

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Defenisi transportasi menurut beberapa para ahli adalah sebagai berikut:

- a. Menurut Morlok (1978) transportasi didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lainnya.
- b. Menurut Bowersox (1981) transportasi adalah perpindahan barang barang atau peumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan di butuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan ssuatu (barang) dari suatu tempat ketempat tempat lain atau tanpa sarana.
- c. Menurut Papacostas (1987) transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan *control* sistem yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ketempat lain serta efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
- d. Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu.

Terdapat tiga jenis moda yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa transportasi, yaitu moda darat, laut dan udara untuk melayani kebutuhan pelayanan jasa transportasi dalam kota, hanya digunakan moda darat yaitu moda rel (kereta api), moda jalan raya (bus kota dan angkutan kota) serta moda paratransit lainnya.

## **2.2 Teori permintaan**

Permintaan diartikan secara absolut yaitu menunjukkan jumlah barang yang dibutuhkan, sedangkan dari sudut ilmu ekonomi permintaan mempunyai arti apabila didukung oleh daya beli konsumen yang disebut dengan permintaan efektif. Jika permintaan hanya didasarkan atas kebutuhan saja dikatakan sebagai permintaan absolut (Nicholson, 1995).

Terdapat dua model dasar permintaan yang berkaitan dengan harga, pertama adalah kenaikan harga menyebabkan para pembeli mencari barang lain yang dapat digunakan sebagai pengganti terhadap barang yang mengalami kenaikan harga (substitusi atau komplementer). Bila kenaikan harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain meningkat (hubungan positif), disebut barang substitusi (Nicholson, 1995). Apabila harga turun maka orang mengurangi pembelian terhadap barang lain dengan menambah pembelian terhadap barang yang mengalami penurunan harga. Penurunan harga suatu barang menyebabkan penurunan permintaan barang substitusinya, dimana barang substitusi adalah barang yang dapat berfungsi sebagai pengganti barang lain (Nicholson, 1995).

Bila dua jenis barang saling melengkapi, penurunan harga salah satunya mengakibatkan kenaikan permintaan akan yang lainnya dan sebaliknya jika terjadi

kenaikan harga salah satunya akan mengakibatkan penurunan permintaan terhadap barang lainnya. Bila kenaikan harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain menurun (hubungan negatif), maka disebut barang komplementer (Nicholson, 1995).

Sudarsono (1990), mengatakan bahwa tujuan dari teori permintaan adalah mempelajari dan menentukan berbagai faktor yang mempengaruhi permintaan. Faktor-faktor yang dimaksudkan adalah harga barang itu sendiri, harga barang lainnya (bersifat substitusi atau komplementer), pendapatan dan selera konsumen. Maka distribusi pendapatan, jumlah penduduk, tingkat preferensi konsumen, kebijaksanaan pemerintah, tingkat permintaan dan pendapatan sebelumnya turut juga mempengaruhi permintaan suatu barang.

Selanjutnya Reksoprayitno (2000), perkembangan teori permintaan konsumen atas dua bagian yaitu: teori permintaan statis dan teori permintaan dinamis. Teori permintaan statis dinamakan juga sebagai teori permintaan tradisional, yang memusatkan perhatiannya pada perilaku konsumen serta beberapa faktor lain yang mempengaruhi permintaannya. Faktor-faktor ini antara lain adalah: harga barang yang diminta, harga barang lainnya, tingkat pendapatan dan selera. Teori permintaan statis ini didasarkan pada beberapa asumsi yaitu: permintaan pasar merupakan total permintaan perseorangan (individu), konsumen berperilaku rasional, sementara harga dan pendapatan dianggap tetap dan yang termasuk dalam teori permintaan statis ini adalah teori utilitas ordinal (*ordinal utility theory*) dan teori kardinal utilitas (*cardinal utility theory*).

