

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

2.1 Kajian Teoritis

2.1.1 Teori Permintaan

Teori permintaan adalah teori yang menerangkan tentang ciri-ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Berdasarkan ciri hubungan antara permintaan dan harga dapat di lihat dari kurva permintaan, melalui kurva permintaan dapat dijelaskan ketika terjadi perubahan permintaan maka harga keseimbangan pun akan berubah (Sadono Sukirno, 2005).

Dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan (*demand*) mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjuk pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan harga tersebut. Definisi permintaan adalah jumlah suatu barang yang mau dan mampu dibeli pada berbagai kemungkinan harga selama jangka waktu tertentu dengan anggapan hal –hal lain tetap sama (Gilarso, 2007).

Para ahli ekonomi lainnya yaitu Lincolin Arsyad (2010), mengemukakan bahwa dalam ilmu ekonomi istilah permintaan menunjukkan jumlah barang dan

jasa yang akan dibeli konsumen pada periode waktu dan keadaan tertentu.

Permintaan terdiri dari :

1. Permintaan langsung, yaitu permintaan akan barang dan jasa yang dapat memuaskan keinginan konsumen secara langsung.
2. Permintaan turunan, yaitu permintaan barang dan jasa yang digunakan sebagai input penting dalam pengolahan dan pendistribusian produk lainnya, misalkan permintaan akan pekerjaan, tenaga penjual, dan lain-lain.

Jadi yang dimaksud dengan permintaan suatu barang dapat diartikan dengan berbagai kemungkinan jumlah barang atau jasa yang diminta oleh pembeli pada berbagai tingkat harga untuk suatu periode waktu tertentu dan dalam suatu pasar tertentu, atau dalam arti luas dapat diartikan sebagai suatu pasar untuk periode tertentu pada berbagai kemungkinan pendapatan, atau berbagai tingkat harga barang lain yang mempunyai hubungan dekat dan dipengaruhi oleh beberapa faktor.

Kemudian dalam Hukum permintaan pada hakikatnya merupakan suatu hipotesis yang menyatakan “makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Sebaliknya makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit permintaan terhadap barang tersebut”. (Sadono Sukirno, 2010:76).

2.1.1.1 Fungsi Permintaan

Fungsi permintaan berdasarkan pada teori permintaan (Sadono Sukirno, 2002) adalah :

$$Q_x = f(P_x, P_y, Pop, Y, T, F)$$

Dimana :

Q_x : Jumlah barang yang diminta

P_x : Harga barang itu sendiri.

P_y : Harga barang lain.

Pop : Jumlah penduduk.

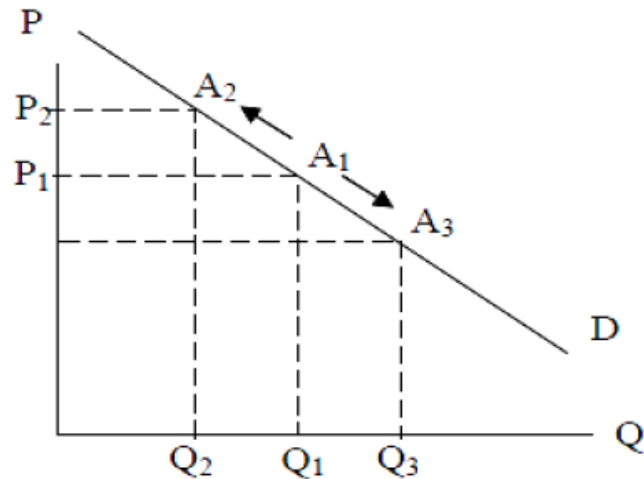
Y : Pendapatan rata-rata masyarakat atau per kapita

T : Cita rasa masyarakat.

F : Ramalan mengenai keadaan dimasa yang akan datang.

Kemudian dalam Kurva permintaan menyajikan hubungan antara jumlah yang diminta dengan harga dan faktor lain tetap sama. Istilah permintaan mengacu padakeseluruhan hubungan antara harga dan kuantitas (Lipsey,2003). Kurva permintaan merupakan grafik yang menggambarkan hubungan antara harga dengan jumlah komoditas yang ingin dan dapat dibeli konsumen. Kurva ini digunakan untuk memperkirakan perilaku dalam pasar kompetitif. Dengan menggunakan

kurva permintaan, besarnya permintaan barang dan jasa pada berbagai tingkat harga akan dapat diketahui. Kurva permintaan dapat dilihat pada gambar 2.1 :

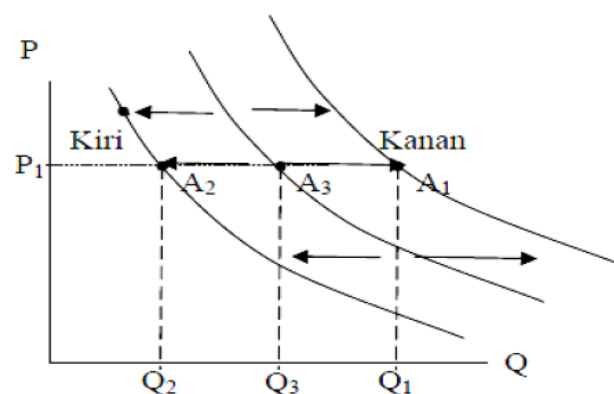


Gambat 2.1

Kurva Permintaan

Pergerakan kurva permintaan (*movement along the curve*), kurva permintaan akan bergerak kekanan atau kekiri, yaitu seperti apa yang ditunjukkan dalam Gambar 2.1, apabila terdapat perubahan-perubahan terhadap permintaan yang ditimbulkan oleh faktor-faktor bukan harga, harga barang lain, pendapatan para pembelidan berbagai faktor bukan harga lainnya mengalami perubahan, maka perubahan itu akan menyebabkan kurva permintaan akan pindah ke kanan atau ke kiri (*shift of the demand curve*).

