

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI JUMLAH
KEPEMILIKAN SEPEDA MOTOR**

(Studi Kasus Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi)

Draft Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana

Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Pasundan

Oleh :

Nama : Fitri Mulyani

NRP : 144030040



PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS PASUNDAN

BANDUNG

2019

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR JUMLAH KEPEMILIKAN SEPEDA MOTOR

(Studi Kasus : Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota
Cimahi)

SKRIPSI

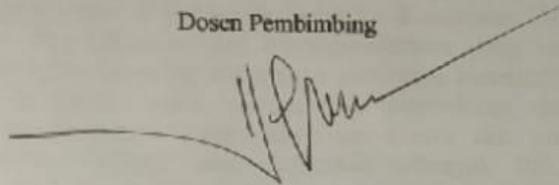
Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat sidang skripsi guna memperoleh gelar
Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pasundan

Oleh
Fitri Mulyani
144030040

Bandung, Maret 2019

Mengetahui,

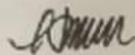
Dosen Pembimbing



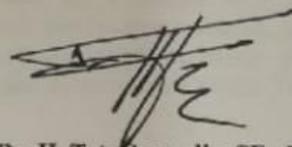
Dr. Heri Hermawan, SE., MP
NIPY. 151 102 73

Dekan FEB UNPAS,

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan,



Dr. Atang Hermawan, SE., MSIE, AK.
NIPY. 151 100 58



Dr. H. Tete Saepudin, SE., M.Si.
NIPY. 151 102 92

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, dengan segala rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan draft skripsi yang berjudul **“Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor (Studi Kasus Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi)”**.

Penyusunan draft skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi dalam menyelesaikan program perkuliahan S1 Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pasundan Bandung.

Dalam penulisan draft skripsi ini penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan baik dalam substansi maupun sistematika penyajian, hal ini disebabkan masih banyaknya keterbatasan kemampuan dan informasi yang dimiliki, oleh karena itu dengan tangan terbuka penulis mengharapkan saran serta kritik yang dapat membangun demi terciptanya skripsi yang baik.

Draft skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa adanya bantuan dan dukungan dari Allah SWT serta orang tua penulis yaitu Ibu Kiyem dan Bapak Gimam dan Dr. Heri Hermawan, SE., MP, selaku Dosen Pembimbing. Oleh karena itu juga penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Dr. Atang Hermawan, SE., MSIE., AK. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Pasundan.

2. Dr. H. Tete Saepudin, SE., MSi. Selaku Ketua Prodi Ekonomi Pembangunan.
3. Mas Sugi dan Mba Eka, Mbak Febi dan Mas Imam serta Adek Lia yang menjadi penyemangat dan selalu mendukung dalam setiap langkah-langkah karir dan pendidikan penulis.
4. Kaka Shaqila Jasmine Zaqiyansa selaku keponakan yang selalu menjadi penyemangat dan penghibur penulis.
5. Triyani Setiadi, Riska Yuliani, Linna Prayanti, Rima Fauziah, selaku teman-teman seperjuangan mencapai gelar sarjana yang menjadi penyemangat dan penghibur penulis.
6. Serta Adityo Nugroho selaku partner terbaik yang selalu menjadi penyemangat penulis.

Semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semua pihak yang membantu penulisan draft skripsi ini. Penulis mengharapkan draft skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis maupun pembaca. Penulis mengucapkan banyak terimakasih.

Bandung, Maret 2019

Fitri Mulyani

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Kegunaan penelitian.....	9
1.4.1 Kegunaan Teoritis	9
1.4.2 Kegunaan Praktis.....	9
BAB II.....	11
KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS	11
2.1 Landasan Teori.....	11
2.1.1 Teori Permintaan	11
2.1.2 Pergeseran Kurva Permintaan	13
2.1.3 Efek Substitusi	17
2.1.4 Elastisitas Permintaan.....	20
2.2 Definisi Transportasi	25
2.3 Definisi Kendaraan Roda Dua.....	27
2.4 Sistem Transportasi di Kota Cimahi.....	30
2.5 Penelitian Terdahulu	32
2.6 Kerangka Pemikiran.....	35
2.7 Hipotesis	38
BAB III	39
OBJEK DAN METODE PENELITIAN	39
3.1 Objek penelitian	39

3.1.1	Wilayah Cimahi Tengah dan Kelurahan Setiamanah	41
3.2	Metode Penelitian	43
3.2.1	Jenis dan Sumber Data	44
3.2.2	Sampel Penelitian	44
3.2.3	Model Analisis Data	46
3.2.4	Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel	48
3.2.5	Jenis dan Sumber Data	51
3.2.6	Metode Pengumpulan Data	51
3.3	Pengujian Hipotesis	53
3.3.1	Uji Statistik	53
3.3.2	Uji Asumsi Klasik	56
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL DAN PEMBAHASAN	Error! Bookmark not defined.
4.1	Karakteristik Masyarakat yang Memiliki Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.
4.1.1	Kepemilikan Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.
4.1.2	Pendapatan Keluarga	Error! Bookmark not defined.
4.1.3	Jumlah Anggota Keluarga	Error! Bookmark not defined.
4.1.4	Tarif Angkutan Umum	Error! Bookmark not defined.
4.2	Hasil Regresi	Error! Bookmark not defined.
4.2.1	Pengujian Statistik	Error! Bookmark not defined.
4.2.2	Pengujian Koefisien Determinasi (Uji R^2)	Error! Bookmark not defined.
4.2.3	Pengujian Asumsi Klasik	Error! Bookmark not defined.
4.3	Analisis Ekonomi Persamaan Regresi Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor di kelurahan Padasuka, Kota Cimahi	Error! Bookmark not defined.
4.3.1	Pengaruh Pendapatan Keluarga Terhadap Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor di kelurahan Padasuka, Kota Cimahi	Error! Bookmark not defined.
4.3.2	Pengaruh Jumlah Anggota Keluarga Terhadap Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.
4.3.3	Pengaruh Tarif Angkutan Umum Terhadap Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.

BAB V Error! Bookmark not defined.
KESIMPULAN DAN SARAN Error! Bookmark not defined.
5.1 Kesimpulan..... Error! Bookmark not defined.
DAFTAR PUSTAKA..... Error! Bookmark not defined.
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	3
Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia	3
Tabel 1.2	6
Jumlah Kendaraan Bermotor di Cimahi	6
Tabel 1.3	7
Jumlah Penduduk di Kota Cimahi	7
Tabel 2.1	33
Penelitian Terdahulu	33
Tabel 3.1	42
Jumlah Penduduk Cimahi Tengah	42
Tabel 3.1	50
Operasionalisasi Variabel	50
Tabel 4.1	Error! Bookmark not defined.
Distribusi kepemilikan sepeda motor	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.2	Error! Bookmark not defined.
Distribusi Pendapatan Keluarga	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.3	Error! Bookmark not defined.
Distribusi Jumlah Anggota Keluarga	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.4	Error! Bookmark not defined.
Distribusi Tarif Angkutan Umum	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.5	Error! Bookmark not defined.
Hasil Regresi Linier Berganda	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.6	Error! Bookmark not defined.
Hasil Uji F Dengan Tingkat Signifikan 95% ($\alpha=0.05$)	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.7	Error! Bookmark not defined.
Uji Heteroskedastisitas	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.8	Error! Bookmark not defined.
Uji Multikolinieritas	Error! Bookmark not defined.

Tabel 4.9 Error! Bookmark not defined.
Uji Normalitas..... Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	12
Kurva Permintaan	12
Gambar 2.2	14
Pergeseran Kurva Permintaan	14
Gambar 2.3	18
Efek Substitusi dan Efek Pendapatan	18
Gambar 2.3	22
Jenis-jenis Elastisitas Permintaan	22
Gambar 2.3	37
Kerangka Pemikiran	37
Gambar 3.1	39
Peta Kota Cimahi	39
Gambar 4.1	Error! Bookmark not defined.
Kurva Uji F-Statistik	Error! Bookmark not defined.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Proses pembangunan ekonomi di segala bidang pada hakekatnya adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh. Proses perubahan struktural perekonomian seperti perluasan kesempatan kerja, dan pengurangan tingkat kemiskinan merupakan sasaran pokok pembangunan yang hendak dicapai guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Oleh karenanya sangat berkaitan antara pembangunan di suatu sektor dengan sektor lain dan merupakan suatu hal yang tidak dapat dipisahkan.

Transportasi memiliki peran yang sangat besar dalam mendukung kehidupan sosial, ekonomi, dan juga keamanan masyarakat sebagai warga negara. Seperti diketahui fungsi transportasi adalah memungkinkan melancarkan terjadinya pergerakan manusia, melancarkan gerak barang, dan pergerakan jasa dan informasi. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang. Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dengan prasarana

yang telah disiapkan oleh alam seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan hasil kerja manusia seperti jalan raya dan jalan rel.

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pembangunan ekonomi suatu bangsa. Pengembangan setiap sektor selalu berkaitan dengan perhubungan (transportasi). Satu hal yang paling mendasar dalam mewujudkan tujuan pembangunan tersebut adalah dengan adanya produktivitas yang tinggi dari subjek pembangunan, yaitu masyarakat Indonesia. Produktivitas yang tinggi akan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang tinggi pula. Dalam rangka untuk menciptakan produktivitas yang tinggi perlu adanya dukungan dari faktor lain, diantaranya adalah sarana dan prasarana transportasi. Dengan dukungan sarana transportasi secara tidak langsung ikut menunjang kelancaran pelaksanaan proses pembangunan untuk menciptakan pertumbuhan, dan tercapainya kesejahteraan masyarakat menuju tercapainya tujuan pembangunan nasional.