### 2.3 Permintaan Angkutan

Jasa angkutan kota merupakan bagian dari suatu sistem transportasi kota. Tingkat kebutuhan angkutan kota erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan (*trip distribusi*) pengguna jasa angkutan kota (penumpang). Perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas angkutan dan meningkatkan investasi bukan merupakan hal yang mudah. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan kata lain jika aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula (Morlok, 1995). Karenanya permintaan angkutan ini disebut sebagai permintaan yang diturunkan (*derived demand*) dari suatu kebutuhan manusia akan barang dan jasa lain sebagai akibat terjadinya perkembangan aktivitas sosial ekonomi masyarakat. Keperluan kita akan sarana transportasi seperti bis kota, angkutan kota, taksi dan lain-lain misalnya karena kita ingin pergi bekerja, melancong, kesekolah, berbelanja, ke toko atau ke pasar atau untuk ganti moda seperti pergi ke pendahuluan laut atau bandar udara.

Menurut Simbolon (2003), permintaan transportasi adalah besarnya jumlah jasa transportasi yang dibutuhkan untuk mengangkut manusia atau barang dari ke suatu lokasi/wilayah.

Dalam menentukan kualitas kebutuhan jasa transportasi perlu diperhatikan konsep berikut:

1. Jumlah jasa angkutan yang diminta merupakan kuantitas yang diinginkan.

2. Jumlah yang diinginkan konsumen dipengaruhi oleh daya beli, jenis jasa angkutan, dan selera konsumen.
3. Kuantitas yang diminta berbeda dengan kuantitas nyata.
4. Pembelian yang diinginkan berbeda dengan pembelian riil atau sebenarnya.

Dengan demikian jumlah yang diminta bukan merupakan harapan kosong, tetapi merupakan permintaan efektif. Permintaan efektif ini merupakan jumlah jasa angkutan yang bersedia dibayar oleh konsumen dengan tingkat tarif tertentu. Kuantitas yang diminta ini selanjutnya merupakan arus pembelian jasa angkutan yang kontiniu. Oleh karena itu, kuantitas permintaan harus dinyatakan dalam satuan kursi (*seat*), trayek penerbangan atau pelayaran (Simbolon, 2003).

Permintaan oleh konsumen sangat erat kaitannya dengan pertimbangan pelayanan (*service*) yang akan didapatkan dari jasa transportasi yang digunakan. Adisasmita (2010), mengemukakan bahwa kualitas jasa transportasi harus disediakan secara efektif dan efisien. Jasa pelayanan transportasi diusahakan secara lancar (*speed*), aman (*safety*), cukup (*adequacy*) frekuensi (*frequency*), teratur (*reguler*), bertanggung jawab (*responsbility*), murah (*acceptable cost*) dan nyaman (*comfort*).

Dalam memilih moda transportasi, masyarakat memiliki banyak pertimbangan mulai dari segi sarana dan prasarana transportasi hingga kondisi struktur rumah tangga. Menurut Chuen, karim dan Yusoff (2014), pada umumnya terdapat tiga garis besar karakteristik yang mempengaruhi individu dalam menentukan moda transportasi, yakni:

1. *Characteristic of the travelers* (karakteristik penumpang) seperti latar belakang penumpang, struktur rumah tangga dan pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, pilihan kendaraan yang tersedia.
2. *Characteristic of trips* (karakteristik perjalanan) seperti tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan jarak perjalanan.
3. *Characteristic of transport facility* (karakteristik fasilitas transportasi) seperti durasi perjalanan, biaya, kualitas pelayanan dan ketersediaan area parkir.

#### **2.4 Tarif angkutan**

Perusahaan angkutan menghasilkan produk yang berupa jasa, dimana jumlah jasa yang dihasilkan dihitung menurut ton-km. Dalam hubungan ini, maka tarif angkutan merupakan harga atas jasa-jasa yang dihasilkannya yaitu harga (uang) yang harus dibayar oleh para pemakai jasa angkutan (Kamaluddin,2003).

Dalam masalah tarif ini, industri transportasi juga berpegang pada prinsip-prinsip bahwa tarif angkutan dihubungkan dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan untuk memberikan jasa pelayanan yang bersangkutan, tetapi pada dasarnya terdapat faktor lain yaitu *value* atau nilai yang dapat diberikan pada jasa tersebut yang mempengaruhi cara dan dasar penentuan tarif yang bersangkutan.