Kurva permintaan akan bergerak apabila perubahan itu bukan ditimbulkan oleh perubahan harga barang itu sendiri tetapi sebagai akibat dari perubahan faktor bukan harga, misalnya perubahan cita rasa pembeli atau biasa disebut selera konsumen, apabila faktor-faktor lain tidak mengalami perubahan, meningkatnya pendapatan akan meningkatkan permintaan, yaitu pada setiap tingkat harga jumlah yang diminta menjadi bertambah banyak, keadaan seperti ini di gambarkan oleh pergeseran kurva permintaan. Bahwa yang menyebabkan adanya pergerakan di sepanjang kurva permintaan adalah karena perubahan harga produk yang bersangkutan. Pergerakan ini sejalan dengan Hukum Permintaan, yaitu ketika harga barang naik, maka jumlah permintaan akan turun, sehingga titik pada kurva permintaan akan bergerak ke kiri. Kemudian Pergeseran kurva permintaan dapat dilihat pada gambar 2.2 di bawah ini, yaitu sebagai berikut:



Gambar 2.2

Pergeseran Kurva Permintaan

2.1.1.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan

Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan suatu produk, baik barang maupun jasa dinyatakan bahwa jumlah komoditas yang diminta merupakan fungsi atau tergantung pada harga komoditas, pendapatan konsumen, harga yang berhubungan (komplementer dan substitusi) dan selera. Menurut Sadono Sukirno (1994), permintaan seseorang atau masyarakat kepada sesuatu barang ditentukan oleh banyak faktor. Berikut adalah beberapa faktor yang menentukan permintaan seseorang atau suatu masyarakat kepada suatu barang, diantaranya:

2.1.1.2.1 Harga Barang Itu Sendiri

Dengan asumsi *ceteris paribus*, memiliki hubungan yang terbalik (miller dan minner, 2000) yang sesuai dengan Hukum permintaan yaitu “Apabila harga suatu barang mengalami kenaikan, maka kuantitas yang diminta oleh konsumen akan turun, sebaliknya apabila harga suatu barang mengalami penurunan, maka kuantitas yang diminta oleh konsumen akan naik”. Sama halnya dengan permintaan jasa, bahwa permintaan jasa juga dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri, pengaruh harga jasa angkutan terhadap permintaan jasa angkutan ditentukan pula oleh tujuan perjalanan (*trip purpose*), yaitu apakah perjalanan rekreasi/berlibur (*leisure travel*) atau perjalanan bisnis (*business travel*).

2.1.1.2.2 Harga Barang Lain

Barang konsumsi pada umumnya mempunyai kaitan penggunaan antara yang satu dengan yang lain. Berdasarkan kaitan penggunaan antara kedua macam barang konsumsi pada dasarnya dapat dibedakan menjadi 2 macam :

a) Barang pengganti (*substitusi*) adalah suatu barang yang dapat menggantikan fungsi barang lain. Harga barang pengganti dapat mempengaruhi permintaan barang yang dapat digantikannya. Jika harga barang pengganti lebih murah, maka barang yang digantikannya akan mengalami pengurangan dalam permintaan. Artinya penurunan/kenaikan harga barang substitusi/pengganti akan menggeser kurva permintaan ke kiri/kekanan.

b) Barang pelengkap (*komplementer*) adalah suatu barang yang digunakan bersama-sama dengan barang yang lain. Kenaikan/penurunan barang komplementer selalu sejalan dengan perubahan permintaan barang yang digunakannya. Penurunan/kenaikan harga barang komplementer akan menggeser kurva permintaan ke kanan/kekiri.

2.1.1.2.3 Pendapatan

Faktor ini merupakan faktor penentu yang penting dalam permintaan suatu barang. Pada umumnya, semakin besar pendapatan/penghasilan, semakin besar pula permintaan sehingga kurva permintaan akan bergeser ke kanan. Berdasarkan sifat perubahan

permintaan, apabila pendapatan berubah. Ada 4 kasus barang (Sadono Sukirno, 1994) :

- a. Barang pokok atau Barang Esensial adalah barang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Permintaan barang ini tidak akan banyak berubah meskipun pendapatan berubah.
- b. Barang inferior adalah barang yang banyak diminta oleh orang-orang berpendapatan rendah, jadi bila pendapatan bertambah maka permintaan akan barang ini akan berkurang.
- c. Barang normal adalah barang-barang yang jumlah konsumsinya bertambah seiring dengan pendapatan konsumen yang meningkat.
- d. Barang superior atau barang mewah adalah barang yang banyak diminta oleh orang-orang kaya, jadi apabila pendapatan bertambah, maka permintaan atas barang ini juga bertambah.

