

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1. Pembangunan Ekonomi Daerah

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumber daya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dan sektor swasta untuk menciptakan lapangan kerja baru dan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi (pertumbuhan ekonomi) dalam wilayah tersebut (Arsyad, 2013).

Secara umum pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses yang membentuk institusi-institusi baru, pembangunan industri-industri alternatif, perbaikan kapasitas tenaga kerja yang ada untuk menghasilkan produk dan jasa yang lebih baik di pasar-pasar baru, alih pengetahuan dan teknologi, serta membangun usaha-usaha baru. Pembangunan ekonomi daerah ini bertujuan untuk mensejahterakan masyarakat di daerah dengan cara meningkatkan jumlah dan jenis peluang kerja bagi masyarakat daerah. Maka perlu kerjasama antara

pemerintah dengan masyarakatnya disertai dengan adanya dukungan sumber daya yang ada dalam rangka merancang dan membangun ekonomi daerah.

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses. Yaitu proses yang mencakup pembentukan institusi-institusi baru, pembangunan industri-industri alternatif, perbaikan kapasitas tenaga kerja yang ada untuk menghasilkan produk dan jasa yang lebih baik, identifikasi pasar-pasar baru alih ilmu pengetahuan, dan pengembangan perusahaan-perusahaan baru. Setiap upaya pembangunan ekonomi daerah mempunyai tujuan utama untuk meningkatkan jumlah dan jenis peluang kerja untuk masyarakat daerah dalam upaya untuk mencapai tujuan tersebut, pemerintah daerah dan masyarakatnya harus secara bersarna-sama mengambil inisiatif pembangunan daerah oleh karena itu. pemerintah daerah beserta partisipasi masyarakatnya dan dengan menggunakan sumber daya-sumber daya yang ada harus mampu menaksir potensi sumber daya-sumber daya yang diperlukan untuk merancang dan membangun perekonomian daerah.

2.1.2. Kaitan Pembangunan Ekonomi Dengan Transportasi

Semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang. Contoh dari betapa pentingnya peran transportasi bagi pengembangan wilayah perkotaan adalah fenomena yang terjadi pada daerah ibu kota jakarta, daerah ibu kota mengalami kemajuan yang sangat pesat dengan adanya sarana transportasi yang memadai.

Kemajuan yang sangat pesat ini memberikan beban yang sangat berat pada daya dukung lingkungannya. Perkembangan ini didukung pula oleh adanya akses jalan tol sehingga memudahkan mobilisasi penduduk antar wilayah. Keadaan ini memicu fenomena berkembangnya kota baru/pemukiman berskala besar, seiring dengan berkembangnya kawasan industri. Kota-kota Baru tersebut dibangun untuk memenuhi kebutuhan akan perumahan beserta berbagai sarana pendukungnya, serta aktivitas kawasan industri sebagai basis ekonomi kota baru.

2.1.3. Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni: a) Ketersediaan muatan yang diangkut, b) Terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, c) Adanya jalan yang dapat dilaluinya dan d) Tersedianya terminal. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri.

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi ditempat tujuan dibandingkan tempat asal, selain itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai ditempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*service activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu

kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995: 21).

2.1.3.1. Masalah Transportasi

Permasalahan transportasi menurut Tamin (2015) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, 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 menggerakkan kembali suatu daerah.

Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual.

Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan

Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

2.1.3.2. Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin (2015), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru yang pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (1981) aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan.

Tujuan transportasi untuk kepentingan masyarakat sangat tergantung pada daerah-daerah sumber bahan baku. Konsentrasi primer terjadi di sekitar daerah-daerah produksi pangan dan sandang, di mana tersedia bahan-bahan baku yang dibutuhkan. Tenaga kerja yang tidak diperlukan untuk menghasilkan barang kebutuhan pokok tersebut akan diarahkan untuk membuat barang lainnya. Kemampuan masyarakat memproduksi bertambah luas sehingga mendorong pertukaran barang-barang antar daerah. Semakin efektif pemanfaatan-pemanfaatan sumber daya alam berarti semakin

meningkat pula standard hidup penduduk pada umumnya. Keadaan semacam ini tidak mungkin terjadi tanpa ditunjang oleh fasilitas transportasi yang baik.