Pertumbuhan ekonomi nasional yang mendorong peningkatan mobilitas penduduk menjadikan sarana transportasi merupakan hal yang penting bagi masyarakat. Kebutuhan akan sarana transportasi ini menyebabkan perkembangan kendaraan bermotor semakin meningkat. Tabel 1.1 berikut adalah gambaran perkembangan motor dan mobil di Indonesia:

Tabel 1.1

Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

No	Tahun	Penjualan Motor (Unit)	Penjualan Mobil (Unit)
1.	2016	105.150.082	14.580.666
2.	2015	98.881.267	13.480.973
3.	2014	92.976.240	12.599.038
4.	2013	84.732.652	11.484.514
5.	2012	76.381.183	10.432.259
6.	2011	68.839.341	9.548.866
7.	2010	61.078.188	8.891.041
8.	2009	52.767.093	7.910.407
9.	2008	47.683.681	7.489.852
10.	2007	41.955.128	6.877.229

Sumber: Kantor Kepolisian Indonesia

Dari tabel 1.1 dapat dilihat bahwa perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia cukup tinggi dan selalu meningkat setiap tahunnya. Terbukti pada tahun 2015 yang sebelumnya penjualan sepeda motor berada pada angka 98.881.267 juta unit meningkat di tahun 2016 menjadi 105.150.082 juta unit. Namun pertumbuhan penjualan mobil tidak sebanyak penjualan sepeda motor, yang mana di tahun 2015 jumlah penjualan mobil hanya sebesar 13.480.973 juta unit sedangkan di tahun 2016 sebanyak 14.580.666 juta unit.

Kota Cimahi merupakan salah satu kota yang ada di provinsi Jawa Barat dengan tingkat populasi penduduk sebanyak 522.731 jiwa. Cimahi yang berasal dari status Kecamatan yang berada di wilayah Kabupaten Bandung sesuai dengan perkembangan dan kemajuannya maka berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 1975 Cimahi ditingkatkan statusnya dari Kecamatan menjadi Kota Administratif pada tanggal

29 Januari 1976, dan menjadi kota administratif pertama di Jawa Barat. Pada tanggal 21 Juni 2001 Cimahi ditingkatkan statusnya menjadi Kota.

Kota Cimahi saat ini telah menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan dan lain-lain. Aktivitas di berbagai sektor menarik mobilitas penduduk dari wilayah Kota Cimahi itu sendiri. Mobilitas yang tinggi membuat sistem transportasi menjadi sangat penting, baik pengangkutan barang maupun orang.

Masalah transportasi perkotaan saat ini telah menjadi masalah yang sangat kompleks, terutama karena meningkatnya ketergantungan masyarakat kota terhadap kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor. Akibatnya jumlah kendaraan yang ada tidak tertampung oleh kondisi badan jalan yang tersedia. Hal ini menyebabkan kemacetan menjadi semakin tinggi dan seolah harus diterima sebagai kelaziman bagi masyarakat kota, termasuk Kota Cimahi. Pertumbuhan penduduk Kota Cimahi juga berbanding lurus dengan jumlah kendaraan pribadi yang terus naik. Kondisi lalu lintas di Kota Cimahi sering terlihat kemacetan, dan ini harus dihadapi oleh para pengguna jalan raya.

Masalah lain yang tak kalah penting adalah fasilitas angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan kota dan ojek masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota besar seperti Kota Cimahi. Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian

kalangan menengah. Karena kenyamanan angkutan umum masih dianggap rendah maka masyarakat kebanyakan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Pergerakan penduduk di Kota Cimahi sekarang di dominasi oleh kendaraan pribadi. Hal ini terjadi karena pertumbuhan perekonomian yang meningkat dan semakin rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum di Kota Cimahi. Rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum disebabkan oleh sarana dan prasarana yang kurang mendukung, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, kondisi angkutan yang tidak layak jalan, tarif angkutan yang mahal dan sistem jaringan yang kurang memadai (Tamin, 2000:494).

Kualitas dari angkutan massal sepertinya belum mampu untuk mengalihkan keinginan untuk menggunakan kendaraan pribadi. Tarif angkutan yang tidak sesuai dengan pelayanan yang diberikan menjadi salah satu faktor kenapa masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi. Masyarakat sendiri sangat membutuhkan kendaraan tersebut sebagai sarana transportasi mereka, untuk berangkat bekerja ataupun kegiatan lainnya. Dan dikarenakan biaya transportasi yang masih cukup mahal namun kenyamanan tidak sejalan dengan harga yg mahal kini masyarakat khususnya di Kota Cimahi beralih menggunakan sepeda motor sebagai transportasi mereka untuk berpindah ke tempat satu ke tempat yang lainnya. Sepeda motor merupakan alat transportasi yang murah, praktis dan efisien dibandingkan moda transportasi yang lain. hal ini yang membuat sepeda motor tetap diminati oleh masyarakat. Berikut adalah data perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Cimahi,

Tabel 1.2

Jumlah Kendaraan Bermotor di Cimahi

No.	Tahun	Sepeda Motor (Unit)	Mobil (Unit)
1.	2016	230.172	4.838
2.	2015	213.598	7.694
3.	2014	193.273	1.650
4.	2013	121.639	23.567
5.	2012	162.891	28.969

Sumber: Jabar Dalam Angka

Dari tabel 1.2 dapat dilihat bahwa tingkat penggunaan sepeda motor di Kota Cimahi jumlahnya selalu meningkat cukup signifikan dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2017. Di tahun 2013 jumlah pengguna sepeda motor sebesar 162.891 meningkat terus hingga tahun 2015 mencapai 193.273. dan terus meningkat setiap tahunnya hingga 2017 mencapai 230.172. Kemudahan dalam mendapatkan kendaraan pribadi ini merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kenaikan jumlah kendaraan pribadi terutama motor.

Dari besarnya permintaan akan kendaraan roda dua, ini juga didukung karna jumlah penduduk yang terus meningkat. Serta bertambahnya kebutuhan akan penggunaan transportasi pribadi yaitu kendaraan roda dua. Jumlah keluarga memiliki hubungan dengan kebutuhan transportasi, karena semakin meningkatnya jumlah penduduk maka bertambah pula kebutuhan akan transportasi. Secara geografis, Kota Cimahi memiliki 3 kecamatan dan 15 kelurahan dengan luas wilayah 39,27 km² dan

sebaran penduduk 13.572 jiwa/km². Berikut adalah komposisi penduduk Kota Cimahi secara keseluruhan,

Tabel 1.3

Jumlah Penduduk di Kota Cimahi

No.	Tahun	Cimahi Selatan	Cimahi Tengah	Cimahi Utara
1.	2016	250.337	169.677	159.001
2.	2015	245.989	168.494	156.508
3.	2014	241.374	167.090	153.833
4.	2013	236.778	165.653	151.162
5.	2012	230.623	163.070	147.484

Sumber: BPS Kota Cimahi

Dilihat dari data di atas, Cimahi Selatan memiliki jumlah penduduk yang lebih tinggi dibandingkan dengan Cimahi Utara dan Cimahi Tengah. Ini dikarenakan Kecamatan Cimahi Selatan memiliki luas terbesar yaitu 16,02 km² sedangkan kecamatan dengan luas terkecil yaitu Kecamatan Cimahi Tengah yang hanya 10,87 km². Data pada tahun 2017 menunjukkan Cimahi Selatan memiliki jumlah penduduk sebanyak 250.337 jiwa dari 5 kelurahan, Cimahi Tengah sebanyak 169.677 jiwa dari 6 kelurahan, dan Cimahi Utara 159.001 jiwa dari 4 kelurahan. Namun Cimahi Tengah memiliki jumlah kelurahan terbanyak walaupun dari segi luas paling kecil diantara kecamatan Cimahi Selatan dan Cimahi Utara.

Oleh sebab itu, berdasarkan data di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepemilikan**

Sepeda Motor (Studi Kasus Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi)”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah dikemukakan dalam Latar Belakang penelitian, maka identifikasi masalah yang akan dibahas adalah,

1. Bagaimana pengaruh pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan angkutan umum secara masing-masing terhadap permintaan penambahan kendaraan roda dua di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi?
2. Bagaimana pengaruh pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan umum secara keseluruhan terhadap permintaan penambahan kendaraan roda dua di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diteliti maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut,

1. Menganalisis dan mengetahui seberapa besar pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan umum terhadap permintaan penambahan kendaraan roda dua di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi secara masing-masing.

2. Menganalisis dan mengetahui seberapa besar pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan umum terhadap permintaan penambahan kendaraan roda dua di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi secara keseluruhan.

1.4 Kegunaan penelitian

Penelitian ini mempunyai dua manfaat, yaitu secara teoritis dan praktis yang akan dijelaskan sebagai berikut,

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Kepentingan teoritis berupa tambahan informasi yang bermanfaat bagi setiap pihak yang terkait dan berkepentingan, serta hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi atau acuan untuk melakukan penelitian lebih lanjut.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan praktis berupa,

1. Melengkapi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pasundan.
2. Sebagai salah satu media latihan untuk mengembangkan kemampuan dan keterampilan sesuai disiplin ilmu yang dipelajari.

3. Sebagai tambahan bahan referensi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pasundan Bandung.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS

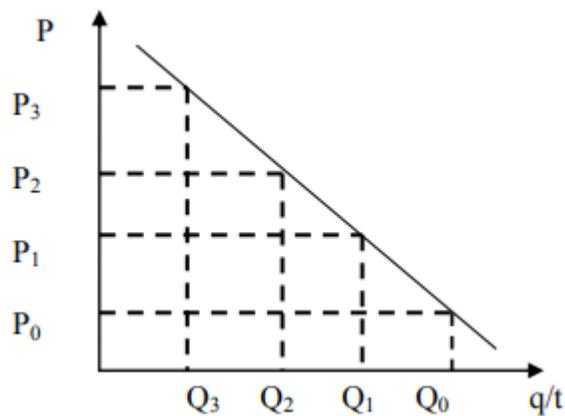
2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Permintaan

Teori permintaan menjelaskan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjukkan pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan harga tersebut. Definisi permintaan adalah jumlah dari suatu barang yang mau dan mampu dibeli pada berbagai kemungkinan harga selama jangka waktu tertentu dengan anggapan hal-hal lain tetap sama *ceteris paribus* (Gilarso, 2001). Sedangkan menurut Soeharno (2007), permintaan adalah berbagai jumlah (kuantitas) suatu barang dimana konsumen bersedia membayar pada berbagai alternative barang. Manurung dan Prathama (2002) menyebutkan bahwa permintaan adalah keinginan konsumen membeli suatu barang pada berbagai tingkat harga selama periode waktu tertentu dan dalam wilayah tertentu. Menurut Wiratmo (1994), permintaan adalah sebuah daftar atau kurva yang menghubungkan berbagai jumlah yang akan dibeli setiap waktu yang ditentukan pada harga-harga alternative (*ceteris paribus*).