2.1.1.2.4 Cita Rasa Masyarakat/Selera

Selera berpengaruh besar terhadap keinginan orang untuk membeli. Perubahan selera memang bisa berlangsung sangat lama, namun cepat atau lambat perubahan selera terhadap suatu komoditi menggeser kurva permintaan ke kanan, sehingga pada setiap tingkat harga akan lebih banyak komoditi yang dibeli. Citra atau image terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu. Apabila suatu perusahaan angkutan atau moda angkutan tertentu senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberi kepuasan kepada pemakai jasa transportasi, maka konsumen

tersebut akan menjadi pelanggan yang setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima akan dapat meningkatkan citra perusahaan kepada para pelanggannya.

2.1.1.2.5 Faktor-Faktor Lain

Faktor-faktor lain yang ikut mempengaruhi permintaan suatu komoditas/barang antara lain distribusi pendapatan, jumlah penduduk, ekspektasi harga dimasa mendatang dan perkiraan tentang keadaan dimasamendatang atau yang sering disebut ekspektasi tentang masa depan yang sulit diukur secara kuantitatif, misalnya karakteristik seseorang yaitu umur, jenis kelamin, pendidikan terakhir, dan lain-lain.

2.1.2 Jasa Transportasi

Kata transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, yang berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu ketempat lainnya. Transportasi seperti itu merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong barang dan orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya, dengan demikian transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan (Rudi Azis, 2014:15).

Transportasi secara umum membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu : (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya sarana sebagai alat angkut dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui dengan prosesnya adalah gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

2.1.2.1 Peran dan Fungsi Transportasi

Sesuai dengan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan, transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD Republik Indonesia tahun 1945. Sehingga Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung seperti transportasi.

Fungsi utama transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal.

Bambang Susantono (2014:24) menjelaskan bahwa Transportasi merupakan bagian penting dari ekonomi yang mempunyai pengaruh dalam pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Secara umum, dampak ekonomi dari transportasi dikategorikan dalam direct impacts berkaitan dengan perubahan aksesibilitas dimana transportasi memungkinkan terjadinya pasar dan penghematan waktu dan biaya. Sedangkan indirect impact berkaitan dengan harga komoditas atau pelayanan turun dan/atau

variasinya meningkat multiplier effect. Multiplier effect dimaksudkan yaitu timbulnya lapangan pekerjaan baru yang disebabkan oleh adanya pasar baru yang pasar tersebut terjadi karena adanya aksesibilitas transportasi yang baru.

Dengan demikian Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Oleh karena itu harus adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efektif, dan efisien. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (Tamim dalam Hardian, 2012).

2.1.2.2 Jenis-Jenis Transportasi Umum

Menurut Utomo, menjelaskan tentang jenis transportasi yang ada di dunia terbagi menjadi 3 bagian yaitu ada transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Transportasi darat adalah suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di darat saja. Alat transportasi ini di pilih berdasar kepada faktor-faktor yang diantaranya jarak

perjalanan, ukuran dan kerapatan pemukiman atau perkotaan, jenis dan spesifikasi kendaraan, tujuan perjalanan, dan faktor sosial ekonomi. Jenis transportasi umum darat antara lain yaitu sebagai berikut:

a. Angkot

Angkot kepanjangan dari Angkutan Kota merupakan alat transportasi umum di kota dengan trayek yang sudah ditentukan. Perbedaan dengan bus adalah angkot ini bisa berhenti dan menaik turunkan dimanapun tidak terpaku pada halte. Jenis kendaraanya pun lebih kecil biasanya menggunakan Van atau Mini Bus.

b. Bus

Bus merupakan kendaraan besar yang mempunyai roda berfungsi untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak/ massal. Di Indonesia bus dibagi menjadi berbagai jenis, dengan pertimbangan kelas, ukuran dan jarak.

Berdasarkan kelas, dibagi menjadi bus ekonomi, bus rs, bus bisnis ac, bus eksekutif dan bus super eksekutif. Berdasarkan ukuranya, dibagi menjadi bus kecil, bus sedang dan bus besar. Pada pembagian trayek di Indonesia untuk trayek kota dikenal seperti metromini, patas, dan bus perdesaan. Untuk trayek yang lebih jauh ada bus antarkota antarprovinsi (AKAP). Jenis khusus lainnya adalah bus shuttle (ulang-alik), bus pariwisata, bus sekolah, bus tingkat, bus plat merah (milik negara) dan lain sebagainya.

c. Kereta Api

Kereta api merupakan alat transportasi umum massal yang terdiri dari lokomotif yang dirangkai dengan gerbong di relnya. Kereta api ini harus berjalan di rel sehingga menjadi transportasi yang tidak fleksibel.

Penggunaan kereta api ini harus ditunjang oleh moda transportasi lain misal bus, taksi dan sebagainya karena tidak semua wilayah mempunyai atau ada rel kereta api. Disisi lain kereta api ini dapat mengangkut penumpang dengan jumlah banyak dan tidak mengganggu lalu lintas jalan. Sehingga negara maju memiliki jaringan rel kereta api yang tersebar diseluruh wilayahnya karena memang efisien.

d. Becak

Becak yang bersal dari bahasa Hokkien yang berarti "kereta kuda" adalah suatu alat transportasi darat beroda tiga yang banyak ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak umumnya adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi.

