalah sebagai berikut:

Persamaan Model 2 :

$$Y = b_0 + b \ln X + \epsilon$$

Y = Produk Domestik Bruto sektor Tansportasi Angkutan Darat

b_0 = Konstanta Model 2

X = Keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line*

b = Koefisien Regresi variabel bebas

ϵ = Epsilon (Faktor-faktor lain diluar model 2)

Berdasarkan perhitungan statistik, analisis regresi diperoleh hasil seperti yang tertera dalam tabel dibawah

Tabel 4 Uji Regresi Model

Dependent Variable: Ln_PDB
Method: Least Squares
Date: 08/26/21 Time: 12:56
Sample: 2010Q1 2020Q4
Included observations: 44

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	8,226909	0,175852	46,78327	0,0000
Ln_PENDAPATAN	0,185004	0,012726	14,53740	0,0000
R-squared	0,834212	Mean dependent var		10,77569
Adjusted R-squared	0,830265	S.D. dependent var		0,218702
S.E. of regression	0,090103	Akaike info criterion		-1,931339
Sum squared resid	0,340979	Schwarz criterion		-1,850239
Log likelihood	44,48945	Hannan-Quinn criter.		-1,901263
F-statistic	211,3360	Durbin-Watson stat		2,246648
Prob(F-statistic)	0,000000			

Sumber :HasilEstimasiMenggunakanEviews 10

Hasil Perhitungan pada Tabel 4. dapat dipaparkan hasil regresi adalah sebagai berikut :

$$Y = 8,226909 + 0,185004 X$$

Interpretasi persamaan regresi tersebut adalah sebagai berikut :

1) Nilai Konstanta = 8,226909 artinya secara perhitungan statistik apabila seluruh variabel

ceteris paribus mempunyai nilai konstan, maka nilai Produk Domestik Bruto sektor Tansportasi sub sektor Angkutan Daratadalah sebesar 8,226909 satuan

2) Nilai Koefisen Regresi $b = 0,185004$, artinya nilai elastisitas Keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* terhadap Produk Domestik Bruto sub sektor Angkutan Daratsebesar $E = 0,185004$. Nilai $E < 1$ menunjukkan bahwa peningkatan

Keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* bersifat **Inelastis** terhadap Produk Domestik Bruto sub sektor Angkutan Darat.

Berdasarkan hasil dari Tabel 4 variabel Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* berpengaruh signifikan dan positif terhadap Produk Domestik Bruto sub sektor Angkutan Darat. Nilai probabilitas keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* lebih kecil = dari α ($0,0000 \leq 0,05$).

Besarnya pengaruh Keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* terhadap Produk Domestik Bruto sub sektor Angkutan Darat ditunjukkan oleh nilai R-Squared = 0,834212, artinya besarnya pengaruh Keberlangsungan usaha / Pendapatan usaha KRL *Commuter Line* terhadap Produk Domestik Bruto sub sektor Angkutan Darat sebesar 83,42 persen, sisanya 16,58 persen dipengaruhi faktor-faktor lain di luar model yang diteliti.

E. Pembahasan Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil perhitungan statistik menggunakan metode regresi menunjukkan bahwa Pendapatan Usaha KRL *Commuter Line* berpengaruh signifikan dan positif terhadap produk domestik bruto transportasi angkutan darat. Interpretasi dalam bahasa ilmu ekonomi pengertian signifikan bermakna bahwa hipotesis Pendapatan Usaha KRL *Commuter Line* secara meyakinkan dan berarti dapat dibuktikan mempengaruhi produk domestik bruto transportasi angkutan darat. Tingkat signifikansi dinyatakan dalam angka yang menunjukkan kemungkinan atau resiko kesalahan terhadap pengujian yang dilakukan dimana pada penelitian ini digunakan angka 5 persen atau 0,05. Hasil uji t / uji parsial menghasilkan tingkat signifikansi sebesar 0,0000 atau lebih kecil dari 0,005 yang berarti bahwa Pendapatan Usaha KRL *Commuter Line* berpengaruh signifikan terhadap produk domestik bruto transportasi angkutan darat. Sedangkan pengertian positif memberikan makna bahwa peningkatan serta Pendapatan Usaha KRL *Commuter Line* diikuti juga oleh peningkatan produk domestik bruto transportasi angkutan darat.

Dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi, maka semakin banyak pula perusahaan yang bergerak di bidang transportasi sehingga akan meningkatkan persaingan dalam bidang transportasi. PT. KAI ditunjuk oleh pemerintah untuk menyelenggarakan layanan jasa transportasi darat. Keberadaan kereta api diharapkan bukan hanya sekedar memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi sebagai alat

angkut dan distribusi saja, tetapi lebih untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat sebagai pemakai jasa kereta api, dengan memberikan kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu. Dengan demikian, PT KAI mampu menciptakan keunggulan kompetitif terhadap jasa transportasi publik domestik (Musnaini, 2011). Dalam rangka pemerataan pelayanan kepada semua lapisan masyarakat dan meningkatkan layanan konsumen, selain mengoperasikan sejumlah kereta api komersial yang berfungsi sebagai subsidi silang pada pelayanan kereta api kelas ekonomi, PT KAI juga mengoperasikan sejumlah rangkaian kereta api Kelas Publik seperti kereta penumpang kelas eksekutif, bisnis, argo dan kelas ekonomi unggulan.

Persaingan dalam bisnis transportasi yang sangat kompetitif, memacu PT. KAI untuk memikirkan dan melakukan langkah-langkah yang tepat untuk tetap dapat bersaing dalam bisnis tersebut. Mempertahankan kepuasan pelanggan merupakan salah satu langkah yang tepat untuk tetap dapat bersaing dan menguasai pangsa pasar. Dengan memberikan pelayanan yang baik, akan menimbulkan dampak positif bagi perusahaan. Hal ini dapat ditempuh melalui berbagai cara, teknik dan metode yang dapat menarik lebih banyak orang menggunakan atau memakai produk yang dihasilkan perusahaan sehingga dapat menjadi penciri bagi perusahaan dalam memberikan pelayanan yang memuaskan bagi penumpang agar selalu diingat. Pada umumnya konsumen lebih banyak memilih produk yang mengutamakan kenyamanan. Menurut Septina (2011), kenyamanan akan berdampak pada kepuasan penumpang yaitu lingkungan kenyamanan harus tertib, teratur, disediakan ruang tunggu yang nyaman, bersih, rapi, lingkungan yang indah dan sehat serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung pelayanan seperti toilet, tempat ibadah dan lain-lain. Hal tersebut juga harus didukung oleh semua elemen dan para karyawan dalam perusahaan tersebut.

Sejumlah keberhasilan yang telah dicapai selama tahun 2018 dalam berbagai aspek operasional maupun keuangan dapat menjadi bukti bahwa KAI telah berada di jalur yang tepat untuk terus berkembang dan bergerak maju menuju tujuan strategis di masa depan. Oleh sebab itu, KAI senantiasa melihat jauh ke depan, di mana hal ini memerlukan tekad dan inisiatif untuk selalu terbuka dengan berbagai peluang baru, merevitalisasi daya saing dan memperbarui kompetensi yang dimiliki dan mengembangkan landasan usaha yang berkesinambungan. Dari sisi pendapatan, KAI mencatat pendapatan sebesar Rp 19,95 triliun, jumlah tersebut naik 11,23 persen dari tahun 2017 yang sebesar Rp 17,94 triliun. Akan

tetapi, meski pendapatan PT KAI naik, beban pokok pendapatan dan beban usaha juga meningkat. Beban pendapatan naik dari Rp 4,62 triliun menjadi Rp 5,76 triliun, sedangkan beban usaha naik dari Rp 1,97 triliun menjadi Rp 2,76 triliun. Hal ini menjadikan laba usaha sebesar Rp 3 triliun berbanding tahun sebelumnya Rp 2,64 triliun. Namun jumlah laba komprehensif yang dapat diatribusikan kepada pemegang saham sebesar Rp 1,77 triliun atau naik 19,99 persen dari sebelumnya Rp 1,48 triliun.