Hukum permintaan menjelaskan tentang keterkaitan antara permintaan suatu barang dengan harganya. Dalam hukum permintaan menyatakan, makin rendah harga

suatu barang makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Hukum permintaan dapat dirumuskan sebagai berikut: “Kuantitas (jumlah) yang akan dibeli per unit waktu menjadi lebih besar apabila harga, *ceteris paribus*, semakin rendah’, (A.Richard Bilas, 1993:9). Hal ini dapat dilihat seperti pada gambar berikut :



Gambar 2.1

Kurva Permintaan

Sumber : Suharno TS, 2006

Sebagaimana dilihat pada gambar 2.1, pada harga P1 jumlah permintaan ke atas suatu barang sebanyak Q1. Apabila harga naik dari P1 ke P2 maka jumlah permintaan ke atas suatu barang berkurang sebesar $Q1 - Q2$. Demikian juga sebaliknya apabila harga turun dari P1 ke P0 maka jumlah permintaan ke atas suatu barang bertambah sebesar $Q1 - Q0$. Kemiringan kurva permintaan ini mengakibatkan terjadinya pergerakan kurva permintaan yaitu menurun dari kiri atas ke kanan bawah. Sumbu horizontal dengan tanda q/t (quantity per unit time) adalah sumbu kuantitas, sedangkan sumbu vertical adalah

sumbu harga. Kurva permintaan merupakan tempat titik-titik yang masing-masing menggambarkan titik maksimum pembelian pada harga tertentu, dengan asumsi *ceteris paribus*.

2.1.2 Pergeseran Kurva Permintaan

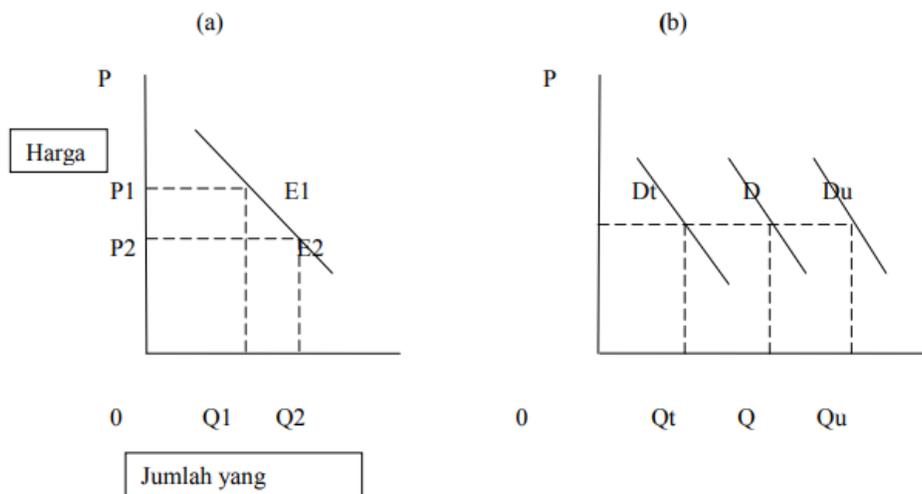
Ada suatu hal yang penting untuk diperhatikan, yaitu perbedaan antara istilah permintaan dan istilah jumlah yang diminta. Hal ini sering menimbulkan kesalahpahaman, kebanyakan orang menganggap permintaan dan jumlah yang diminta adalah hal yang sama. Saat ini masih banyak orang yang menyatakan, bahwa naiknya harga suatu barang akan menurunkan permintaan orang terhadap barang tersebut. Pernyataan tersebut adalah salah, sebab dalam persoalan seperti itu, bukan permintaan (*demand*) yang berubah (dalam hal ini turun), tetapi adalah jumlah yang diminta (*quantity demanded*). Ada perbedaan yang jelas antara kedua istilah tersebut. Perbedaan pengertian seperti itu timbul karena adanya perbedaan pengertian masalah perubahan, atau gerakan kurva permintaan.

Gerakan kurva permintaan yang dimaksudkan disini adalah :

1. Gerakan di dalam kurva permintaan karena perubahan jumlah yang diminta.
2. Gerakan di dalam kurva permintaan karena perubahan permintaan karena *variable* lain selain harga.

Pada point pertama itu menyebabkan terjadinya perubahan jumlah yang diminta sedangkan pada point ke kedua itu menyebabkan terjadinya perubahan permintaan.

Hal ini dapat dilihat dengan memperhatikan 2 gambar dibawah ini,



Gambar 2.2
Pergeseran Kurva Permintaan

Sumber : Rossita, 2001

Gambar 2.2 : Perubahan permintaan

Kurva (a) menunjukkan terjadinya perubahan jumlah yang diminta (sebesar Q1 Q2) karena adanya perubahan harga (sebesar P1 P2).

Kurva (b) menunjukkan terjadinya perubahan permintaan karena berubahnya variable lain selain harga, permintaan bisa naik (kurva permintaan bergeser ke

kanan menjadi D_u) dan bisa pula turun (kurva permintaan bergeser ke kiri menjadi D_t).

Pada gambar 2.2 kurva (a) terdapat adanya perubahan jumlah yang diminta dari Q_1 ke Q_2 , yang disebabkan karena adanya penurunan harga barang yang bersangkutan dari P_1 ke P_2 . Hal ini yang menyebabkan terjadinya pergerakan di kurva permintaan tersebut, dari titik E_1 ke E_2 . Dengan demikian, dapat ditarik kesimpulan bahwa perubahan jumlah yang diminta adalah pencerminan adanya perubahan harga barang itu sendiri.

Mengenai perubahan permintaan, dapat dilihat pada gambar 2.2 kurva (b). Pada gambar terlihat adanya pergeseran permintaan pada kurva permintaan, dimana terdapat pergeseran yang meningkat (dari D ke D_u), dan pergeseran menurun (dari D ke D_t). Pergeseran seluruh kurva permintaan seperti inilah yang disebut dengan perubahan permintaan itu. Ada banyak faktor yang menyebabkan pergeseran kurva permintaan tersebut. Diantaranya adalah :

1. Tingkat pendapatan masyarakat (income).
2. Selera masyarakat terhadap barang tersebut (taste).
3. Harga barang lain, khususnya barang-barang pelengkap dari barang-barang pengganti.

Walaupun sebenarnya bukan tiga hal itu saja yang menyebabkan perubahan permintaan, tetapi ketiga hal itulah yang paling mempengaruhi secara umum. Hal-hal lain selain ketiga penyebab perubahan permintaan itu misalnya distribusi pendapatan masyarakat, jumlah penduduk, pandangan ke depan dan sebagainya (Rosyidi, Suherman,1998).

Menurut Vincent Gaspersz, permintaan (demand) dapat didefinisikan sebagai kuantitas barang atau jasa yang rela dan mampu dibeli oleh konsumen selama periode tertentu berdasarkan kondisi-kondisi tertentu.

Permintaan suatu barang atau jasa pada dasarnya dipengaruhi beberapa factor antara lain,

- a) Harga dari barang dan jasa itu (price of good)
- b) Pendapatan konsumen (the consumers of income)
- c) Harga dari barang-baranng atau jasa yang berkaitan (the price of related goods or services)
- d) Ekspetasi konsumen yang berkaitan dengan harga barang atau jasa, tingkat pendapatan, dan ketersediaan dari barang atau jasa itu pada masa mendatang.
- e) Selera konsumen (the taste of consumers)
- f) Banyaknya konsumen yang potensial (the numbers of petensial consumers)

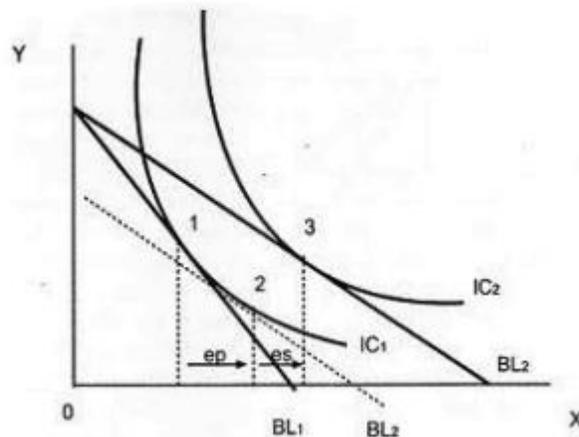
- g) Pengeluaran iklan (advertising expenditure)
- h) Atribut atau features dari produk tersebut (feature of attributes of product)
- i) Faktor-faktor spesifik lainnya yang berkaitan dengan permintaan terhadap produk (other demand related factors specific to product)

2.1.3 Efek Substitusi

Efek substitusi adalah perubahan keseimbangan jika jumlah yang diminta sebagai dampak dari perubahan harga relatif, sementara daya beli atau pendapatan tetap.

Menurut Hicks efek substitusi adalah perubahan konsumsi barang dari titik equilibrium konsumen yang lama ke equilibrium konsumen dengan harga barang yang baru pada kurva tak-acuh yang sama.

Menurut Slutsky efek substitusi adalah perubahan konsumsi barang dari titik equilibrium konsumen yang lama ke titik equilibrium konsumen yang baru yang merupakan titik singgung garis anggaran dengan harga relative yang baru yang melalui titik equilibrium konsumsi sebelum ada perubahan harga barang z.



Gambar 2.3

Efek Substitusi dan Efek Pendapatan

Sumber : Frans Setiawan, 2011

Pemecahan efek substitusi dan efek pendapatan dapat dilakukan melalui 2 metode yakni metode Hicks dan metode Slutsky. Pertama akan dipaparkan tentang metode Hicks. Dari kurva diatas terlihat keseimbangan awal pada titik 1 (pada titik BL1 dan IC1). Misalkan sekarang tingkat harga X mengalami penurunan, dan BL berubah dari BL1 menjadi BL2. Keseimbangan akhir ada pada titik 3 dengan kurva indeferen yang lebih tinggi (disini keseimbangan konsumen meningkat,walaupun tingkat pendapatan nominal tetap, karena pendapatan riil konsumen terhadap komoditas X naik).