2. Transportasi Air

Transportasi air adalah suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di air saja. Alat transportasi ini di pilih oleh banyak warga masyarakat yang dominan tempat tinggalnya di daerah perairan atau bagi para wisatawan yang pergi ke sungai atau laut untuk berwisata menggunakan transportasi air ini. Contoh alat transportasi umum ini adalah sebagai berikut:

a. Kapal

Kapal adalah alat transportasi yang berfungsi untuk mengangkut penumpang dan barang di laut atau sungai, seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil.

b. Feri

Kapal Feri atau kapal penyeberangan adalah alat transportasi laut berupa kapal berjarak jarak dekat berfungsi sebagai penyeberangan. Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowong. Feri pejalan kaki dengan banyak pemberhentian, seperti di Venesia, kadang kala dikenali sebagai bis air atau taksi air.

3. Transportasi Udara

Transportasi udara adalah suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di udara saja. Alat transportasi ini banyak di minati oleh masyarakat yang hendak berpergian ke daerah yang jauh seperti pergi ke benua lain atau sedang dalam keadaan penting. Contoh dari transportasi udara ini yaitu sebagai berikut:

a. Pesawat Terbang

Pesawat terbang adalah alat transportasi udara berupa pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang

dengan tenaga sendiri. Secara umum istilah pesawat terbang sering juga disebut dengan pesawat udara atau kapal terbang dengan tujuan pendefinisian yang sama sebagai kendaraan yang mampu terbang di atmosfer atau udara.

b. Helikopter

Helikopter adalah kendaraan transportasi udara berupa pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin. Helikopter merupakan pesawat udara yang mengangkat dan terdorong oleh satu atau lebih rotor (propeller) horizontal besar. Helikopter diklasifikasikan sebagai pesawat bersayap putar untuk membedakannya dari pesawat bersayap tetap biasa lainnya. Kata helikopter berasal dari bahasa Yunani *helix* (spiral) dan *pteron* (sayap). Helikopter yang dijalankan oleh mesin diciptakan oleh penemu Slovakia Jan Bahyl.

Dibandingkan dengan pesawat bersayap tetap, helikopter lebih kompleks dan lebih mahal untuk dibeli dan dioperasikan, lumayan lambat, memiliki jarak jelajah dekat dan muatan yang terbatas. Sedangkan keuntungannya adalah gerakannya helikopter mampu terbang di tempat, mundur, dan lepas landas dan mendarat secara vertikal. Terbatas dalam fasilitas penambahan bahan bakar dan beban/ketinggian, helikopter dapat terbang ke lokasi mana pun, dan darat di mana pun dengan lapangan sebesar rotor dan setengah diameter. Landasan helikopter disebut helipad.

2.1.2.3 Transportasi Umum berbasis Angkutan Massal

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang dapat dibedakan menjadi dua, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Dalam memilih moda angkutan yang akan digunakan penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu kelompok Choice, merupakan kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi ataupun menggunakan kendaraan umum. Sedangkan kelompok kedua adalah kelompok captive, yaitu kelompok yang tergantung angkutan umum untuk melakukan aktifitasnya, bagi kelompok ini tidak ada pilihan untuk memenuhi kebutuhan akan mobilitasnya, kecuali menggunakan angkutan umum (Adisasmita, 2010:45).

Angkutan umum dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang terdiri dari beberapa jenis angkutan yaitu angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Angkutan Umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan

angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*Choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*Captive*).

Pengembangan angkutan umum atau transportasi publik harus diarahkan kepada Transportasi publik bersifat massal (Susantono, 2014:119). Transportasi publik berbasis angkutan massal memiliki ciri khas yaitu mengangkut penumpang sebanyak mungkin dengan mengedepankan layanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman, sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian.

Peran Transportasi publik berbasis massal diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengalihkannya ke penggunaan alat transportasi publik, sehingga akan mengurangi permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan dan kecelakaan, selain itu transportasi publik yang baik juga dapat menghemat penggunaan bahan bakar dan juga pengeluaran pemerintah di bidang perhubungan.

2.1.2.4 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transpor dari pemakai sistem tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang dan karena itu permintaan jasa akan transpor merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan desain fasilitasnya. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalananpun meningkat.

Menurut Edward K. Morlok (1995), transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya.

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Rudi Azis, 2014:83) :

- 1) Kebutuhan manusia untuk bepergian dari ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian didalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.

- 2) Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain.

Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (users) akan jenis transportasi sangat ditentukan oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut (Rudi Azis, 2014:83) :

1. Sifat-sifat dari muatan (physical characteristics)

Apabila sifat dari muatan itu baik, misalnya saja aman digunakan, maka akan semakin banyak orang yang menggunakannya.

2. Biaya transportasi

Makin rendah biaya transportasi makin banyak permintaan akan jasa transportasi. Tingkat biaya transportasi merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transportasi.

3. Tarif transportasi

Tarif transportasi yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transportasi untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

4. Pendapatan pemakai jasa angkutan (users)

Apabila pendapatan penumpang naik, maka akan lebih banyak jasa transportasi yang akan dibeli oleh para penumpang.