Di tahun 2019 KAI berhasil menorehkan berbagai peningkatan, baik dari segi layanan, maupun dari angka pendapatan. Sepanjang 2019, PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI mampumendulangi pendapatan Rp. 22,6 triliun (unaudited). Jumlah ini naik 13,2 persen dari tahun 2018 yang sebesar Rp 19,95 triliun. Penyumbang terbesar dari kenaikan pendapatan KAI ini masih berasal dari pendapatan penumpang kereta antar kota. Jumlahnya mencapai 19 persen dari total pendapatan. Selain itu, dengan angka Rp. 22,6 triliun ini, maka pendapatan KAI terus naik sejak dua tahun terakhir. Tahun 2017, pendapatan KAI yaitu sebesar Rp 17,94 triliun, naik menjadi 11,2 persen pada 2018. Komitmen Perseroan untuk terus melaju di jalur yang tepat dan tiada henti menghubungkan negeri berhasil dipertahankan dan menghasilkan torehan-torehan terbaik bagi Perseroan dan seluruh pemangku kepentingan. Peningkatan layanan perjalanan kereta api berupa kesesuaian jadwal keberangkatan dan penyempurnaan fasilitas di stasiun-stasiun milik KAI juga berhasil dilakukan sebagai bentuk upaya Perseroan untuk menunjukkan komitmennya.

Pada tahun 2020, PT Kereta Api Indonesia (Persero) (KAI) mencatat pendapatan sebesar Rp. 18,07 triliun di 2020. Angka tersebut mengalami penurunan sebesar 31,16 persen dibandingkan 2019 yang sebesar Rp. 26,25 triliun karena pandemi covid-19. Mengutip laporan keuangan yang dipublikasikan, penurunan terbesar berasal dari pendapatan angkutan dan usaha lainnya yakni dari Rp. 22,52 triliun menjadi Rp. 14,41 triliun. Selain itu, KAI juga mencatat beban keuangan sebesar Rp. 953,06 miliar, beban selisih kurs sebesar Rp. 13,39 miliar, dan kerugian lain-lain sebesar Rp. 600,89 miliar. Dari performa keuangan tersebut, KAI mencatat rugi yang diatribusikan kepada pemilik entitas induk sebesar Rp. 1,6 triliun. Biasanya pendapatan KAI bisa mendapatkan Rp. 23 miliar dalam satu hari, tapi saat pandemi hanya mencapai ratusan juta rupiah per hari.

Saat ini KRL *Commuter Line* memberikan kontribusi 70 persen penumpang dan pendapatan 30 persen bagi PT KAI. Untuk meningkatkan

keberlangsungan usahanya PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI akan membangun kerja sama yang sinergis pada 2021 ini dan terbuka untuk melakukan kerja sama dengan berbagai pihak guna menghasilkan nilai tambah. Langkah kolaboratif akan KAI lakukan di antaranya pada angkutan barang. KAI akan melakukan optimalisasi angkutan dan menjalin kerja sama baru dengan para pelaku usaha untuk meningkatkan volume angkutan barang. Selain itu, dari sisi pengusahaan aset, KAI akan menawarkan *naming rights stasiun* untuk memberikan kesempatan kepada mitra yang ingin melakukan *branding stasiun* yang KAI kelola dengan brand atau produknya. Selain itu, langkah kolaboratif untuk pengamanan aset berupa tanah dan bangunan tetap dilakukan pada tahun ini. Langkah itu berupa pendekatan secara persuasif kepada para penghuni agar mau melakukan kontrak sewa, penertiban bekerja sama dengan aparat penegak hukum seperti Kejaksaan untuk supervisi dan pendampingan, dan pensertifikatan bekerja sama dengan Kementerian ATR/BPM RI dan Jajaran Kantor BPN. Diharapkan pada 2021 KAI dapat memberikan kontribusi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di sektor transportasi dan logistik dengan semangat adaptif, solutif, dan kolaboratif untuk Indonesia.