Sebelum keseimbangan bergeser ke titik 3, sebenarnya secara teoritis terlebih dahulu keseimbangan bergeser ke titik 2. Perhatikan titik 2 yang menunjukkan

persinggungan IC1 dengan BL2. Pada keadaan tersebut komposisi X dan Y telah berubah. Fenomena ini telah menunjukkan antara titik 1 dan 2 sama tingkat kepuasaanya (pada kurva indeferen yang sama) tetapi jumlah barang X yang di konsumsi meningkat (sedangkan jumlah barang Y yang di konsumsi turun). Keadaan ini terjadi karena harga barang X mengalami penurunan. Jadi jelas sekarang konsumen mensubtitusikan barang Y dengan barang X karena barang X lebih murah untuk satu tingkat kepuasan yang sama.

2.1.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan

Permintaan seseorang atau suatu masyarakat akan suatu barang ditentukan oleh banyak faktor. Di antara faktor-faktor tersebut yang terpenting adalah:

1. Harga barang itu sendiri
2. Harga barang-barang lain yang bersifat substitutif barang tersebut
3. Pendapatan rumah tangga atau pendapatan masyarakat
4. Selera seseorang atau masyarakat
5. Jumlah penduduk.

Dalam analisis permintaan ini sangat sukar menganalisis pengaruh darisemua faktor-faktor tersebut terhadap permintaan suatu barang secara bersama-

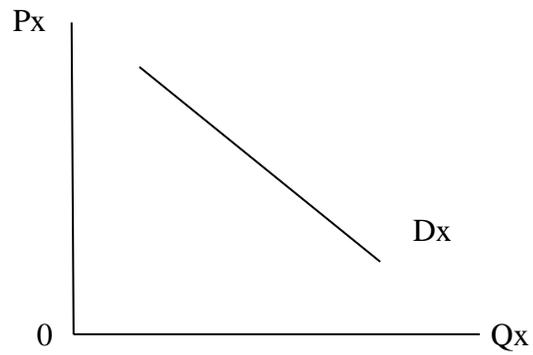
sama sekaligus. Oleh karena itu, ahli ekonomi menyederhanakan analisis tersebut, dengan menganggap bahwa permintaan suatu barang terutama dipenuhi oleh harga barang itu sendiri, sedangkan faktor-faktor lainnya dianggap tidak berubah atau *ceteris paribus*.

2.1.4 Elastisitas Permintaan

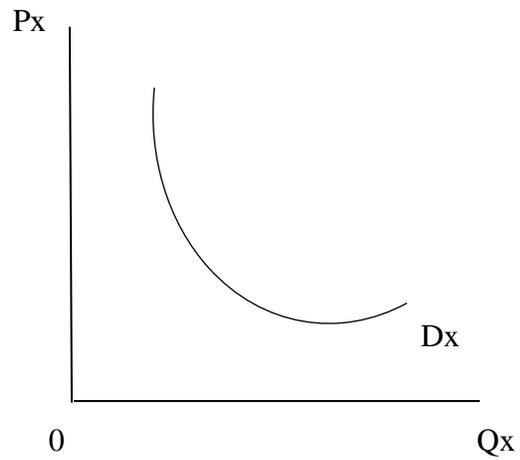
Elastisitas merupakan suatu hubungan kuantitatif antar variabel-variabel, misal antara jumlah yang diminta dengan harga barang tersebut. Sesuai dengan hukum permintaan komoditi tersebut. Besar perubahan permintaan akibat perubahan harga tersebut akan berbeda dari satu keadaan ke keadaan lain. Secara teori ekonomi dikenal istilah elastisitas harga permintaan (*Price elasticity of demand*) sebagai suatu konsep yang menghubungkan perubahan kuantitas pembelian/permintaan optimal atas suatu komoditi dengan perubahan harga relatifnya (Miller dan Meiner, 2000).

Menurut Sukirno (2003) pengukuran elastisitas permintaan sangat bermanfaat bagi pihak swasta dan pemerintah. Bagi pihak swasta pengukuran elastisitas permintaan dapat digunakan sebagai landasan untuk menyusun kebijakan perekonomian yang akan dilaksanakannya seperti misalnya kebijakan impor komoditi yang akan mempengaruhi harga yang ditanggung rakyatnya. Dalam pembahasan mengenai permintaan adanya hubungan yang jelas antara harga dan jumlah barang dan jasa yang diminta. Tetapi tidak dijelaskan mengenai besarnya

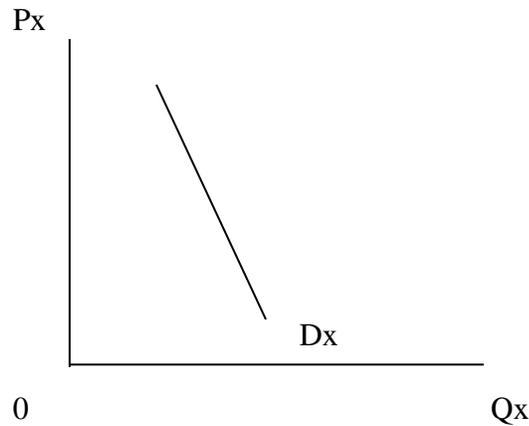
reaksi konsumen terhadap adanya perubahan harga dari barang dan jasa yang diminta.



Elastis $E > 1$



Elastisitas Uniter $E = 1$



Tidak Elastis $E < 1$

Gambar 2.3

Jenis-jenis Elastisitas Permintaan

Sumber : Sadono, 2003

Dalam mengukur seberapa besar reaksi konsumen terhadap perubahan harga dan faktor-faktor lainnya, para ahli ekonomi menggunakan konsep elastisitas. Elastisitas (Harga) menunjukkan bagaimana reaksi pembeli (Dalam hal jumlah yang mau dibeli) bila ada perubahan harga, atau peka tidaknya jumlah yang mau dibeli terhadap perubahan harga.

Secara umum elastisitas permintaan dapat dibedakan menjadi 3, yaitu:

1. Elastis permintaan terhadap harga (*Price elasticity of demand*),
2. Elastisitas permintaan terhadap pendapatan (*Income elasticity of demand*),

3. Elastisitas permintaan silang (*Cross price elasticity of demand*).

Pengukuran elastisitas permintaan dinyatakan dalam ukuran koefisien elastisitas permintaan. Koefisien permintaan merupakan ukuran perbandingan presentase perubahan harga atas barang tersebut. Koefisien elastisitas permintaan dapat dirumuskan sebagai berikut: “1) Elastis, 2) Elastisitas uniter, 3) Tidak elastis.”

Pengukuran elastisitas permintaan kerap dinyatakan dalam ukuran koefisien elastisitas permintaan. Koefisien permintaan merupakan ukuran perbandingan persentase perubahan harga atas barang tersebut (**Sukirno, 2003**). Koefisien elastisitas permintaan dapat di rumuskan sebagai berikut:

1. Elastis

Barang dikatakan elastis sempurna bila kurva permintaan mempunyai koefisien elastisitas lebih besar daripada satu. Hal ini terjadi bila jumlah barang yang diminta lebih besar daripada persentase perubahan harga barang tersebut.

2. Elastisitas Uniter

Barang dikatakan elastis uniter bila kurva permintaan mempunyai koefisien elastisitas sebesar satu. Persentase perubahan harga direspon proporsional terhadap persentase jumlah barang yang diminta.

3. Tidak elastis

Barang dikatakan tidak elastis bila persentase perubahan jumlah yang diminta lebih kecil daripada persentase perubahan harga sehingga koefisien elastisitas permintaannya antara nol dan satu.

Menurut Sadono Sukirno (2003) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi elastisitas permintaan suatu barang, yaitu :

1. Tingkat kemampuan barang –baranglain untuk menggantikan barang yangbersangkutan. Apabila suatu barang mempunyai banyak barang pengganti (Barang substitusi), permintaan atas barang tersebut cenderung akan bersifat elastis. Perubahan harga yang kecil akan beralih ke barang lain sebagai penggantinya. Untuk barang yang tidak memiliki barang pengganti, permintaan atas barang tersebut barang yang tidak memiliki barang pengganti, permintaan atas barang tersebut bersifat tidak elastis. Karena konsumen sukar memperoleh barang pengganti apabila harga barang tersebut naik permintaan tidak banyak berkurang.
2. Persentase pendapatan yang akan dibelanjakan untuk membeli barang tersebut. Besar bagian pendapatan yang digunakan untuk membeli suatu barang dapat mempengaruhi elastisitas permintaan terhadap barang tersebut. Semakin besar bagian pendapatan yang diperlukan elastisitas permintaan terhadap barang tersebut. Semakin besar bagian pendapatan yang diperlukan

untuk membeli suatu barang, maka permintaan barang tersebut akan semakin elastis.

3. Jangka waktu pengamatan atas permintaan. Semakin lama jangka waktu permintaan dianalisis, permintaan atas barang tersebut semakin elastis. Jangka waktu yang singkat permintaan tidak bersifat elastis karena perubahan pasar belum diketahui oleh konsumen. Dalam jangka waktu lebih lama konsumen akan mencari barang alternatif untuk menggantikan barang yang mengalami kenaikan harga.

2.2 Definisi Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (Muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*Movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*Commodity*) dan penumpang ke tempat lain. (**Salim, 2000**) Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (**Kamaluddin, 2003**).