5. Kecepatan angkutan

Pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dipunyai oleh penumpang.

6. Kualitas pelayanan

Kualitas pelayanan terdiri dari :

a) Frekuensi

Makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transportasi, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.

b) Pelayanan baku (*standard of service*)

Suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.

c) Kenyamanan (*comfortibility*)

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

d) Ketepatan (*reliability*)

Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan barang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut.

e) Keamanan dan keselamatan

Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

2.1.3 Jasa Angkutan Kereta Api

Menurut undang-undang Perkeretaapian no 23 tahun 2007, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas sarana prasarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.

Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api. Sedangkan kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun yang sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Kereta api terdiri dari lokomotif dan gerbong. Lokomotif adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri yang bergerak dan digunakan untuk menarik atau mendorong kereta, gerbong, dan peralatan khusus, antara lain lokomotif listrik dan diesel. Sedangkan kereta sendiri memiliki arti sarana

perkeretaapian yang ditarik lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang, antara lain Kereta Rel Listrik (KRL), Kereta Rel Diesel (KRD), kereta makan, kereta bagasi dan kereta pembangkit.

Sedangkan yang dimaksud dengan gerbong adalah sarana perkeretaapian yang ditarik lokomotif digunakan untuk mengangkut barang, antara lain gerbong datar, gerbong tertutup, gerbong terbuka, dan gerbong tengki.

2.1.3.1 Jenis-Jenis Angkutan Kereta Api

Pengelompokan jenis-jenis kereta api dapat dikelompokkan atas jenis tenaga penggerak ataupun dari jenis rel yang digunakan, yaitu sebagai berikut

1. lokomotif Uap

Adalah kereta api yang digerakkan oleh uap air yang dihasilkan oleh ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara atau minyak bakar. Itulah sebab kenapa transportasi ini dinamakan kereta api. Sejak kemunculan kereta api pertama di Indonesia pada 1867, kereta api Indonesia memang telah memakai sistem lokomotif uap yang didominasi buatan Jerman.

Untuk menggerakkan roda kereta api uap air dari ketel uap dialirkan ke ruang dimana piston diletakkan, uap air masuk akan menekan piston untuk bergerak dan di sisi lain diruang piston uap air yang berada diruang tersebut didorong keluar demikian seterusnya. Uap air diatur masuk kedalam ruang piston oleh suatu mekanime langsung seperti

ditunjukkan dalam gambar. Selanjutnya piston akan menggerakkan roda melalui mekanisme gerakan maju mundur menjadi gerak putar.

2. Lokomotif diesel elektrik

Adalah kereta api yang menerapkan sistem mesin diesel ke dalam kereta listrik. Jenis kereta yang lebih dikenal dengan sebutan kereta rel diesel elektrik (KRDE) ini menggunakan diesel sebagai pembangkit listrik untuk menggerakkan kereta.

Lokomotif diesel adalah jenis lokomotif yang bermesin diesel dan umumnya menggunakan bahan bakar mesin dari solar. Ada dua jenis utama kereta api diesel ini yaitu kereta api diesel hidraulik dan kereta api diesel elektrik.

lokomotif ini memperoleh pasokan listrik dari kabel transmisi di atas jalur kereta api. Mirip lokomotif diesel elektrik, tapi lokomotif ini tidak bisa menghasilkan listrik sendiri. Jangkauan kereta ini sendiri hanya terbatas pada jalur yang ada jaringan transmisi listrik pemasok tenaga.

3. Kereta rel listrik

Kereta Rel Listrik, disingkat KRL, merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik. Di Indonesia, kereta rel listrik terutama ditemukan di kawasan Jabotabek, dan merupakan kereta yang melayani para komuter (lihat KRL Jabotabek). Kereta rel listrik berbeda dengan lokomotif listrik.

Di Hindia Belanda, kereta rel listrik pertama kali dipergunakan untuk menghubungkan Batavia dengan Jatinegara atau Meester Cornelis pada tahun 1925. Pada waktu itu digunakan rangkaian kereta rel listrik sebanyak 2 kereta, yang bisa disambung menjadi 4 kereta, yang dibuat oleh Werkspoor dan Heemaf Hengelo.

4. Kereta api daya magnet

Kereta api ini disebut juga sebagai Maglev sebagai singkatan dari *Magnetic Levitation* dimana kereta diangkat dengan menggunakan medan magnet dan didorong dengan medan magnet juga. Karena kereta terangkat dan bergerak berdasarkan medan magnet sehingga tidak ada gesekan sama sekali dengan infrastuktur.

Kereta maglev dapat berjalan pada kecepatan yang sangat tinggi. Tehnologi ini sudah diterapkan secara komersil pada lintas antara Bandara Internasional Pudong dengan kota Shangha yang dapat berjalan pada kecepatan sekitar 400 km/jam. Sistem dengan kecepatan lebih rendah juga sudah diujikan di kota Nagoya menuju pusat pameran kota Nagoya yang disebut sebagai Linimo yang merupakan singkatan dari sistem penggeraknya yang disebut sebagai linier motor.

