

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bus rel (*railbus*) adalah variasi dari kereta rel, yang dalam pembuatannya menggunakan bahan yang lebih ringan, menggunakan prinsip-prinsip yang dipakai dalam pembuatan bus (terutama dalam konstruksi gerbong dan tata ruang), dan dirancang untuk digunakan pada jalur rel yang kurang padat. Kendaraan ini dapat bergerak sendiri-sendiri ataupun dirangkaikan. Bus rel dapat pula menggunakan ban, bukan *boogie* sebagaimana lazimnya kereta api, namun bergerak di jalur yang tertentu (seperti rel) (Wikipedia: 2014).

Kota Surakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia, penataan sistem angkutan umum di Kota Surakarta sangat penting artinya guna mewujudkan angkutan umum yang nyaman, efisien, aman, dan handal. Bila melihat dari kondisi geografisnya, Kota Surakarta merupakan daerah yang strategis dan menjadi pusat simpul kegiatan kabupaten di sekitarnya, yakni: Sukoharjo, Wonogiri, Klaten, Sragen, Boyolali dan Karanganyar. Pada saat ini perkembangan moda transportasi wisata di Kota Surakarta semakin maju dengan pesat. Hampir setiap dekade terjadi kreatifitas moda transportasi massal baru, seperti Batik Solo Trans (BST) dengan 2 (dua) koridor. Pada rute rel kereta yang sama terdapat kereta api Sepur Kluthuk Jaladhara merupakan kereta wisata yang juga salah satu mempunyai daya tarik yang hanya ada di Kota Budaya ini. Kenyamanan Sepur Kluthuk Jaladhara sebanding dengan hotel berbintang, namun ada suatu kelebihan yang tidak dimiliki oleh hotel berbintang, yakni pengalaman

commit to user

goyangan selama dalam perjalanan. Ini merupakan suatu bukti keberhasilan pembangunan yang dilakukan pemerintah Kota Surakarta, tentunya perkembangan pariwisata akan mengalami peningkatan. Banyak di antara mereka menggunakan waktu luangnya untuk melakukan perjalanan wisata, sehingga gagasan ide-ide yang unik, kreatif dan baik diciptakan oleh Pemerintah Kota Surakarta yang sudah ahli di bidangnya.

Sekarang ini pariwisata merupakan salah satu jasa terbesar di dunia. Sektor pariwisata diharapkan menjadi sektor unggulan, seperti Kota Surakarta yang menjadi kota besar atau metropolitan merupakan suatu kebutuhan yang tidak bisa terelakkan. Dunia pariwisata menjanjikan kesenangan hati bagi wisatawan yang ingin berlibur menghilangkan kepenatan, dengan meningkatnya minat wisatawan maka akan berdampak positif. Selain itu industri pariwisata juga dapat prioritas utama dari pembangunan karena memiliki manfaat yang multiguna yaitu memperluas lapangan kerja dan kesempatan berusaha, meningkatkan pendapatan masyarakat di sekitar obyek wisata, merangsang aktivitas pariwisata lainnya dan pariwisata merupakan harapan positif dalam suksesnya pembangunan nasional.

Railbus Bathara Kresna adalah armada kereta api dalam moda transportasi di Kota Surakarta. Railbus ini 80% buatan Indonesia dengan Nomor Kereta (K3 2 10 01), (K3 2 10 02) dan (K3 2 10 03) memakan biaya Rp.18.000.000.000 (delapan belas miliar rupiah), dapat menampung 160 (seratus enam puluh) penumpang, memiliki 3 (tiga) kereta dalam 1 (satu) set rangkaian kereta, serta beroperasi pada DAOP (Daerah Operasi) VI Yogyakarta. Railbus Bathra Kresna adalah railbus kedua di Indonesia setelah railbus Kertalaya di Sumatera Selatan.