Perpindahan penumpang dan barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai dan menciptakan atau menaikkan utilitas atau kegunaan barang yang diangkut. Selanjutnya dikemukakan bahwa utilitas yang dapat diciptakan secara khusus untuk barang yang diangkut terdiri dari dua macam, yaitu:

- a) Utilitas Tempat (*Place Utility*). Dalam hal ini adalah kenaikan/tambahan nilai ekonomi atau kegunaan suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat/daerah, dimana barang tersebut memiliki kegunaan yang lebih kecil, sedangkan ke tempat/daerah lain dimana barang tersebut memiliki kegunaan yang lebih besar yang dicirikan oleh harga. Dalam hal ini utilitas tempat yang diciptakan biasanya diukur dengan uang (*In term of money*) yang pada dasarnya merupakan perbedaan dari harga barang tersebut pada tempat dimana barang itu dihasilkan atau dimana utilitasnya rendah untuk dipindahkan ke suatu tempat dimana barang tersebut diperlukan atau mempunyai utilitas yang lebih tinggi dalam memenuhi kebutuhan manusia (**Kamaludin, 2003**).
- b) Utilitas Waktu (*Time Utility*). Dimana Transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan tidak hanya dimana dibutuhkan, tetapi juga pada waktu yang tepat bilamana mereka diperlukan. Hal ini sehubungan dengan terciptanya utilitas yang disebut sebagai *time utility* atau utilitas waktu (**Kamaludin, 2003**).

Dalam ilmu transportasi, alat pendukung transportasi diistilahkan dengan sistem transportasi yang di dalamnya mencakup berbagai unsur (*subsistem*) berikut:

1. Ruang untuk bergerak (Jalan).
2. Tempat awal/akhir pergerakan (Terminal).
3. Yang bergerak (Alat angkut/Kendaraan dalam bentuk apapun).
4. Pengelolaan: yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya.

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut diatas secara serentak. Masing-masing unsur tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serentak (**Miro, 2005**). Dalam istilah teori ekonomi disebut bahwa fungsi transportasi adalah mengangkut atau membawa barang-barang dari tempat dimana *utility*-nya relatif lebih rendah ke tempat dimana *utility*-nya relatif lebih tinggi.

2.3 Definisi Kendaraan Roda Dua

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang murah, praktis, dan efisien dibandingkan dengan alat transportasi lain. Hal ini yang menyebabkan sepeda motor tetap diminati oleh masyarakat, dan bahkan permintaan sepeda motor semakin meningkat.

Di Indonesia saat ini sepeda motor menjadi salah satu alternatif dan pelengkap untuk mengisi kebutuhan akan sarana transportasi. Sepeda motor memiliki fungsi untuk

menambah jaringan transportasi dan dapat mengisi kebutuhan akan sarana transportasi tersebut secara efisien, murah dan cepat. Sepeda motor juga memiliki jangkauan yang relatif lebih fleksibel. Hal ini menyebabkan banyak masyarakat menggunakan sepeda motor sebagai moda alternatif pada kawasan tertentu yang sering terkena masalah kemacetan.

Besarnya peluang pangsa pasar sepeda motor di Indonesia membuat perusahaan-perusahaan sepeda motor saling berlomba untuk meningkatkan pangsa pasar mereka dari berbagai merek. Promosi sepeda motor pun ditingkatkan sesuai perusahaan, asuransi kredit motor pun saling bersaing untuk mendapatkan konsumen (**Mirza, 2007**). Persaingan tersebut menyebabkan kemudahan dalam mendapatkan sepeda motor. Sepeda motor dapat dibeli dengan kredit dengan system yang lebih mudah, harga cicilan yang menarik dan bunga ringan (dari perusahaan asuransi).

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah semua kendaraan yang beroda dua atau lebih yang didarat digunakan untuk mengangkut barang dan atau orang yang digerakkan dengan motor yang dijalankan dengan bensin, dengan minyak lain atau gas yang ada dalam lalu lintas bebas (Diluar daerah pengawasan pabean) dalam tahun 1962. (**Pasal 1 ke-1 UU Nomor 3 Tahun 1963 Tentang Sumbangan Wajib Istimewa No. 13 Tahun 1962 Tentang Sumbangan Wajib Istimewa Tahun 1962**).

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah alat-alat kendaraan beroda dua atau lebih yang mempunyai daya penggerak sendiri dan yang tidak berjalan diatas

rel, termasuk juga yang tidak seluruhnya lengkap, baik dalam keadaan ckd (*completely knocked down*). **(Pasal 1 Huruf a UU Nomor 4 Tahun 1963 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 14 tahun 1962 tentang Pemungutan Sumbangan Wajib Istimewa atas Kendaraan Bermotor yang diimpor ke dalam Daerah Pabean Indonesia (Lembaran Negara tahun 1962 No. 52), menjadi Undang-Undang).**

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang adapada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang atau barang dijalan selain dari pada kendaraan yang berjalan di atas rel. **(Pasal 1 Angka 1 Huruf b UU Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya).**

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. **(Pasal 1 Angka 7 UU Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).**

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. **(Pasal 1 Angka 8 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).**

Kendaraan Bermotor atau kendaraan roda dua adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh

peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air. (**Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah**).

2.4 Sistem Transportasi di Kota Cimahi

Sistem transportasi merupakan gabungan beberapa komponen yang mendukung suatu siklus kegiatan transportasi secara menyeluruh. perubahan pada satu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya. Misalnya dalam interaksi sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, komponen tersebut tidak ada hubungannya tetapi jika salah satu mengalami perubahan hal ini akan berpengaruh kepada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan).

Kajian terhadap komponen-komponen sistem transportasi (sepeda motor dan mobil) mempunyai ciri yang berbeda dengan kajian bidang lain karena melibatkan cukup banyak aspek dan beragam. Objek dasar sistem transportasi yang ditandai dengan multimoda ini lebih ditekankan pada pergerakan manusia atau barang. Oleh sebab itu dalam mengkaji sistem transportasi terdapat 2 konsep dasar yaitu :

1. Konsep mengenai ciri tidak spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang

melakukan perjalanan, dan jenis transportasi apa yang digunakan (misal : angkutan umum, ojek, sepeda motor, mobil pribadi, taksi, dan lainnya).

2. Konsep mengenai ciri spasial (dengan batas ruang) di dalam kota termasuk pola tata guna lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

Dan berikut adalah peraturan tentang penetapan tarif angkutan menurut Dinas Perhubungan Kota Cimahi tahun 2017 :

1. Tariff bus kecil / mobil penumpang umum kapasitas 9 s/d 16 tempat duduk :

Rp. 3900,- (seribu Sembilan ratus rupiah) per penumpang s/d 8 (delapan) kilometer

Selebihnya Rp. 507,- per penumpang per kilometer

Tarif paling tinggi sebesar Rp. 5250

2. Tarif bus sedang kapasitas 17 s/d tempat duduk :

Rp. 3900,- (seribu Sembilan ratus rupiah) per penumpang s/d 12 (dua belas) kilometer.

Selebihnya Rp. 510,- per penumpang per kilometer

Tarif paling tinggi sebesar Rp 5250,-

3. Tariff DAMRI

Non AC jauh dekat Rp 4500,-

Ekonomi AC jauh dekat Rp 5500,-

4. Tarif angkutan online

Sepeda motor Rp 3500/ kilometer

Mobil Rp 7000/ kilometer

Peraturan tentang tarif diatas merupakan acuan untuk para pengelola angkutan umum dalam menetapkan ongkos angkutan penumpangnya yang diterbitkan langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Cimahi. Tetapi terkadang hal ini bukan berarti tarif angkutan ini sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Para pengelola angkutan umum menetapkan tarif sendiri sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang ada, dan masyarakatlah yang terkena beban ongkos yang lebih besar dari yang ditetapkan.

2.5 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian mengenai permintaan akan permintaan kendaraan roda dua sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh beberapa peneliti. Penelitian tersebut tentu saja sangat membantu penulis dalam mengamati dan memperdalam penulis dalam melakukan penelitian ini. Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang telah dilakukan.

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian	Identifikasi Masalah	Metode Analisis	Hasil Penelitian
1.	Arief Budiarto dan Evi Yulia Purwanti (2013). Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor di Kota Semarang(Studi Kasus: PNS Kota Semarang).	Bagaimana pengaruh pendapatan, tarif angkutan umum, jumlah keluarga, harga motor dan selera terhadap tingkat permintaan sepeda motor (Studi kasus: PNS Kota Semarang).	Analisis regresi linier berganda.	Variabel dalam penelitian ini (pendapatan, tarif angkutan umum, jumlah anggota keluarga, harga kendaraan, dan selera), terbukti bahwa faktor-faktor tersebut serentak mempengaruhi jumlah permintaan sepeda motor di Kota Semarang. Variabel harga sepeda motor tidak berpengaruh signifikan terhadap permintaan sepeda motor, hal ini karena kemudahan pembayaran secara kredit sehingga harga sepeda motor tidak berpengaruh terhadap permintaan sepeda motor di Kota Semarang.
2.	Alimuddin (2013). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua di Kota	Bagaimana pengaruh tingkat pendapatan, harga kendaraan bermotor roda dua, dan jangka waktu pengembalian kredit terhadap permintaan	Analisis deskriptif dan analisis kuantitatif (Uji Validitas dan Uji Reliabilitas) dan analisis	Variabel dalam penelitian ini (tingkat pendapatan, harga kendaraan bermotor roda dua, jangka waktu pengembalian kredit), terbukti bahwa pendapatan, harga, dan jangka waktu

	Makassar	kendaraan bermotor roda dua di Kota Makassar.	regresi berganda.	pengembalian kredit sangat mempengaruhi permintaan kendaraan bermotor roda dua hal ini disebabkan oleh masyarakat sangat membutuhkan alat transportasi (sepeda motor) yang relative lebih fleksibel, efisien, murah/hemat bahan bakar, dan dapat dijadikan sebagai moda alternatif bagi pengguna transportasi yang sering terkena masalah kemacetan.
3.	Nurul Hidayah A Rahman, Harry J. Sumampouw, dan Sofia A.P Sambul (2016). Pengaruh Motivasi dan Sikap Konsumen Terhadap Keputusan Pembelian Kendaraan Roda Dua Honda.	Bagaimana pengaruh motivasi dan sikap konsumen terhadap keputusan pembelian kendaraan roda dua honda.	Analisis data kuantitatif.	Sikap konsumen berpengaruh secara signifikan terhadap keputusan pembelian, serta motivasi konsumen memiliki pengaruh paling besar terhadap keputusan pembelian oleh konsumen diantara variabel bebas lainnya yg diteliti yaitu sebesar 0,403 hal ini berarti motivasi konsumen merupakan salah satu faktor yang dapat mendorong konsumen untuk melakukan pembelian produk sepeda motor Honda.