5. Lokomotif Hybrid

Kereta api ini biasanya punya dua sumber energi untuk bergerak, yaitu engine (mesin) dan baterai. Saat daya diambil dari baterai, maka mesin bisa dimatikan sehingga akan lebih hemat BBM dan mengurangi

suara bising kereta. Saat kebutuhan daya gak bisa dipenuhi baterai, maka bisa langsung diambil dari engine.

6. Lokomotif Derek

Seperti namanya, tugas lokomotif ini adalah untuk menderek atau menarik kereta-kereta yang anjlok atau mengalami kecelakaan sehingga tak bisa beroperasi dengan semestinya. Kemunculan kereta ini bisa dibidang langka karena tak setiap hari kamu bisa melihatnya dengan bebas berseliweran antar stasiun.

7. *MRT*

Mass Rapid Transit atau Moda Raya Terpadu (*MRT*) Adalah kereta yang merupakan kombinasi rel layang dan rel bawah tanah. Mass Rapid Transit juga merupakan sistem transportasi berbasis kereta yang volume angkutnya sedikit lebih kecil dari pada KRL. Kereta ini memiliki keunggulan pada jalur transportasinya yang tidak sebidang dengan lalu lintas jalan raya seperti melalui jalur layang ataupun bawah tanah. Jumlah gerbong kereta ini rata-rata 8 gerbong. Kemudian kapasitas dalam kereta ini sebanyak 1.800 penumpang

8. *LRT*

Light Rail Transit atau Lintas Rel Terpadu (*LRT*) Adalah kereta yang merupakan semua yang berupa rel layang. Jumlah gerbong kereta ini 8

sampai 10 gerbong. Kemudian kapasitas dalam kereta ini sebanyak 600 penumpang.

Light Rail Transit (LRT) atau Kereta Api Ringan juga merupakan suatu moda layanan transportasi penumpang yang beroperasi diatas rel ringan. Dikatakan Kereta Api Ringan karena *LRT* memiliki sistem konstruksi yang ringan. Ringan dalam konteks yang di gunakan pada *LRT* adalah “diperuntukkan bagi beban ringan dan gerakan cepat,” sehingga tidak mengacu pada berat fisik.

Kereta api ringan banyak digunakan diberbagai negara, dan telah mengalami modernisasi. Kendaraan rel ringan ini umumnya digerakkan secara elektrik dengan daya yang diambil dari atas melalui Overhead Line (Listrik Aliran Atas) atau dari bawah melalui Third Rail (Listrik Aliran Bawah). *LRT* bisa beroperasi bersamaan dengan lalu lintas lain dan bisa juga beroperasi di dalam trem atau lintasan khusus. Namun, daya angkut dan kecepatan perjalanannya tentu lebih unggul di dalam trem.

2.1.4 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis melakukan tinjauan pustaka dari hasil penelitian terdahulu serta dari kajian teori yang telah dijelaskan sebagai bahan perbandingan dan upaya memperkaya perspektif akan penelitian. Berikut ini adalah hasil-hasil penelitian terdahulu yang dipandang relevan dengan penelitian sebagai berikut:

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No.	Nama dan Judul	Hasil Pembahasan	Nama Variabel Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Variabel Penelitian
1.	MG. Endang Sri Utari, Dyah Maya Nihayah (2016) “Analisis Permintaan Perjalanan Pengguna Jasa Kereta Api Eksekutif Rute Semarang-Jakarta“	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan konsumen berpengaruh positif terhadap permintaan Perjalanan pengguna jasa kereta api eksekutif argo muria dan argo sindoro, harga tiket kereta api memiliki pengaruh negative terhadap permintaan pengguna jasa kereta api, pelayanan kereta api dan perbedaan jenis kereta api tidak berpengaruh terhadap perjalanan pengguna jasa kereta api eksekutif argo muria dan sindoro, namun adanya promo tiket pesawat memiliki perbedaan pengaruh terhadap permintaan perjalanan pengguna jasa kereta api eksekutif argo muria dan sindoro.	1. Permintaan jasa Kereta api (Y) 2. Harga Tiket kereta api (X1) 3. Pendapatan Konsumen ((X2) 4. Persepsi harga tiket pesawat (X3) 5. Kualitas layanan (X4)	❖ Persamaan Variabel: - Permintaan jasa Kereta api - Harga Tiket kereta api - Pendapatan Konsumen ❖ Perbedaan Variabel: - Persepsi harga tiket pesawat - Kualitas layanan
2.	Citra Hilda Karissa “Analisis Permintaan Jasa Kereta Api”	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa harga tiket kereta api eksekutif harina mempunyai pengaruh positif terhadap penggunaan kereta api selama 1 bulan. Sedangkan harga tiket kereta api argo muria berpengaruh positif terhadap penggunaan kereta api argo muria selama 1 bulan, harga tiket transportasi	1. Permintaan jasa Kereta api (Y) 2. Harga Tiket kereta api (X1) 3. Harga Tiket	❖ Persamaan Variabel: - Permintaan jasa Kereta api - Harga Tiket kereta api - Pendapatan