Nama Bathara Kresna berasal dari tokoh Mahabharata, Krishna atau Kresna yang bertugas menyelamatkan dunia dan menegakkan kebenaran setelah perang di Kurukshetra. Karakteristik tokoh tersebut kemudian dilekatkan pada Railbus Bathara Kresna sehingga menumbuhkan kebanggaan bagi setiap penumpangnya (Wikipedia: 2015).

Railbus Bathara Kresna diluncurkan pada tanggal 26 Juli 2011, namun baru resmi beroperasi mulai 5 Agustus 2012, sempat berhenti beroperasi pada sekitar awal tahun 2013 karena rangkaian railbus yang sering rusak, sehingga dibawa ke pabrik PT. INKA (Industri Kereta Api) di Madiun untuk diperbaiki. Hingga 2015 railbus ini hanya diberhentikan sementara di Dipo Solo Balapan (SLO) sampai pada akhirnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memutuskan untuk mengoperasikan kembali railbus ini. Setelah itu, pada tanggal 11 Maret 2015 Railbus Bathara Kresna mulai dioperasikan lagi serta diresmikan oleh Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan, di Stasiun Purwosari dengan jurusan Stasiun Purwosari (PWS) – Stasiun Solo Kota (STA) – Stasiun Sukoharjo (SKH) – Stasiun Pasar Nguter (PNT) – Stasiun Wonogiri (WNG) PP. Railbus memakai jalur rel KA yang telah lama menjadi bagian unik Kota Surakarta karena satu-satunya di Indonesia. Berada di tengah kota melewati Jalan Slamet Riyadi, railbus ingin mengembalikan kenangan moda transportasi trem pada zaman pemerintahan Keraton Kasunanan Surakarta di bawah pimpinan Sinuwun Pakubuwana X (www.tentangsolo.web.id).

Railbus Bathara Kresna inilah yang menjadi sasaran calon penumpang dari Kota Surakarta, Sukoharjo dan Wonogiri untuk dijadikan *multiplier effect* (efek

pengganda) dan sarana moda transportasi menuju daerah destinasi wisata lokal, melalui program pemerintah ini diharapkan masyarakat lokal akan mengetahui pentingnya sarana transportasi masal dan mendukung program pemerintah, yaitu Railbus Bathara Kresna.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah latar belakang dioperasionalkannya Railbus Bathara Kresna?
2. Bagaimana peran Railbus Bathara Kresna sebagai penunjang pariwisata Kota Surakarta serta pemasaran, kendala-kendala, dan solusinya ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui latar belakang diadakannya Railbus Bathara Kresna.
2. Untuk mengetahui peran Railbus Bathara Kresna sebagai penunjang pariwisata Kota Surakarta, pemasaran, kendala-kendala, dan solusinya.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu :

1. Manfaat Teoritis:
 - a. Sebagai bahan pertimbangan yang ada untuk menentukan langkah-langkah yang akan diambil khususnya mengenai Railbus Bathara

Kresna Sebagai Moda Transportasi Penunjang Pariwisata Kota Surakarta.

- b. Berguna untuk menambah ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan dunia pariwisata.

2. Manfaat Praktisi:

- a. Manfaat dari penulisan ini dapat memberikan gambaran bagi pembaca mengenai perkembangan sarana moda transportasi di Kota Surakarta khususnya.

E. Kajian Pustaka

Salah Wahab, dalam bukunya *Manajemen Kepariwisata*, 1988:156. Pemasaran wisata sebagai upaya-upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan oleh organisasi nasional dan atau badan-badan usaha pariwisata, pada taraf internasional, nasional dan lokal, guna memenuhi kepuasan wisatawan baik secara kelompok maupun pribadi masing-masing, dengan maksud meningkatkan pertumbuhan pariwisata. Buku ini membantu penulis dalam memahami tentang manajemen pengoperasian Railbus Batara Kresna secara baik.