Sumber : Data diolah penulis (2019)

2.6 Kerangka Pemikiran

Transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu dengan bantuan manusia atau mesin. Manusia ingin melakukan perjalanan antara asal dan tujuan dengan waktu secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin (Widari, S. 2010). Fungsi transportasi adalah memungkinkan melancarkan terjadinya pergerakan manusia, melancarkan gerak barang, dan pergerakan jasa dan informasi. Kebutuhan transportasi tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang. Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dengan prasarana yang telah disiapkan oleh alam seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan hasil kerja manusia seperti jalan raya dan jalan rel.

Permintaan suatu barang khususnya sepeda motor dipengaruhi oleh harga barang tersebut, harga barang lain, pendapatan, selera atau cita rasa masyarakat dan sebagainya (Sadono Sukirno, 2010), sementara itu Menurut Wahab (2005) Hubungan antara tingkat pendapatan yang berpengaruh terhadap tingkat permintaan sepeda motor, yang mana semakin besar tingkat pendapatan maka pergerakan permintaan juga cenderung akan meningkat.

Pendapatan keluarga adalah keseluruhan pendapatan anggota keluarga yang sudah bekerja, baik dari hasil pekerjaan utama maupun dari hasil pekerjaan sampingan

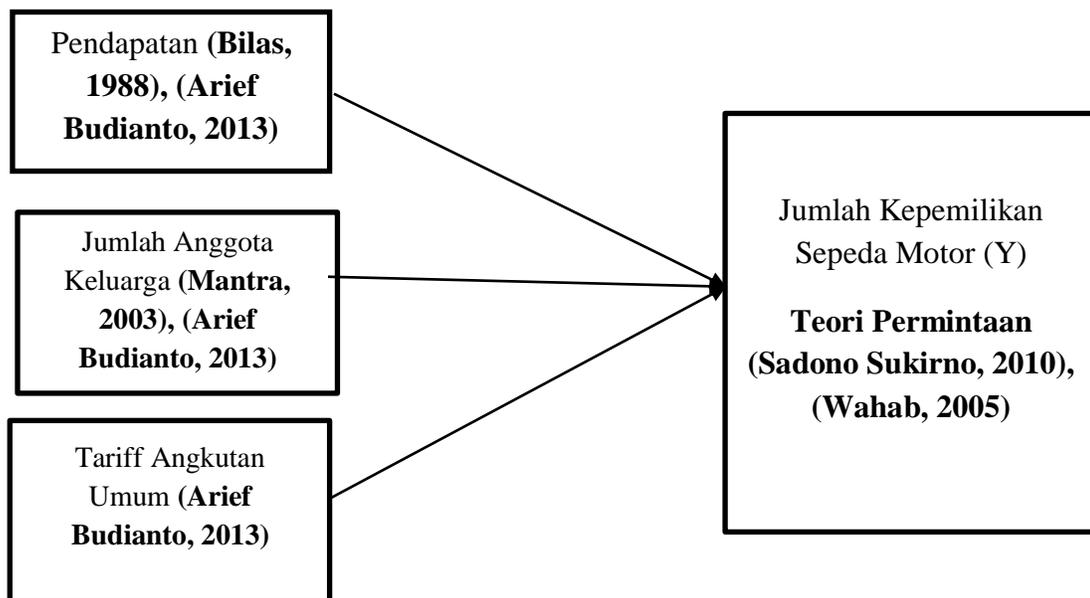
yang dihitung dengan sejumlah uang selama satu bulan dalam satuan rupiah. Jika barang yang dikonsumsi adalah barang normal, maka apabila tingkat pendapatan seseorang bertambah, permintaannya akan barang tersebut akan bertambah pula. Pendapatan konsumen berpengaruh terhadap bertambahnya pembelian akan suatu barang atau berkurangnya pembelian akan suatu barang tersebut (Bilas, 1988). Selain itu, hasil penelitian Arief Budianto (2013), menunjukkan bahwa tingkat pendapatan konsumen mempunyai hubungan positif dengan permintaan kendaraan roda dua.

Yang dimaksud jumlah anggota keluarga adalah Jumlah keluarga adalah jumlah individu yang menjadi tanggungan kepala keluarga yang berada dalam satu rumah tangga atau keluarga. Semakin banyak jumlah tanggungan dalam keluarga maka pengeluaran terhadap ongkos transportasi juga akan semakin meningkat. Hasil penelitian Arief Budianto (2013), bahwa semakin banyak jumlah anggota keluarga maka pengeluaran terhadap ongkos transportasi juga akan semakin meningkat, yang menunjukkan bahwa jumlah anggota keluarga berpengaruh positif terhadap penambahan kendaraan roda dua.

Dan tarif angkutan umum ini dilihat dari pengeluaran satu bulan satu keluarga yg apabila keluarga tersebut melakukan perpindahan menggunakan transportasi umum setiap harinya. Serta apabila harga transportasi umum ini meningkat akan menyebabkan para pengguna jasa ini akan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor dikarenakan lebih praktis. Hasil penelitian Arief Budianto (2013), bahwa semakin tinggi tariff angkutan umum maka semakin tinggi pengeluaran

akan biaya transportasi perbulan keluarga yang menyebabkan jumlah kepemilikan sepeda motor meningkat ini menunjukkan bahwa tariff angkutan umum berpengaruh positif terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor.

Beberapa hal yang telah dijelaskan di atas menjadi fokus penulis untuk mengkaji lebih dalam mengenai hubungan pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga dan tarif angkutan umum terhadap kepemilikan sepeda motor secara masing-masing ataupun keseluruhan. Untuk membantu penulis dalam rangka mengkaji hal tersebut, penulis tampilkan skema kerangka pemikiran secara sederhana dalam Gambar 2.3



Gambar 2.3
Kerangka Pemikiran

Kerangka Pemikiran Teoritis diatas menjelaskan bahwa diduga faktor-faktor yang mempengaruhi kepemilikan sepeda motor yaitu pendapatan keluarga (X1), jumlah anggota keluarga (X2), dan tarif angkutan umum (X3).

2.7 Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu jawaban sementara atau kesimpulan yang diambil untuk menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian yang sebenarnya masih harus di uji secara empiris. Hipotesis yang dimaksud merupakan dugaan yang mungkin benar atau mungkin salah. Dalam penelitian ini hipotesis yang dapat ditarik yaitu :

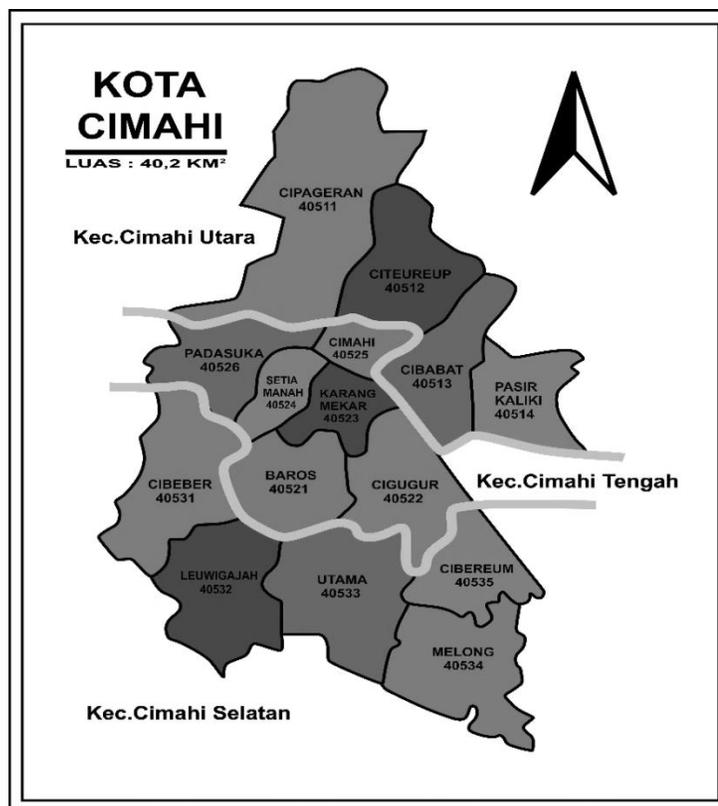
1. Diduga Variabel Pendapatan keluarga (X1) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor.
2. Diduga Variabel Jumlah Anggota keluarga (X2) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor.
3. Diduga Variabel Tarif Angkutan Umum (X3) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor.
4. Diduga secara simultan variabel Pendapatan (X1), Jumlah Anggota Keluarga (X2), dan Tarif Angkutan Umum (X3) berpengaruh terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek penelitian

Objek Penelitian yang dilakukan oleh peneliti difokuskan di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi. Berikut merupakan peta Kota Cimahi secara keseluruhan,



Gambar 3.1

Peta Kota Cimahi

Sumber: <http://www.cimahikota.go.id>

Disini penulis mengambil objek penelitian di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi. Unit analisis adalah masyarakat yang memiliki sepeda motor. Dimana yang diketahui bahwa Kota Cimahi khususnya di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah sudah menjadi kota yang cukup besar. Begitu pula mengenai perkembangan otomotif khususnya sepeda motor di wilayah Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi yang telah berkembang cukup pesat.