Kelancaran pertukaran barang-barang mempunyai pengaruh penting misalnya dalam hal :

1. Perluasan daerah pemasaran. Dengan adanya kemajuan teknologi dan tersedianya berbagai jenis alat transportasi telah membuktikan bahwa kemungkinan kontak antara dua pihak yaitu antara pihak penjual dan pembeli bertambah luas. Dengan bertambah luasnya pasar, para pembeli mempunyai kesempatan menyeleksi barang-barang dari sumber suplai mana yang lebih disukai atau lebih sesuai dengan selera masyarakat yang membutuhkan.
2. Suplai barang-barang dalam pasar yang berbeda tempat dapat diseimbangkan dengan keadaan permintaanya. Kelebihan suplai barang di suatu daerah dapat dipindahkan atau dikirimkan ke daerah lain yang memerlukannya atau daerah yang sedang mengalami kelangkaan (*scarcity*).
3. Jika daerah pemasaran bertambah luas maka persaingan di antara penjual meningkat, selanjutnya terdapat kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat yang layak (*reasonable price*), yang berarti dapat diciptakan stabilitas harga.

4. Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah (*raw material*) atau memilih lokasi mendekati pasar (*market oriented*) sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam jumlah besar. Produksi dalam jumlah besar berarti biaya produksi persatuan menjadi lebih rendah.

Tamin (2015) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksesibilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh.

2.1.3.3. Model Transportasi

Kompleksnya permasalahan transportasi seperti yang telah disampaikan di atas, maka perlunya permodelan transportasi guna menyederhanakan permasalahan dan memudahkan dalam pengambilan keputusan. Model menurut Tamin (2015) dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu relita atau dunia yang sebenarnya, termasuk di antaranya adalah:

1. Model fisik, seperti model arsitek, model teknik sipil, dan lainnya);
2. Peta dan diagram grafis; dan
3. Model statistika dan matematika (persamaan) yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosial-ekonomi dan model transportasi.

Permodelan transportasi sangat bermanfaat bagi perencanaan transportasi, karena melalui permodelan tersebut proses perencanaan dan pengambilan keputusan dari berbagai masalah transportasi dapat disederhanakan. Menurut Tamin (2015) terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam menentukan permodelan analisis transportasi, yaitu:

1. Struktur Model, yaitu suatu model dapat saja memiliki struktur yang sederhana yang berupa fungsi dari beberapa alternatif yang saling tidak berhubungan, atau struktur yang kompleks sehingga perlunya dihitung peluang dari suatu kejadian transportasi yang pernah terjadi. Dengan

berkembangnya model kontemporer maka dapat dimungkinkan untuk menyusun model yang sangat umum dengan banyak peubah atau variabel.

2. Bentuk Fungsional, yaitu bentuk model yang dapat memecahkan masalah dalam bentuk linear atau non-linear. Pemecahan masalah yang tidak linear mencerminkan realita masalah yang lebih tepat namun membutuhkan banyak sumber daya dan teknik untuk proses kalibrasi bagi model tersebut.
3. Spesifikasi Variabel, yaitu menetapkan spesifikasi variabel yang dapat digunakan dan bagaimana variabel tersebut berhubungan satu sama lain dalam suatu model. Sehingga untuk menjelaskannya perlu proses tertentu dalam menentukan variabel yang dominan, antara lain melalui proses kalibrasi dan keabsahan.

Selanjutnya, di dalam model perencanaan transportasi merupakan gabungan dari beberapa seri sub model yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Sub model tersebut adalah (1) aksesibilitas; (2) bangkitan dan tarikan pergerakan; (3) sebaran pergerakan; (4) pemilihan moda; (5) pemilihan rute; dan (6) arus lalu lintas yang dinamis.

2.1.4. Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan berdasarkan perkiraan pembeli mengenai nilai barang atau jasa, sedangkan penawaran berkaitan dengan perkiraan penjual mengenai biaya yang dikeluarkan untuk membuat barang atau menyediakan jasa. Dalam menentukan harga, permintaan mempunyai hubungan timbal balik dengan penawaran.

Permintaan membentuk batas atas (*upper limit*) untuk harga, dan biaya produksi (dengan situasi permintaan tertentu) membentuk batas pada kuantitas yang akan ditawarkan. Karena tarif angkutan barang atau tarif penumpang merupakan harga jasa transportasi, maka generalisasi hukum permintaan dan penawaran berlaku pula dalam sektor transportasi seperti halnya di sektor-sektor ekonomi lainnya.