		lain yaitu travel mempunyai pengaruh positif terhadap penggunaan kereta api harina dan argo muria selama 1 bulan, pendapatan mempunyai pengaruh positif terhadap penggunaan kereta api harina dan argo muria selama 1 bulan, karakteristik penumpang atau variable demografi mempunyai pengaruh positif terhadap penggunaan kereta api harina dan argo muria selama 1 bulan.	Travel (X2) 4. Pendapatan (X3) 5. Karakteristik Demografi Penumpang (X4)	❖ Perbedaan Variabel: - Karakteristik Demografi Penumpang - Harga Tiket Travel
3.	Agus Elia Kambuaya, Vecky Masinambow, Jacline Sumual “Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) Yang Mempengaruhi permintaan Jasa Angkutan Kota Di Kecamatan Malalayang Kota Manado”	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa tarif angkutan kota dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh negative dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado, pendapatan masyarakat berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa angkutan kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado, waktu tempuh perjalanan dan tariff angkutan umum lainnya masing-masing berpengaruh positif dan negative b terhadap permintaan jasa angkutan kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado.	1. Permintaan jasa angkutan kota (Y) 2. Pendapatan (X1) 3. Tarif Angkutan lain (X2) 4. Tarif angkutan kota (X3) 5. waktu perjalanan (X4) 6. Kepemilikan kendaraan pribadi (X5)	❖ Persamaan Variabel: - Pendapatan ❖ Perbedaan Variabel: - Tarif Angkutan lain - Permintaan jasa angkutan kota - Tarif angkutan kota - waktu perjalanan - kepemilikan kendaraan pribadi
4.	Said Bin Faruk Huwel “Faktor-Faktor	Berdasarkan Uji statistic secara parsial didapatkan hasil bahwa variable harga tiket travel lintas suttel mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap	1. Permintaan Travel Suttel (Y)	❖ Persamaan Variabel: - Pendapatan Konsumen

	<p>Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Travel Lintas Shuttel Rute Bandung-Jakarta”</p>	<p>jumlah permintaan travel lintas suttel Rute Bandung (Sulanjana)-Jakarta (Blora). Sementara variable harga tiket travel Xtrans mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap jumlah permintaan travel lintas suttel Rute Bandung (Sulanjana)-Jakarta (Blora). Kemudian variable pendapatan konsumen mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap jumlah permintaan travel lintas suttel Rute Bandung (Sulanjana)-Jakarta (Blora). Dan variable Kenyamanan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah permintaan travel lintas suttel Rute Bandung (Sulanjana)-Jakarta (Blora). Sedangkan secara simultan atau secara bersama-sama variable harga tiket Travel Lintas Suttel , harga Tiket Travel Xtrans, Pendapatan Konsumen dan Kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan travel lintas suttel Rute Bandung (Sulanjana)-Jakarta (Blora).</p>	<p>2. Pendapatan Konsumen (X1) 3. Harga Tiket Travel (X2) 4. Harga Tiket Travel Xtrans (X3) 5. Kenyamanan (X4)</p>	<p>❖ Perbedaan Variabel: - Permintaan Travel Suttel - Harga Tiket Travel - Harga Tiket Travel Xtrans - Kenyamanan</p>
--	---	--	--	---

2.2 Kerangka Pemikiran

Dari beberapa referensi teori yang dijabarkan sebelumnya, mencoba mengkaji bagaimana keterkaitan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi permintaan jasa kereta api rute Sukabumi-Bogor.

Permintaan adalah jumlah barang atau jasa yang ingin dan mampu dibeli oleh konsumen, pada berbagai tingkat harga, dan pada waktu tertentu. Bunyi hukum permintaan, apabila harga suatu barang naik maka jumlah barang yang diminta akan turun, sebaliknya jika harga suatu barang turun maka jumlah barang yang diminta akan bertambah, ceteris paribus akan berlaku dengan asumsi faktor-faktor lain diluar harga dianggap konstan.

Kereta api merupakan transportasi yang paling sering digunakan oleh masyarakat umum. Hal tersebut karena moda transportasi ini berorientasi pada kepentingan publik dan pelanggan, dengan mempertimbangkan aspek harga yang cukup terjangkau untuk berbagai kalangan serta kapasitas angkut penumpang yang cukup besar. PT. KAI menyediakan kereta api Pangrango yang melayani keberangkatan rute Sukabumi-Bogor dan sebaliknya karena mobilitas penduduk antara kota Sukabumi dan Bogor semakin meningkat diperlukan adanya jasa transportasi yang cepat dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Permintaan akan jasa transportasi bersifat tidak langsung atau derived demand yaitu kebutuhan akan jasa transportasi timbul akibat adanya keinginan untuk memenuhi tujuan lain yang sebenarnya. Permintaan jasa angkutan kereta

api rute Sukabumi-Bogor dapat di pengaruhi oleh beberapa factor antara lain yaitu:

Harga tiket kereta api itu sendiri, harga merupakan faktor yang sangat dominan karena harga sangat mempengaruhi minat konsumen dalam memilih barang dan jasa, harga yang lebih tinggi untuk suatu barang dan jasa mengurangi konsumsi yang diinginkan konsumen terhadap komoditas itu sendiri.