Salah Wahab, dalam bukunya *Pemasaran Pariwisata*, 1992. Menjelaskan pemasaran adalah pertukaran barang dan jasa (*goods and services*) untuk memenuhi atau memuaskan kebutuhan dan keinginan. Dalam hal ini pemasaran pada dasarnya dianggap media pertukaran barang dan jasa yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan manusia. Upaya penjualan sudah dilakukan penjual untuk mengubah produknya menjadi uang; sedangkan upaya pemasaran

bermaksud memuaskan kebutuhan pelanggannya dengan cara produknya yang baik dan semua hal yang erat kaitannya dengan itu antara lain pembuatan, pengiriman dan akhirnya pemanfaatan barang kebutuhan itu. Dari definisi di atas dapat diketahui bahwa dalam upaya pemasaran suatu produk sangat memperhatikan kepuasan konsumen dengan cara memberikan pelayanan dan produk yang baik, karena hal itu merupakan pintu gerbang menuju tercapainya keuntungan yang maksimal. Untuk itu penyusunan sebuah paket wisata harus dengan melihat banyak pertimbangan sesuai apa yang sedang banyak diminati oleh pasar saat itu.

Hal itu bisa juga dilakukan dengan pemilihan lokasi obyek yang menarik, pendistribusian waktu yang tepat. Dan tentu saja harus didukung dengan memberikan kepuasan pada konsumen secara psikologis. Dari definisi pemasaran tersebut dapat dikatakan bahwa pemasaran adalah suatu cara dalam menjalankan suatu usaha dengan lebih menitikberatkan perhatian terhadap pelanggan dari pada terhadap produk. Pemasaran maupun promosi paket wisata mengikuti asas-asas pemasaran dan promosi secara umum.

Salah satu usaha untuk mempengaruhi dan menghimbau para calon wisatawan (*potencial tourist*) agar mereka mengunjungi daerah tujuan wisata yang ditawarkan. Strategi pemasaran adalah metode operasional yang dipergunakan untuk mencapai sasaran atau tujuan secara keseluruhan, dalam suatu tenggang waktu yang lama.

Dalam proses perencanaan pemasaran, dapat menggambarkan posisi manager pemasaran berada di tengah-tengah serangkaian informasi yang akan

dinilainya dalam rangka penyusunan perencanaannya. Manager pemasaran ini bisa dalam organisasi pariwisata nasional, regional, sektoral, manca produk atau produk tunggal. Adapun strategi yang digunakan dalam pemasaran, antara lain sebagai berikut:

1. Mendorong atau menarik.
2. Berpijak pada sektor-sektor yang semakin bertambah.
3. Spesialisasi
4. Kembangkan suatu kebijakan yang mantap mengenai produk-produk baru.
5. Pikirkanlah bagaimana meningkatkan pamor merk produk anda.
6. Rebutlah tambang emas yang belum digarap.
7. Perlukah suatu produk yang sudah mulai menurun daya tariknya diperbaiki.
8. Hargailah para pelanggan sebagai manusia yang patut dihormati.
9. Tampilkan produksi yang berkualitas.
10. Perlukan menyediakan sebanyak mungkin jenis produk.

Buku ini membantu penulis dalam memahami tentang cara pemasaran Railbus Bathara Kresna secara baik agar dikenal semua kalangan masyarakat mengingat pentingnya transportasi umum.

Doni Arif Yulianto, dalam karya ilmiahnya *Potensi Kereta Api Wisata Sepur Kluthuk Jaladara Sebagai Penunjang Pariwisata di Kota Solo*, 2013. Kereta Wisata Sepur Kluthuk Jaladara adalah kereta uap yang dijalankan dengan kayu bakar, kayu yang digunakan untuk bahan bakar adalah kayu Jati. Kereta