Istilah permintaan menunjukkan jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan dibeli pada semua tingkat harga. Penawaran berarti jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan dijual pada semua tingkat harga. Jika terdapat suatu pertambahan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan lebih besar daripada sebelumnya, dan sebaliknya suatu penurunan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan berkurang.

Seringkali terdengar bahwa suatu penurunan harga akan meningkatkan jumlah permintaan dan sebaliknya suatu kenaikan harga akan mengurangi jumlah permintaan. Pernyataan ini kurang tepat. Perubahan harga menaikkan atau menurunkan permintaan, tetapi yang benar adalah suatu penurunan (atau kenaikan) harga akan meningkatkan (atau mengurangi) jumlah barang atau jasa yang oleh penduduk bersedia membeli. Kaitan harga dan jumlah barang atau jasa dinyatakan dalam konsep elastisitas atau inelastisitas permintaan (Rahardjo Adisasmita, 2010:91).

2.1.5. Kualitas Jasa Transportasi Yang Efektif Dan Efisien

Istilah sistem transportasi yang biasa digunakan tidaklah menunjukkan pada fasilitas yang dimiliki oleh pribadi-pribadi atau perusahaan-perusahaan atau negara, tetapi lebih menunjukkan pada agregasi atau kesatuan dari setiap jenis fasilitas yang ada. Kualitas jasa transportasi barang maupun jasa transportasi manusia harus disediakan secara efektif dan efisien.

Untuk transportasi barang, jasa pelayanan transportasi diusahakan secara lancar (*speed*), aman (*safety*), cukup (*adequacy*), frekuensi (*frequency*), teratur (*regularity*), bertanggung jawab (*responsibility*), dan murah (*acceptable cost*). Untuk transportasi manusia diperlukan tambahan kualitas jasa pelayanan yaitu kenyamanan (*comfort*) (L.A. Schumer, 1968). Semua kualitas pelayanan ini sangat penting bagi para pemakai (pengguna) jasa transportasi dalam menentukan jenis sarana transportasi apa yang sangat sesuai baginya untuk ditumpangi. Karena keterbatasan keuangan atau pertimbangan-pertimbangan lainnya mungkin penyedia jasa transportasi tidak dapat memenuhi semua kualitas pelayanan yang disebutkan di atas. Walaupun kurang sempurna tetapi harus diusahakan dengan sebaik-baiknya.

1. Cepat atau Lancar (*Speed*)

Cepat dalam transportasi dapat ditinjau dalam dua cara. Pertama, waktu yang digunakan oleh kendaraan atau muatan (barang dan penumpang) selama perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain.

Kedua, waktu yang diperlukan untuk mempersiapkan barang-barang atau penumpang dari suatu perjalanan yang kemudian dilanjutkan dengan perjalanan berikutnya, termasuk waktu selang untuk pemuatan, pembongkaran, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan.

Dalam transportasi barang, waktu transit yang berlangsung cepat mempunyai manfaat-manfaat sebagai berikut:

- a) Beberapa barang khususnya barang-barang yang lekas rusak, waktu transit yang cepat akan mengurangi jumlah kerusakan barang dalam perjalanan antara tempat dimana barang dihasilkan dan pabrik, atau antara tempat produksi dan tempat konsumsi. Hal ini sangat penting untuk pengangkutan seperti buah-buahan, sayur-sayuran, dan bunga-bunga karena harganya tergantung pada kesegarannya. Pengangkutan hewan secara cepat memberikan manfaat karena binatang-binatang itu tidak terlalu lama mengalami keadaan yang berbeda dengan lingkungan normalnya, sehingga tidak banyak yang mati. Komoditas seperti surat kabar dan barang-barang yang dipengaruhi mode membutuhkan pengangkutan yang cepat pula.
- b) Transportasi yang cepat akan mengurangi biaya untuk barang-barang selama transit. Transportasi barang yang cepat berarti

pula perputaran modal dapat dilakukan secara cepat; manfaatnya ialah biaya modal dan biaya asuransi dapat diperkecil.