Dari sisi ekonomi, kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional (PDB) cukup besar dari PDB nasional. Kontribusi tertinggi disumbangkan oleh angkutan jalan dan terendah oleh angkutan kereta api. Mengutip studi yang dilakukan oleh LPPM FE UI, bahwa kenaikan stok jalan termasuk rel kereta api sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%. Karenanya, pemerintah Indonesia memandang penting pembangunan infrastruktur jalan / rel kereta api baik dalam bentuk investasi pemerintah maupun investasi swasta dalam proyek kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU). Pemerintah Indonesia mendorong pengembangan transportasi massal berbasis kereta api. Melalui moda transportasi ini, Indonesia dapat menghemat Rp 40 Triliun dari biaya operasi kendaraan bermotor dan Rp 60 Triliun untuk waktu perjalanan. Nilai tersebut setara dengan 4% dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Jabodetabek. Penggunaan transportasi massal juga akan mengurangi kemacetan lalu lintas secara signifikan. Data dari PT KAI *Commuter Line* Indonesia (PT KCI), jumlah penumpang mencapai 336 juta orang dari dan menuju Jakarta ke dan dari wilayah sekitar Jakarta pada tahun 2019.

V. Kesimpulan dan Saran

A. Kesimpulan

Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional (PDB) cukup besardari PDB nasional. Kenaikan stok jalan termasuk rel kereta api sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%. Oleh karenanya, pemerintah Indonesia memandang penting pembangunan infrastruktur jalan / relkereta api baik dalam bentuk investasi pemerintah maupun investasi swasta dalam proyek kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) yang akan memberikan jaminan pada keberlangsungan usaha jasa layanan transportasi publik kereta rel listrik *Commuter Line* sehingga berpengaruh signifikan terhadap produk domestik bruto transportasi sektor angkutan darat.

B. Saran

Untuk meningkatkan kontribusi sektor angkutan perkeretaapian terhadap produk domestik bruto transportasi angkutan darat, PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI disarankan untuk membangun kerja sama yang sinergis pada 2021 ini dan terbuka untuk melakukan kerja sama dengan berbagai pihak guna menghasilkan nilai tambah. Diharapkan pada 2021 KAI dapat memberikan kontribusi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di sektor transportasi dan logistik dengan semangat adaptif, solutif, dan kolaboratif untuk Indonesia.

Daftar Pustaka

- Adawia, P. R., Azizah, A., & Endriastuty, Y. (2017). Kepuasan Konsumen Kereta Api Commuter Line (Studi Kasus Commuter Line Arah Cikarang Ke Jakarta Kota). *Sebatik*.
- Bungin Burhan. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologi Ke Arah Ragam Varian Kontemporer*.
- Fatimah, S. (2019). Pengantar Transportasi. *Myria Publisher*.
- Junaidi, J., Gani, I., & Noor, A. (2020). Analisis Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur. *Forum Ekonomi*.
- Labus, M., Despotović-Zrakić, M., Bogdanović, Z., Barać, D., & Popović, S. (2020). Adaptive e-business continuity management: Evidence from the financial sector. *Computer Science and Information Systems*.
<https://doi.org/10.2298/CSIS190202037L>

Ningtyas, M. N., & Andarsari, P. R. (2021). Peran Perilaku Keuangan dalam Memoderasi Literasi Keuangan dan Keberlangsungan Usaha. *Jurnal Riset Dan Aplikasi: Akuntansi Dan Manajemen*.
<https://doi.org/10.33795/jraam.v5i1.004>

Nugroho, D. A., & Malkhamah, S. (2018). Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i1.640>

Pogonyi, C. G. (2020). The wider economic benefits of transportation. In *Advances in Transport Policy and Planning*.
<https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2020.09.001>

Publikasi BPS. (2020). Publikasi Statistik Indonesia 2020. *Publikasi Statistik Indonesia 2020*.

Sukirno, S. (2018). *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan. e-conversion - Proposal for a Cluster of Excellence*.

Transportasi, S. S. (2020a). Statistik Transportasi Darat 2019. *BPS RI*.

Transportasi, S. S. (2020b). Statistik Transportasi Darat 2019. *BPS RI*.

Widiyatmoko, F. (2018). Dinamika Kebijakan Transportasi Online. *Journal of Urban Sociology*.
<https://doi.org/10.30742/jus.v1i2.570>