Secara geografis wilayah Kota Cimahi berada antara $107^{\circ} 30' 30''$ BT - $107^{\circ} 34' 30''$ BT dan $6^{\circ} 50' 00''$ - $6^{\circ} 56' 00''$ Lintang Selatan dengan luas wilayah $40,25 \text{ km}^2$ dengan batas-batas sebagai berikut :

Batas Utara : Kabupaten Bandung

Batas Selatan : Kabupaten Bandung

Batas Timur : Kota Bandung

Batas Barat : Kabupaten Bandung

Wilayah Kota Cimahi meliputi, Kecamatan Cimahi Utara yang terdiri atas 4 Kelurahan yaitu Kelurahan Cibabat, Kelurahan Cipageran, Kelurahan Citeureup dan Kelurahan Pasir Kaliki yang terdiri dari 83 RW dan 418 RT. Cimahi Tengah, 6 kelurahan yaitu Kelurahan Baros, Kelurahan Cigugur Tengah, Kelurahan Cimahi, Kelurahan Karangmekar, Kelurahan Padasuka dan Kelurahan Setiamanah yang terdiri dari 107 RW dan 413 RT. Sedangkan Cimahi Selatan terdiri dari 5 kelurahan yaitu Kelurahan Cibeber, Kelurahan Cibeureum, Kelurahan Leuwi Gajah, Kelurahan Melong dan Kelurahan Utama yang terdiri dari 111 RW dan 628 RT.

Kecamatan dengan luas wilayah terbesar yaitu Kecamatan Cimahi Selatan (16,02 km²) sedangkan kecamatan dengan luas terkecil yaitu Kecamatan Cimahi Tengah (10,87 km²). Secara geografis, wilayah ini merupakan lembah cekungan yang melandai ke arah selatan, dengan ketinggian di bagian utara ±1.040 meter dpl (Kelurahan Ciparegan Kecamatan Cimahi Utara) yang merupakan lereng Gunung Burangrang dan Gunung Tangkuban Perahu serta ketinggian di bagian selatan sekitar ±685 dpl (di Kelurahan Melong Kecamatan Cimahi Selatan) yang mengarah ke Sungai Citarum.

Sungai yang melalui Kota Cimahi adalah Sungai Cimahi dengan debit air rata-rata 3,830 l/dt, dengan anak sungainya ada lima yaitu Kali Cibodas, Ciputri, Cimindi, Cibeureum (masing-masing di bawah 200 l/dt) dan Kali Cisangkan (496 l/dt), sementara itu mata air yang terdapat di Kota Cimahi adalah mata air Cikuda dengan debit air 4 l/dt dan mata air Cisintok (93 l/dt).

3.1.1 Wilayah Cimahi Tengah dan Kelurahan Setiamanah

Kecamatan Cimahi Tengah terdiri dari 6 Kelurahan yaitu Kelurahan Baros, Kelurahan Cimahi, Kelurahan Karang Mekar, Kelurahan Padasuka, Kelurahan Setiamanah, dan Kelurahan Cigugur Tengah, dengan batas administratif sebagai berikut,

Sebelah Utara : Kelurahan Citeureup dan Kelurahan Cipageran

Sebelah Timur : Kota Bandung

Sebelah Selatan : Kelurahan Cibeber, Kelurahan Utama dan Kelurahan Cibeureum

Sebelah Barat : Kecamatan Padalarang dan Kecamatan Batujajar Kabupaten Bandung Barat

Setiap tahunnya jumlah penduduk Kecamatan Cimahi Tengah mengalami kenaikan yang cukup stabil, jumlah penduduk pada tahun 2014 mencapai 161.883 jiwa dengan 81.079 jiwa diantaranya berjenis kelamin laki-laki dan 80.804 jiwa berjenis kelamin perempuan. Rata-rata laju pertumbuhan penduduk Kecamatan Cimahi Tengah tahun 2010-2014 sebesar 1,7% pertahun. Pada tahun 2011-2012 laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Cimahi Tengah mengalami penurunan yang cukup drastis, dan pada tahun berikutnya laju pertumbuhan penduduk kembali mengalami peningkatan. Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan jumlah penduduk Kecamatan Cimahi Tengah pada tahun 2011-2014:

Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan jumlah penduduk Kecamatan Cimahi Tengah pada tahun 2011-2014:

Tabel 3.1
Jumlah Penduduk Cimahi Tengah

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	Baros	21133	20984	20561	22.784	22506
2	Cigugur Tengah	53552	56552	57097	48.115	49313
3	Karangmekar	15035	17304	15159	14.985	14855
4	Setiamanah	20419	27538	27685	27.746	25737
5	Padasuka	40163	40163	34025	34.829	35948
6	Cimahi	11129	11943	12067	13.061	13523
Jumlah		161431	174484	166594	161.652	161883

Sumber : Pemerintah Kota Cimahi

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa pada tahun 2012 Kecamatan Cimahi Tengah mengalami penurunan jumlah penduduk yang cukup drastis yaitu sebesar 84.156 jiwa. Pada tahun 2014 jumlah penduduk Kecamatan Cimahi Tengah paling banyak berada pada Kelurahan Cigugur Tengah, dengan jumlah penduduk 49.313 jiwa, sedangkan pada Kelurahan Cimahi merupakan kelurahan dengan jumlah penduduk terendah yaitu sebesar 13.523 jiwa.

3.2 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif ini menggambarkan mengenai kondisi jumlah kepemilikan sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi dilihat dari aspek-aspek pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga dan tarif angkutan umum. Setelah diketahui kondisi jumlah kepemilikan sepeda motor dari aspek-aspek tersebut, selanjutnya dianalisis analisis regresi linier berganda. Dalam penelitian ini digunakan analisis regresi linier berganda untuk mengetahui bagaimana hubungan pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan umum terhadap jumlah kepemilikan sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

3.2.1 Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang diperoleh adalah data sekunder dan data primer.

1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui pengamatan langsung ke lapangan dan mengadakan wawancara atau kuisisioner dengan responden yaitu masyarakat yang memiliki sepeda motor yang berada di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari website resmi Kota Cimahi dan Badan Pusat Statistik serta dari internet berupa artikel tentang penjualan sepeda motor serta tarif yang ditetapkan pemerintah terkait angkutan umum di Kota Cimahi.

3.2.2 Sampel Penelitian

3.2.2.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah. Kelurahan Padasuka sendiri terdiri dari 21 RW, yang mana dalam 1 RW setelah di rata-ratakan terdapat 405 KK.

3.2.2.2 Sampel

Kelurahan Padasuka sendiri memiliki jumlah KK (Kartu Keluarga) sebanyak 8.505 KK. Maka perhitungan sampelnya adalah sebagai berikut :

$$\text{Rumus Slovin : } n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

Keterangan :

n = jumlah sampel

N = jumlah KK (Kartu Keluarga Kelurahan Padasuka)

e = batas toleransi error

Dimana :

$$n = \frac{8.505}{(1+8.505 \times (10\%)^2)}$$

n = 98,32 → dibulatkan menjadi 100

Berdasarkan perhitungan menggunakan rumus Slovin besaran sampel dalam penelitian ini berjumlah 98,32 (dibulatkan 100) responden dengan persentase kelonggaran karena ketidakteelitian dan kesalahan dalam pengambilan sampel 10%. Jadi untuk sampel penelitian ini dibutuhkan 100 responden masyarakat yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah.

3.2.3 Model Analisis Data

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis statistik deskriptif dan analisis regresi linear berganda.

3.2.3.1 Metode Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi, (Sugiyono: 2015).

Dengan statistik deskriptif data yang terkumpul dianalisis dengan perhitungan rata-rata dan persentase, sehingga dapat menggambarkan berapa banyak keluarga yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

3.2.3.2 Metode Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda. Analisis regresi linier berganda adalah hubungan secara linier antara dua atau lebih variabel independen dengan variabel dependen. Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen berhubungan positif atau negatif.

Maka fungsi persamaan yang digunakan dalam model pengeluaran konsumsi rumah tangga pada penelitian ini adalah:

$$Qdx = f (Y, JAK, TAU)$$

Keterangan :

Qdx = Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor (Unit /Bulan)

Y = Pendapatan Keluarga (Juta Rupiah /Bulan)

JAK = Jumlah Anggota Keluarga (Jiwa/ KK)

TAU = Tarif Angkutan Umum (Rupiah/ Bulan)

Adapun model regresi berganda jumlah kepemilikan sepeda motor dalam penelitian ini adalah :

$$Qdx = \beta_0 - \beta_1 Y_i + \beta_2 JAK_i + \beta_3 TAU_i + e$$

Keterangan :

Qdx = Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor (Unit /Bulan)

Y = Pendapatan Keluarga (Juta Rupiah /Bulan)

JAK = Jumlah Anggota Keluarga (Jiwa/ KK)

TAU = Tarif Angkutan Umum (Rupiah/ Bulan)

β_0 = *Intercept* (Konstanta)

β_1, \dots, β_3 = Koefisien Regresi Variabel Bebas

e = *error term*

i = Masyarakat yang memiliki sepeda motor ke i

n = Jumlah Responden

3.2.4 Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Definisi operasional merupakan pengertian dan petunjuk mengenai variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan variabel independen yaitu pendapatan keluarga, jumlah anggota keluarga, dan tarif angkutan umum, serta variabel dependen yaitu masyarakat yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

1. Variabel Terikat (Variabel Dependen)

Variabel terikat (dependen) yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah kepemilikan sepeda motor masyarakat di Kelurahan Padasuka, Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

2. Variabel Tidak Terikat (Variabel Independen)

1. Pendapatan Keluarga (X_1)

Pendapatan keluarga adalah keseluruhan pendapatan anggota keluarga yang sudah bekerja yang dihitung dengan sejumlah uang selama satu bulan dalam satuan rupiah. Penentuan tingkat pendapatan sendiri dilakukan dengan memberikan pertanyaan kepada responden berapa rata-rata pendapatan mereka per bulan lewat kuesioner. Variabel ini menggunakan satuan juta rupiah.

2. Jumlah Keluarga (X2)

Jumlah keluarga adalah jumlah individu yang menjadi tanggungan kepala keluarga termaksud kepala keluarga itu sendiri yang berada dalam satu rumah tangga atau keluarga. Semakin banyak jumlah tanggungan dalam keluarga maka pengeluaran terhadap ongkos transportasi juga akan semakin meningkat. Variabel ini menggunakan satuan jiwa.

3. Tarif Angkutan Umum (X3)

Tarif angkutan umum adalah jumlah biaya transportasi menggunakan angkutan umum yang dikeluarkan satu keluarga selama satu bulan. Penentuan tarif angkutan umum sendiri dilakukan dengan memberikan pertanyaan kepada responden berapa rata-rata pengeluaran untuk biaya transportasi seluruh anggota keluarga per bulan lewat kuesioner. Variabel ini menggunakan satuan rupiah.