- c) Aspek yang penting dari transportasi yang cepat adalah investasi dalam bentuk fasilitas transportasi dapat dimanfaatkan secara lebih intensif.
- d) Barang-barang selama transit berada diluar sirkulasi untuk sementara waktu. Transportasi yang cepat ke pasar akan memperkecil resiko kerugian adanya perubahan-perubahan harga karena barang-barang tersebut sampai di pasar lebih awal.
- e) Jasa transportasi yang cepat akan memperkecil atau meniadakan sama sekali penyediaan fasilitas penyimpanan yang dibangun di dekat konsumen karena ada permintaan akan barang-barang tersebut dapat di penuhi secara langsung oleh produsen atau pabrik tanpa mengalami hambatan.

2. Aman atau Keselamatan (*Safety*)

Penyediaan alat-alat keselamatan lalu lintas yang cukup (meliputi rambu-rambu dan lampu lalu lintas) merupakan usaha untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang dan barang yang diangkut serta manusia dan benda

lainnya. Kerusakan pada harta kekayaan dan barang-barang lainnya merupakan kerugian materi dan kemakmuran. Kerusakan fisik dapat dicegah dalam melakukan pembongkaran dan pemuatan secara hati-hati. Kerusakan alamiah dapat dihindari dengan melengkapi alat-alat pendingin, pemanasan, ventilasi. Barang-barang tersebut harus dilindungi terhadap pencurian, penyerobotan, dan kebakaran. Untuk angkutan penumpang, perlengkapan dan alat keselamatan harus disediakan dan diberikan sanksi tegas terhadap pemilik sarana angkutan yang tidak memilikinya (menyediakannya).

3. Kapasitas (*Capacity*)

Fasilitas transportasi harus tersedia cukup pada waktu diperlukan. Untuk angkutan barang, fasilitas harus dikaitkan dengan permintaan maksimum pada suatu titik tertentu; permintaan diukur sebagai total jumlah barang-barang yang harus diangkut yang membutuhkan sejumlah fasilitas yang lebih besar kapasitasnya dari pada waktu-waktu bukan panen. Lalu lintas barang-barang lainnya dan penumpang mempunyai pula frekuensi musiman. Kapasitas yang tidak dipakai dalam seluruh kegiatan manusia senantiasa merupakan masalah yang harus ditanggulangi. Penyimpanan merupakan salah satu cara untuk mengurangi ketikateraturan dalam jasa transportasi.

Untuk angkutan penumpang, jumlah kapasitas angkut harus dikaitkan pula dengan permintaan maksimum pada suatu titik waktu. Setiap hari di kota-kota pada jam-jam tertentu terjadi puncak kepadatan lalu lintas yang harus ditanggulangi seperti halnya pengiriman barang-barang musiman.

4. Frekuensi (*Frequency*)

Jasa transportasi dilaksanakan secara teratur atau secara tidak teratur. Dan intervalnya (waktu selang) antara angkutan yang satu dengan angkutan berikutnya mungkin pendek dan mungkin pula panjang waktunya. Dalam hubungan transportasi barang, frekuensi dalam angkutan mempunyai beberapa manfaat, sebagai berikut:

- a) Keperluan untuk mengakumulasikan barang-barang dalam penyimpanan sebelum dan sesudah pengiriman dapat dikurang atau ditiadakan. Semakin pendek interval tersebut berarti semakin kecil jumlah barang yang disimpan.
- b) Jumlah tempat-tempat penyimpanan stok (persediaan barang) dapat dikurangi. Konsolidasi stok akan mengurangi biaya-biaya penyimpanan.
- c) Jika jasa transportasi melayani dua trayek atau lebih yang bersambung satu sama lainnya, dan masing-masing dilakukan secara seiring, bila salah satu pengiriman pada salah satu

trayek mengalami kelambatan, perjalanan pada trayek berikutnya tidak mengalami hambatan

Untuk penumpang, jasa transportasi yang dilakukan secara seiring dan terjadwal berarti waktu menunggu adalah kurang, dan terdapat kemungkinan dilakukannya perjalanan yang lebih luas dalam waktu yang terbatas.

5. Keteraturan (*Regularity*)

Keteraturan dalam jasa transportasi berarti bahwa pengiriman-pengiriman dilakukan pada waktu-waktu yang telah ditetapkan. Sebagian besar kehidupan modern berlangsung berdasarkan pada jam dan fasilitas transportasi tersedia pada waktu-waktu yang telah ditentukan, sehingga memungkinkan penduduk mengatur kegiatan-kegiatan dan perjalanan pribadinya. Produksi, pengumpulan bahan baku, dan pemasaran hasil-hasil produksinya dapat diatur dengan baik.