Menurut Salim (2000), harga jasa angkutan dapat ditentukan dengan sistem tarif atau perjanjian sewa (*charter*). Jasa angkutan seperti jasa-jasa lainnya tidak dapat diproduksi, disimpan seperti barang lainnya. Tarif merupakan suatu bentuk harga jasa angkutan yang harus dibayarkan oleh pemakai jasa kepada penyedia pelayanan jasa kepada penyedia pelayanan jasa. Harga jasa angkutan melalui perjanjian lebih mudah ditetapkan karena sifat berlakunya terbatas.

Menurut Kamaluddin (2003). Pada prinsipnya tarif angkutan umum dipengaruhi dan ditentukan atas dasar dua faktor utama yaitu *cost of services* dan *value of service*. Perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional (*cost of service*) ini adalah menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan per ton-kilometer untuk banyak atau penumpang per-kilometer untuk angkutan penumpang.

Sullivan dalam Rahayuningsih (2007) mengemukakan bahwa terdapat dua jenis sistem tarif:

1. Sistem harga/tarif datar, dalam sistem ini penumpang membayar harga yang sama tanpa mengingat jauhnya perjalanan. Sistem harga datar pada umumnya dipergunakan dalam kota dimana sebagian besar perjalanan relatif pendek atau dekat. Akan tetapi jika wilayah kota menjadi semakin luas dan rute menjadi lebih panjang, masing-masing panjang perjalanan bervariasi akan lebih banyak. Di kota, tarif datar (*flat*) untuk rute yang lebih panjang ke pinggiran kota lebih tinggi dari pada untuk rute yang lebih pendek di dalam dan dekat pusat kota.
2. Sistem tarif yang berhubungan dengan jarak, sistem ini dihitung menurut jarak yang dia kehendaki untuk bepergian. Pada pelayanan jarak jauh sistem harga atau tarif sangat penting karena panjang rute berbeda. Sehingga operator perlu mengetahui panjang tiap bagian dari rute sehingga tarif yang benar dapat dimengerti.

Masalah pokok dalam menentukan tarif adalah dasar penetapan tarif angkutan yang dikaitkan dengan jarak. Oleh karena itu, biaya angkutan berubah-ubah menurut jarak yang harus ditempuh, maka struktur dasar tarif angkutan yang

lazim dipakai ialah berdasarkan *milliage basis*, yaitu berdasarkan faktor jarak yang dinyatakan dalam mil atau kilometer, dengan kata lain dihubungkan atau disesuaikan dengan jarak yang harus ditempuh.

## **2.5 Hubungan Antara pendapatan, Tarif, dan Kenyamanan Terhadap Permintaan Angkutan Kota**

### **2.5.1 Hubungan Antara Pendapatan dan Permintaan Angkutan Kota**

Menurut Nasution (2004), apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat. Pendapatan bahkan berpengaruh terhadap pola pergerakan penduduk. Dalam melakukan pergerakan atau mobilisasi diperlukan sarana transportasi.

Pada penduduk yang berpendapatan rendah menggunakan sarana transportasi untuk melakukan perjalanan dengan keadaan yang lebih rendah dibandingkan dengan penduduk yang berpendapatan lebih tinggi. Pada tingkat pendapatan tertentu masyarakat hanya menggunakan angkutan umum yang biasa saja. Pada tingkat yang lebih tinggi lagi, masyarakat mulai mempertimbangkan sarana transportasi yang lebih berkualitas. (Warman dkk, 2014).

### **2.5.2 Hubungan Antara Tarif dan Permintaan Angkutan Kota**

Tarif merupakan biaya yang dikenakan kepada orang menggunakan jasa. Penetapan tarif dilakukan dengan mempertimbangkan aspek kesediaan membayar konsumen yakni sejauh mana kemampuan konsumen jasa transportasi untuk membayar tingkat tarif tertentu.