Tabel 3.1
Operasionalisasi Variabel

No	Variabel Penelitian	Definisi Variabel	Unit Pengukuran
1.	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor (Y)	Banyaknya unit kendaraan bermotor yang dimiliki satu keluarga	Unit / Keluarga
2.	Pendapatan Keluarga(X1)	Keseluruhan pendapatan rumah tangga dari hasil pekerjaan sampingan yang dihitung dengan sejumlah uang selama satu bulan dalam satuan rupiah	Juta Rupiah / Bulan
3.	Jumlah Anggota Keluarga (X2)	Jumlah individu yang menjadi tanggungan kepala keluarga serta kepala keluarga itu sendiri yang berada dalam satu kartu keluarga	Jiwa / Keluarga
4.	Tarif Angkutan Umum (X3)	Jumlah biaya transportasi menggunakan angkutan umum dalam satu bulan yang dikeluarkan oleh satu keluarga	Rupiah/ Bulan

Sumber: Data diolah oleh penulis (2018)

3.2.5 Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini digunakan dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder,

1. Data Primer di peroleh melalui pengamatan langsung ke lapangan dan mengadakan wawancara atau kuisisioner dengan masyarakat yang memiliki kendaraan roda dua lebih dari satu di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.
2. Data Sekunder diperoleh melalui internet berupa artikel tentang penambahan kendaraan roda dua khususnya di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi dan Badan Pusat Statistik.

3.2.6 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis untuk mendapatkan dan mengumpulkan data adalah sebagai berikut:

1. Studi Lapangan (*field research*)

Studi Lapangan dilakukan dengan cara:

- a. Kuisisioner

Teknik pengumpulan data dengan membuat daftar pertanyaan terlebih dahulu yang kemudian diberikan kepada masyarakat yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

b. Wawancara (*interview*)

Penulis mengadakan tanya jawab secara langsung baik secara formal maupun non formal dengan masyarakat yang memiliki sepeda motor di Kelurahan Padasuka, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi.

c. Dokumentasi (*documentation*)

Dokumentasi yaitu mengumpulkan bahan-bahan yang tertulis berupa data-data yang diperoleh dari bagian instalasi terkait.

2. Studi Kepustakaan (*library research*)

Yaitu dengan mendatangi perpustakaan dan mencari buku-buku literatur yang sesuai dengan masalah yang diangkat, dan informasi yang didapat digunakan untuk memecahkan masalah yang berkaitan. Data yang diperoleh melalui studi kepustakaan adalah sumber informasi yang telah ditemukan oleh para ahli yang kompeten dibidangnya masing-masing sehingga relevan dengan pembahasan yang sedang diteliti, dalam melakukan studi kepustakaan ini penulis berusaha mengumpulkan data sebagai berikut:

- a. Mempelajari konsep dan teori dari berbagai sumber yang berhubungan dan mendukung pada masalah yang sedang diteliti.
- b. Mempelajari materi kuliah dan bahan tertulis lainnya.

c. Jurnal yang berhubungan dengan penelitian.

3. Studi Internet (*Internet Research*)

Sehubungan dengan adanya keterbatasan sumber referensi dari perpustakaan yang ada, penulis melakukan pencarian melalui situs-situs internet guna mendapatkan referensi yang terpercaya.

3.3 Pengujian Hipotesis

3.3.1 Uji Statistik

Uji statistik terhadap regresi berganda. Untuk membuktikan hipotesis ada atau tidaknya pengaruh yang signifikan maka dilakukan uji f dan uji t.

a. Pengujian Koefisien Regresi Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk menguji hipotesis secara parsial guna menunjukkan pengaruh tiap variabel independen secara individu terhadap variabel dependen. Uji t adalah pengujian koefisien regresi masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Dalam perumusan hipotesis statistik, antara hipotesis nol (H_0) dan hipotesis alternative (H_1) selalu berpasangan, bila salah satu ditolak, maka yang lain pasti diterima sehingga dapat dibuat keputusan yang tegas, yaitu apabila H_0 ditolak pasti H_1 diterima

(Sugiyono, 2012:87). Untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dapat dibuat hipotesa:

$H_0: \beta_i = 0$, artinya tidak ada pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen.

$H_1: \beta_i \neq 0$, artinya ada pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen.

Uji ini dilakukan dengan membandingkan nilai t hitung dengan t tabel dengan ketentuan sebagai berikut :

$t_{\text{statistik}} < t_{\text{tabel}}$: Artinya hipotesa nol (H_0) diterima dan hipotesa alternatif (H_1) ditolak yang menyatakan bahwa variabel independen secara parsial tidak mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen.

$t_{\text{statistik}} > t_{\text{tabel}}$: Artinya hipotesa nol (H_0) ditolak dan hipotesa alternatif (H_1) diterima yang menyatakan bahwa variabel independen secara parsial mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen

b. Pengujian Arti Keseluruhan Regresi (Uji F)

Uji F merupakan pengujian hubungan regresi secara simultan yang bertujuan untuk mengetahui apakah seluruh variabel independen bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan derajat signifikan nilai F.

$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = 0$, artinya secara bersama-sama variabel independen tidak

berpengaruh terhadap variabel dependen.

H1: $\beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq \beta_5 \neq 0$, artinya secara bersama-sama variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Uji ini dilakukan dengan membandingkan nilai F hitung dengan tabel dengan ketentuan sebagai berikut :

$F_{\text{statistik}} < F_{\text{tabel}}$: Artinya hipotesa nol (H_0) diterima dan hipotesa alternatif (H_1) ditolak yang menyatakan bahwa variabel independen secara parsial tidak mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen.

$F_{\text{statistik}} > F_{\text{tabel}}$: Artinya hipotesa nol (H_0) ditolak dan hipotesa alternatif (H_1) diterima yang menyatakan bahwa variabel independen secara parsial mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen.

c. Pengujian Koefisien Determinasi (Uji R^2)

Menurut Gujarati (2001:98) dijelaskan bahwa koefisien determinasi (R^2) yaitu angka yang menunjukkan besarnya derajat kemampuan menerangkan variabel bebas terhadap variabel terikat dari fungsi tersebut. Koefisien determinasi sebagai alat ukur kebaikan dari persamaan regresi yaitu memberikan proporsi atau presentase variasi total dalam variabel terikat Y yang dijelaskan oleh variabel bebas X. Nilai koefisien determinasi (R^2) berkisar antara 0 dan 1 ($0 < R^2 < 1$), dengan ketentuan :

- Jika R^2 semakin mendekati angka 1, maka variasi-variasi variabel terikat dapat dijelaskan oleh variasi-variasi dalam variabel bebasnya.
- Jika R^2 semakin menjauhi angka 1, maka variasi-variasi variabel terikat semakin tidak bisa dijelaskan oleh variasi-variasi dalam variabel bebasnya.

3.3.2 Uji Asumsi Klasik

1. Uji Autokorelasi

Autokorelasi didefinisikan sebagai korelasi antar observasi yang diukur berdasarkan deret waktu dalam model regresi atau dengan kata lain *error* dari observasi yang satu dipengaruhi oleh *error* dari observasi yang sebelumnya. Akibat dari adanya autokorelasi dalam model regresi, koefisien regresi yang diperoleh menjadi tidak efisien, artinya tingkat kesalahannya menjadi sangat besar dan koefisien regresi menjadi tidak stabil. Model pengujian yang sering digunakan adalah dengan uji *Durbin-Watson* (uji DW) dengan ketentuan sebagai berikut :

H_0 = Tidak ada autokorelasi

H_1 = Terdapat autokorelasi

Untuk menguji ada tidaknya autokorelasi, dari data residual terlebih dahulu dihitung nilai statistik Durbin-Watson(D-W):

$$D - W = \frac{\sum e_t - e_{t-1}}{\sum e_t^2}$$

Kriteria uji: Bandingkan nilai D-W dengan nilai d dari tabel Durbin- Watson:

- a) Jika $D-W < d_L$ atau $D-W > 4 - d_L$, kesimpulannya pada data tersebut terdapat autokorelasi
- b) Jika $d_U < D-W < 4 - d_U$, kesimpulannya pada data tersebut tidak terdapat autokorelasi.
- c) Tidak ada kesimpulan jika: $d_L \leq D-W \leq d_U$ atau $4 - d_U \leq D-W \leq 4 - d_L$

Apabila hasil uji Durbin-Waston tidak dapat disimpulkan apakah terdapat autokorelasi atau tidak maka dilanjutkan dengan *runs test*.

2. Uji Heteroskedastisitas.

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mendeteksi apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika varian dari satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Jika varian berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali, 2001).

Hipotesis H_0 : Tidak terdapat heteroskedastisitas

H_1 : Terdapat heteroskedastisitas

Dengan pengujian kriteria sebagai berikut :

Jika P Value $\leq 5\%$ maka H_0 ditolak, artinya terdapat heteroskedastisitas

Jika P Value $\geq 5\%$ maka H_0 diterima, artinya tidak terdapat heteroskedastisitas.

3. Uji Multikolinearitas

Uji Multikolonieritas menyatakan bahwa linear sempurna diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi. Ada atau tidaknya multikolonieritas dapat dilihat dari koefisien masing-masing variabel bebas. Jika koefisien kolerasi diantara masing-masing variabel bebas lebih dari 0,8 maka terjadi multikolonieritas dan sebaliknya jika koefisien kolerasi diantara masing-masing variabel bebas kurang dari 0,8 maka tidak terjadi multikolonieritas.

Hipotesis H_0 : Tidak terdapat multikolonieritas.

H_1 : Terdapat multikolonieritas.

Dengan pengujian kriteria sebagai berikut,

Jika nilai koefisien korelasi $> 0,8$ maka H_0 ditolak, artinya terdapat multikolonieritas.

Jika nilai koefisien korelasi $< 0,8$ maka H_0 diterima, artinya tidak terdapat multikolonieritas.