Penduduk menginginkan pula perjalanan ke atau dari tempat pekerjaan atau kemana saja, mereka dapat memilih moda (alat) transportasi yang diinginkan, sehingga mereka tiba ditempat tujuannya pada suatu waktu yang telah direncanakan.

6. Komprehensif (*Comprehensiveness*)

Sistem transportasi baik secara nasional maupun internasional diselenggarakan oleh sejumlah besar perusahaan dengan menggunakan

berbagai bentuk sarana transportasi dalam pengiriman barang dapat digunakan dua fasilitas sarana transportasi atau lebih yang menghubungkan tempat-tempat yang jauh jaraknya. Para pemilik barang menginginkan pengiriman barangnya dilakukan hanya menggunakan satu sarana transportasi tanpa mengalami pemindahan ke sarana-sarana transportasi yang lain. Jasa pelayanan transportasi semacam ini adalah ideal, tetapi dalam kenyataannya sering ditemui kesulitan. Yang penting diperhatikan oleh para pemakai jasa transportasi yaitu pemilihan rute dan sarana transportasi yang dapat melayani pengiriman barang dan perjalanan penduduk yang paling sedikit mengalami pergantian atau pemindahan baik rute atau sarananya.

Dalam pengertian ini jasa transportasi yang komprehensif harus dilihat dari segi luasnya; suatu usaha transportasi dapat melaksanakan tanggung jawab melayani pengangkutan yang sempurna meskipun dalam pelayanan menggunakan lebih dari satu sarana transportasi.

7. Tanggung Jawab (*Responsibility*)

Para pemakai jasa transportasi baik pemilik barang maupun penumpang mengharapkan pengangkutan yang aman atau diberikan

kompensasi atas kerugian, baik terhadap kehilangan ataupun kecelakaan yang diakibatkan dari padanya. Bertanggung jawab dalam hal ini dimaksudkan adalah suatu kualitas yang diinginkan dalam pelayanan jasa transportasi, dalam bentuk membayar klaim yang diajukan.

8. Murah (*Acceptable Cost*)

Biaya transpor harus beralasan untuk menarik lalu lintas. Penurunan biaya riil dicerminkan dalam permintaan yang bertambah besar. Penurunan biaya produksi dan distribusi komoditas-komoditas akan mempengaruhi lebih lanjut terhadap perluasan kegiatan-kegiatan ekonomi dan pembangunan. Biaya yang murah (rendah) diterjemahkan sebagai *acceptable cost*, tetapi dilihat dari harga yang terjangkau bagi masyarakat disebut *affordable price*.

9. Kenyamanan (*Comfort*)

Kenyamanan secara fisik meliputi penyediaan tempat duduk yang serasi, ventilasi, pengaturan suhu, kesegaran hawa, dan akomodasi tidur pada perjalanan penumpang. Kenyamanan dalam perjalanan digabungkan juga dengan menikmati pemandangan alam yang indah dan di samping itu harus diusahakan untuk meniadakan keadaan yang serba kurang menarik.

Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) dinyatakan bahwa pelayanan jasa transportasi diselenggarakan secara efektif dan efisien. Efektif dan efisien merupakan kualitas jasa pelayanan transportasi. Efektif dalam arti: selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, tariff terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti: beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 49 Tahun 2005). Kualitas jasa pelayanan transportasi yang efektif dan efisien dalam Sistranas disebutkan ada 14 kinerja pelayanan transportasi, lebih luas (banyak) dibandingkan dengan yang dikemukakan oleh L.A. Schumer (1968). Pada dasarnya, keduanya tidak bertentangan satu sama lain.

2.1.6. Pendapatan

Pendapatan adalah hasil dari terjemahan dari (*income*) yang di artikan sebagai pendapatan. Menurut pengertian yang sempit pendapatan meliputi operasional yaitu pendapatan yang timbul atau yang di hasilkan dari aktifitas produksi. Sedangkan pendapatan operasional yang timbul dari laba atau rugi penjualan aktiva tetap atau investasi tidak termasuk pendapatan.