Berbicara masalah tarif dan permintaan tentu sangat erat kaitannya. Seperti yang dijelaskan oleh Sadono Sukirno (2003) bahwa dalam hukum permintaan dijelaskan sifat hubungan antara permintaan suatu barang atau jasa dengan tingkat harganya dimana pada hakikatnya menyatakan bahwa makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan barang tersebut. Sebaliknya, jika makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit permintaan terhadap barang tersebut.

### **2.5.3 Hubungan Antara Kenyamanan dan Permintaan Angkutan Kota**

Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transportasi. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transportasi yang lebih tinggi dari pada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan. Faktor kenyamanan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

## **2.6. Penelitian Terdahulu**

Beberapa penelitian terdahulu dan penelitian lanjutan dengan menggunakan permodalan permintaan angkutan antara lain:

Yafiz (2002) meneliti tentang kinerja jasa transportasi angkutan kota keterkaitan dengan syarat kelancaran, kenyamanan dan keamanan. Secara riil kondisi yang terjadi saat ini bahwa meningkatnya permintaan jasa transportasi angkutan kota belum ditata secara maksimal sehingga pengaturan manajemen angkutan kota belum mampu menawarkan pelayanan yang memuaskan.

Ledoh (2005) Melakukan studi model permintaan perjalanan penumpang antar kota/kabupaten dengan moda transportasi darat dengan metode analisis yang dikembangkan menggunakan model distribusi perjalanan gravity, model pemilihan deskrit, model kebutuhan langsung dan model ekonometrika yang dikembangkan menjadi regresi linear multivariat dengan data kuantitatif sosio ekonomi dan atribut pelayanan transportasi sebagai dasar analisis. Hasil penelitian yang diperoleh adalah model matematik untuk permintaan perjalanan penumpang antar kota / kabupaten di propinsi lain dengan karakteristik yang sama dengan menggunakan angkutan umum.

Pratikno (2006) dengan judul Analisis Intensitas Pengguna Angkutan Penumpang Umum (Kasus Angkutan Penumpang Umum Bus Antar Kota Dalam Provinsi Non Ekonomi Jurusan Semarang-Solo). Variabel-variabel independen yang digunakan olehnya antara lain tarif moda angkutan lainnya, waktu perjalanan, penghasilan dan pelayanan. Berdasarkan pada penelitiannya didapatkan bahwa variabel-variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi intensitas penggunaan jasa transportasi angkutan umum bus AKDP non ekonomi jurusan Semarang-Solo.

Ezeddin (2009) dengan judul “ Analisis Waktu Tempuh Angkutan Perkotaan Terminal Amplas-Terminal Sambu Di Kota Medan. Variabel-variabel independen yang digunakan olehnya antara lain kecepatan perjalanan, kecepatan gerak, tundaan sepanjang rute yang dilalui dan tingkat pelayanan. Dari analisis ditemukan data bahwa waktu tempuh pada rute tersebut yang terdiri dari kecepatan perjalanan rata-rata dari terminal amplas ke terminal sambu adalah

18,06km/jam sedangkan dari terminal Sambu ke Amplas adalah 17,76 km/jam. Angka ini masih berada dibawah angka yang ditetapkan dalam kecepatan perjalanan minimum di daerah perkotaan yaitu 29 km/jam. Penyebab rendahnya kecepatan perjalanan angkutan perkotaan mikrobus pada rute ini adalah naik dan turunnya penumpang disembarang tempat, banyaknya jumlah kendaraan yang melintas ruas jalan sehingga volume lalu lintas melebihi kapasitas jalan.

Achmad (2016) dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Pangkep. Variabel independen yang digunakannya adalah pendapatan, tarif, waktu tempuh, kendaraan pribadi dan tarif angkutan lainnya serta variabel terikat yaitu permintaan jasa angkutan kota. Dari hasil penelitiannya didapatkan bahwa variabel pendapatan, variabel tarif dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 75,72%, sisanya di pengaruhi oleh faktor lain.