Wisata Sepur Kluthuk Jaladara didatangkan Pemerintah Kota Surakarta dan PT Kereta Api dari Museum Ambarawa, Semarang, Jawa Tengah, ke Stasiun Jebres Surakarta dengan menggunakan tiga truk. Kereta Wisata Sepur Kluthuk ini buatan Jerman tahun 1896 dengan Nomor Loko C 1218. Kereta ini mampu membawa dua gerbong, dengan Nomor Seri TR 144 dan TR 16 dan bisa mencapai 76 penumpang. Kereta ini diperkirakan berusia 143 tahun. kondisi kereta ini masih sangat terawat secara baik, berwarna hitam, berat kereta ini sekitar 45 ton, cerobong asap di bagian atas mengingatkan penggemar film-film Eropa di masa lalu. Karena itulah, ketika Solo menggagas untuk menghidupkan kembali jalur kereta wisata kuno dengan lokomotif uap di sepanjang rel Jalan Slamet Riyadi dari Stasiun Purwosari, PT Kereta Api Indonesia meminjamkan lokomotif itu ke Solo (Sumber: www.solosteamloco.com).

Buku ini membantu penulis dalam memahami tentang Latar Belakang Masalah yang berkaitan dengan erat sarana Kereta Api sebagai moda transportasi penunjang pariwisata Kota Surakarta.

F. Metode Penelitian

Untuk mempermudah penulis dalam mendapatkan data yang dibutuhkan maka penulis menggunakan metode sebagai berikut :

1. Lokasi Penelitian

Dalam menyusun tugas akhir, untuk data lokasi penelitian yang dilakukan di antaranya: Kantor Dinas Perhubungan, Jalan Menteri Supeno No.7 Manahan, Banjarsari, Surakarta dan Kereta Api Railbus Bathara Kresna.

2. Teknik pengumpulan Data

Dalam menyusun tugas akhir ini diperoleh dari:

a. Observasi

Observasi dapat dilakukan baik secara langsung maupun tidak langsung. Teknik observasi langsung adalah teknik pengumpulan data dimana peneliti mengadakan pengamatan secara langsung meneliti kejadian yang sedang berlangsung. Dengan cara ini data yang diperoleh adalah data faktual dan aktual dalam artian data yang dikumpulkan diperoleh pada saat peristiwa berlangsung. Observasi lapangan dilakukan pada saat berlangsungnya di stasiun Purwosari dan selama perjalanan Railbus Bathara Kresna.

b. Studi Dokumen

Dokumen adalah metode pengumpulan data dengan melakukan pencarian dokumen yang diperlukan, yaitu dokumen data kunjungan wisatawan ke Kota Surakarta dari tahun 2010-2014 dan Data Perkembangan Jumlah Hotel Di Kota Surakarta dari tahun 2010-2014 dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surakarta.

c. Wawancara

Wawancara yaitu mengadakan dialog atau wawancara secara langsung di antaranya:

1. Pengelola Railbus Bathara Kresna untuk mengumpulkan data dalam menentukan strategi pengembangan dan pemasaran.

2. Penumpang Railbus Bathara Kresna untuk mengumpulkan data mengenai kendala-kendala dan solusinya

- d. Studi Pustaka

Sumber data kepustakaan diperlukan untuk melengkapi data yang belum diperoleh dalam menyusun tugas akhir, antara lain berupa buku, laporan penelitian dan majalah yang didapatkan Lab. Usaha Perjalanan Wisata Universitas Sebelas Maret, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan tugas akhir ini disusun dalam 4 (empat) bab, sebagai berikut :

BAB I, pendahuluan yang menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II, sejarah dan profil Kota Surakarta serta gambaran umum wisata di Kota Surakarta yang berisi tentang daya tarik apa saja yang dimiliki oleh Kota Surakarta yang dapat dinikmati oleh para wisatawan yang berkunjung ke sana.

BAB III, hasil penelitian dan pembahasan yang menguraikan tentang Latar Belakang Railbus Bathara Kresna, Peran Railbus Bathara Kresna sebagai penunjang pariwisata di Kota Surakarta, Gambaran Umum Railbus Bathara Kresna dan Karakteristik Penumpang Railbus Bathara Kresna.

BAB IV, penutup yang berisi tentang kesimpulan dan saran berdasarkan dari uraian bab sebelumnya.