Pendapatan penting bagi setiap orang dalam usaha memenuhi kebutuhan sehari-hari. Makin tinggi tingkat pendapatan seseorang, makin banyak pula kebutuhan hidup sehari-hari yang dapat terpenuhi. Oleh karena itu maka setiap

negara akan berusaha meningkatkan pendapatan masyarakat karena secara tidak langsung akan mempengaruhi pendapatan nasional.

2.1.7. Pengertian Taksi

Taksi adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil, misalnya "taksi air", yang sebenarnya mungkin hanya berupa sampan (Wikipedia).

Pengertian taksi adalah salah satu alternatif alat transportasi darat dilengkapi dengan argometer yang banyak diminati oleh masyarakat. Jasa taksi dapat digunakan oleh masyarakat dengan cukup mudah. Masyarakat dapat memesan jasa taksi dengan memanggil taksi secara langsung di jalan, menelfon operator taksi, hingga sms (mengirim pesan).

2.1.8. Pengertian Taksi *Online*

Taksi *Online* berasal dari kata taksi dan *online*, taksi adalah alat transportasi berupa kendaraan roda empat seperti mobil dengan berbagai type dan jenis. Sedangkan *online* menurut kamus bahasa yang pernah saya baca artinya "dalam jaringan" maksudnya adalah terhubung dengan internet.

Jadi taksi *online* merupakan taksi yang dapat di gunakan dengan cara memesan melalui jaringan internet. Para pengguna taksi *online* hanya tinggal mengisi formulir pemesanan yang sudah disediakan oleh penyedia jasa taksi *online* dengan cara menuliskan nama, *e-mail*, dan nomor telepon. Dan ketika para pengguna sudah berhasil mendaftar, pengguna dapat memesan taksi *online* dengan cara menuliskan alamat penjemputan, alamat tujuan, dengan demikian maka akan terlihat besarnya biaya tarif perjalanan.

2.1.9. Pengertian Angkutan Kota

Angkutan kota merupakan salah satu bentuk dari angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana pergerakan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain, yang juga merupakan sarana transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi (Andriariza, 2006).

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Kendaraan Bermotor Umum, dimana setiap kendaran bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik secara langsung maupun tidak langsung. Menurut Paul Addenbrooke dama (Zakky, 2005), masyarakat mempunyai tuntutan untuk mobilitas dan memfungsikan angkutan umum pada dua hal, yaitu :

1. Memberikan kesempatan orang yang tidak menggunakan kendaraan pribadi untuk kepuasan ekonomi dan keinginan sosial yang tidak terpenuhi dalam melakukan pekerjaannya.
2. Memberikan alternatif kepada kendaraan pribadi, karena secara fisik ataupun ekonomi tidak terbatas penggunaannya tidak tercukupi dan tidak layak secara sosial atau alasan-alasan lingkungan.

2.2. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No	Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Semarang di Universitas Diponegoro Semarang pada tahun 2018 Oleh : Ichwinsyah Azali, Edy Jusuf AG, Nugroho SBM	<ul style="list-style-type: none"> • Penelitian ini sama sama mencari tahu tentang preferensi konsumen dalam memilih moda transportasi. • Ada empat variabel yang sama yaitu harga, kenyamanan, keamanan, aksesibilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Studi kasus penelitian. • Perbedaan terdapat pada variabel ketepatan waktu.
2	Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Konsumen Dalam Memilih Jasa Transportasi Taksi Roda Dua. Oleh : Ilviana Nanda Pramita, Setiyo Budiandi	<ul style="list-style-type: none"> • Ada tiga variabel yang sama yaitu kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Studi kasus penelitian. • Mencari tahu faktor mana yang paling berpengaruh dalam kepuasan konsumen. • Perbedaan terdapat pada variabel harga

			dan aksesibilitas.
3	Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi Oleh: Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna	<ul style="list-style-type: none"> • Penelitian ini sama-sama mencari tahu perbedaan pendapat sebelum dan sesudahnya. 	<ul style="list-style-type: none"> • Studi kasus penelitian. • Variabel yang diteliti serta permasalahan. • Perbedaan terdapat pada variabel harga, kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu dan aksesibilitas.