Karissa (2011) dengan judul “Analisis Permintaan Jasa Kereta Api Eksekutif Harina trex Semarang – Bandung dan Kereta Api Eksekutif Argo Muria trex Semarang – Jakarta. Variabel independen antara lain harga tiket kereta api, harga tiket travel, pendapatan, karakteristik demografi (jenis kelamin, umur, pendidikan terakhir dan pekerjaan). Hasil penelitiannya bahwa variabel tarif, pendapatan dan harga tiket travel berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa kereta api selama satu terakhir, sedangkan variabel karakteristik

demografi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa kereta api selama satu bulan terakhir.

## **2.7 Kerangka Konseptual**

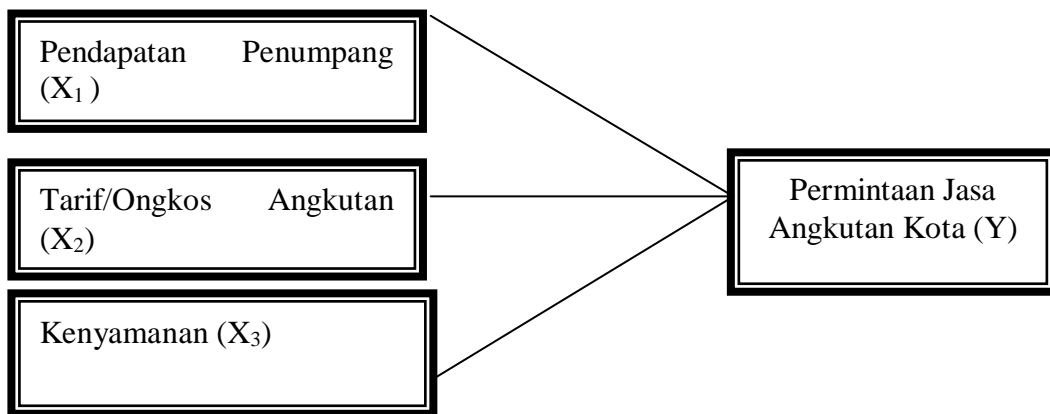
Permintaan jasa angkutan kota di pengaruhi oleh beberapa variabel diantaranya adalah pendapatan penumpang, tarif, kenyamanan. Pada penelitian ini, variabel ini tetapkan menjadi variabel independen dan permintaan jasa angkutan kota yang menjadi variabel dependen. Hubungan antara pendapatan, tarif, kenyamanan terhadap permintaan angkutan kota telah dijelaskan sebelumnya.

Pendapatan mempengaruhi permintaan jasa angkutan kota dimana pada saat masyarakat dengan tingkat pendapatan tinggi maka kecenderungan dalam melakukan perjalanan akan meningkat sehingga permintaan angkutan kota dapat meningkat. Akan tetapi pada tingkat pendapatan yang rendah terjadi sebaliknya dimana kecenderungan untuk melakukan perjalanan rendah dan permintaan angkutan kota juga menurun.

Variabel tarif juga turut mempengaruhi jumlah permintaan angkutan kota. Penetapan tarif angkutan diatas kesediaan membayar masyarakat akan menurun tingkat permintaan angkutan umum. Tarif yang tinggi dan tidak rasional menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan kota. Sebaliknya, tarif yang rendah akan meningkatkan minat masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan kota.

Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanan. Kenyaman dapat berupa adanya udara yang segar dan angkutan kota yang bersih. Disamping itu kenyamanan disini juga berarti pengguna jasa angkutan tidak terganggu oleh adanya pengamen didalam angkutan kota tersebut dan tempat duduk yang nyaman.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat digambarkan kerangka pemikiran analisa permintaan angkutan kota di kota Medan (studi kasus: Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris) sebagai berikut:



**Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kota Medan (studi kasus: Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris)**

## **2.8 Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara terhadap permasalahan yang terdapat dalam penelitian:

1. Diduga bahwa pendapatan penumpang berpengaruh positif terhadap permintaan angkutan kota di kota Medan.
2. Diduga bahwa tarif angkutan berpengaruh negatif terhadap permintaan angkutan kota di kota Medan.

3. Diduga bahwa kenyamanan penumpang berpengaruh positif terhadap permintaan angkutan kota di kota Medan.