2.2.1. Penelitian Ichwinsyah Azali, Edy Jusuf AG, Nugroho SBM

Review pertama adalah penelitian yang dilakukan Ichwinsyah Azali, Edy Jusuf AG, Nugroho SBM yang berjudul Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang di Universitas Diponegoro Semarang pada tahun 2018.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui preferensi konsumen terhadap transportasi publik *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang. Mengetahui apakah harga, kenyamanan, keandalan, aksesibilitas akan mempengaruhi jumlah yang diminta akan BRT Trans Semarang

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi logistik dalam penelitian ini menggunakan dua variabel yaitu variabel terikat dan variabel bebas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi harga berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pemilihan BRT. Persepsi keamanan berpengaruh positif

dan signifikan terhadap pemilihan BRT. Persepsi keandalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan BRT. Persepsi aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan BRT.

2.2.2. Penelitian Ilviana Nanda Pramita, Setiyo Budiandi

Review kedua, adalah penelitian yang dilakukan oleh Ilviana Nanda Pramita di Surabaya yang berjudul Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Konsumen Dalam Memilih Jasa Transportasi Taksi Roda Dua. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apakah yang mempengaruhi keputusan konsumen dalam memilih jasa transportasi taksi roda dua – Cak Transport.

Secara khusus tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi konsumen dalam menentukan pilihan jasa transportasi taksi roda dua – Cak Transport, dan faktor mana yang paling mempengaruhi dalam pemilihan jasa transportasi roda dua – Cak Transport.

Hasil dari penelitian ini adalah bahwa adanya pengambilan keputusan dipengaruhi dari faktor internal yaitu kelompok faktor kebutuhan sedangkan dari faktor eksternal terdiri dari faktor pelayanan dan kelompok faktor keamanan.

2.2.3. Penelitian Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna

Review ketiga adalah penelitian yang dilakukan oleh Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna di Universitas Udayana pada tahun 2016 yang berjudul Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan supir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi, untuk mengetahui jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan supir angkutan kota.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data dengan kuesioner. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda dan analisis regresi linier berganda. Uji beda pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui adanya perbedaan pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi. Analisis linear berganda dilakukan untuk pengaruh jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, dan pengalaman menjadi sopir angkutan kota.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan sopir angkutan kota sesudah adanya pembangunan Terminal Mengwi mengalami penurunan. Jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota Terminal Mengwi. Jam bekerja dan pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh

positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota Terminal Mengwi. Sedangkan tarif secara parsial tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Pendapatan sopir angkutan kota yang memiliki kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan sopir angkutan kota yang menyewa kendaraan.

2.3. Kerangka Pemikiran

Transportasi terbagi menjadi dua klasifikasi, yaitu pertama transportasi pribadi, yang kedua transportasi publik (umum). Transportasi publik pun terbagi menjadi dua bagian, angkutan dalam kota dan angkutan luar kota. Di Kota Bandung transportasi publik telah menimbulkan berbagai permasalahan, baik dalam segi pelayanan kepada pengguna hingga keamanan yang dirasakan pengguna saat berkendara menggunakan moda transportasi publik yang ada di Kota Bandung. Lalu muncul inovasi bisnis baru dibarengi dengan kemajuan teknologi informasi yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, yaitu transportasi *online* yang masuk ke Kota Bandung pada tahun 2015 yang lalu. Kehadiran transportasi *online* tersebut membantu memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Bandung, karena transportasi *online* dapat membuat masyarakat lebih efisien dalam melakukan perjalanan dari segi waktu.

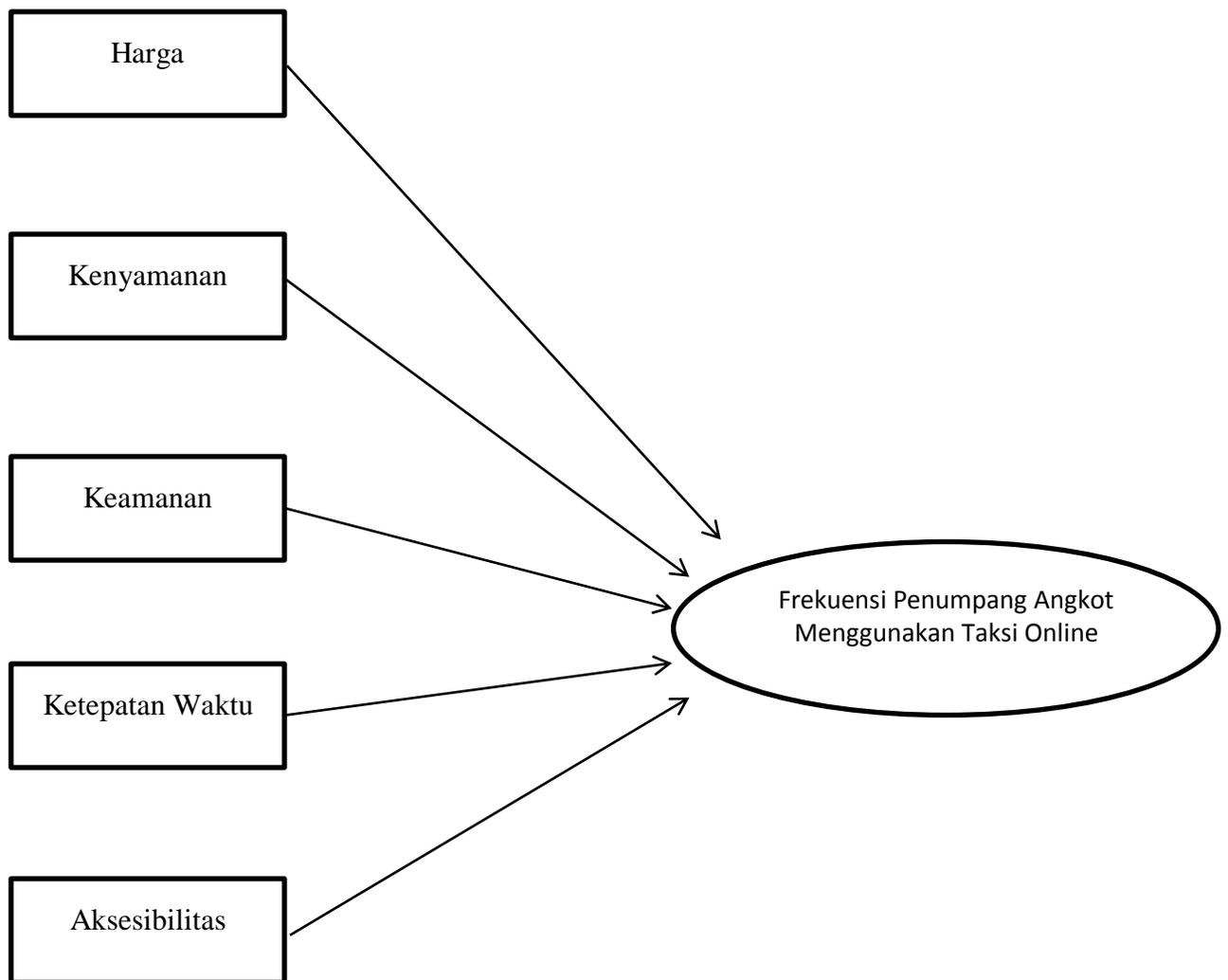
Munculnya transportasi taksi *online* bukan berarti tidak menimbulkan dampak terhadap transportasi publik di Kota Bandung. Transportasi publik yang merasakan

dampaknya adalah angkot. Kehadiran taksi *online* di Kota Bandung berdampak pada berkurangnya pendapatan supir angkutan kota.

Keingintahuan muncul ketika keberadaan taksi *online* berdampak kepada angkutan kota, yang diduga ada penurunan pendapatan yang diterima oleh supir angkutan kota sejak hadirnya taksi *online* di Kota Bandung.

Banyak preferensi yang mempengaruhi para pengguna angkot dalam menggunakan kendaraan umum ini. Banyak yang menjadi pertimbangan masyarakat pengguna angkot yang berpindah dari angkot kemudian menggunakan kendaraan transportasi taksi online.

Kerangka penelitian ini diperlihatkan oleh gambar 2.1.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.4. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka berfikir dan teori yang telah diuraikan sebelumnya, sebagai jawaban sementara dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. Harga, kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu, dan aksesibilitas mempengaruhi keputusan penumpang angkot untuk menggunakan jasa taksi *online*.
2. Adanya perbedaan pendapatan supir angkutan kota sebelum dan sesudah adanya taksi *online*.
3. Adanya perbedaan pendapatan supir taksi konvensional sebelum dan sesudah adanya taksi *online*.