Merujuk pada penelitian terdahulu dan jurnal diantaranya menurut MG. Endang Sri Utari, Dyah Maya Nihayah bahwa variabel Harga Tiket Kereta Api memiliki hubungan yang negatif terhadap permintaan pengguna jasa kereta api. Kemudian, menurut Citra Hilda Karissa variabel Harga Tiket Kereta Api memiliki hubungan positif terhadap penggunaan kereta api selama 1 bulan.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di duga bahwa variabel Harga Tiket Kereta Api memiliki hubungan yang negatif terhadap Permintaan Jasa Kereta api Rute Sukabumi-Bogor, Karena diasumsikan bahwa apabila harga tiket kereta api meningkat, maka jumlah permintaan terhadap Jasa Kereta Api akan menurun dan sebaliknya, apabila harga tiket kereta api menurun, maka jumlah permintaan terhadap Jasa Kereta Api akan meningkat.

Permintaan juga dipengaruhi oleh harga barang lain, dalam penelitian ini permintaan jasa angkutan transportasi rute Sukabumi-Bogor di pengaruhi oleh harga transportasi lain, yaitu Tarif Bus yang juga melayani keberangkatan rute Sukabumi-Bogor dan sebaliknya.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di duga bahwa variabel Tarif Bus memiliki hubungan Positif. Jika tarif transportasi Bus lebih rendah atau menurun dari jasa transportasi lain yaitu kereta api maka akan terjadi peningkatan permintaan dari masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi Bus. Sebaliknya, jika harga tiket Kereta api lebih rendah dan menurun dari tarif transportasi Bus maka permintaan akan jasa transportasi Bus akan menurun dan masyarakat beralih ke suatu jasa transportasi pengganti, karena barang dan jasa tersebut memiliki efek substitusi.

Selain itu Permintaan lain yang dipengaruhi oleh harga barang lain yaitu di pengaruhi oleh Tarif Transportasi Elf yang juga melayani keberangkatan rute Sukabumi-Bogor dan sebaliknya.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di duga bahwa variabel Tarif Elf memiliki hubungan Positif. Jika tarif Elf lebih rendah atau menurun dari jasa transportasi lain yaitu kereta api maka akan terjadi peningkatan permintaan dari masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi Elf. Sebaliknya, jika harga tiket Kereta api lebih rendah dan menurun dari tarif transportasi Elf maka permintaan akan jasa transportasi Elf akan menurun dan masyarakat beralih ke suatu jasa transportasi pengganti, karena barang dan jasa tersebut memiliki efek substitusi.

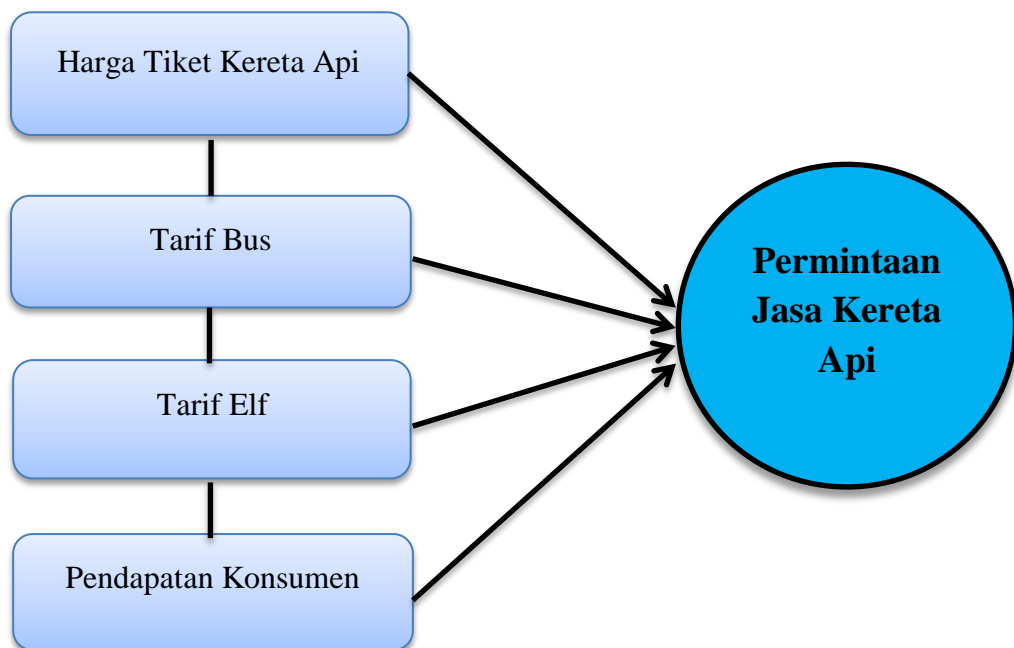
Kemudian variabel Pendapatan Konsumen merupakan sejumlah uang yang diterima oleh seorang sebagai upah ataupun gaji. Hubungan antara permintaan dengan pendapatan Konsumen, bahwa semakin besar tingkat pendapatan maka

pergerakan permintaan juga cenderung akan meningkat. Sedangkan, semakin kecil tingkat pendapatan maka pergerakan permintaan juga cenderung akan menurun.

Merujuk pada penelitian terdahulu dan jurnal diantaranya menurut MG. Endang Sri Utari, Dyah Maya Nihayah bahwa variabel Pendapatan Konsumen memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan pengguna jasa kereta api. Kemudian, menurut Citra Hilda Karissa variabel Pendapatan Konsumen memiliki hubungan positif terhadap penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di duga bahwa variabel Pendapatan Konsumen memiliki hubungan yang positif terhadap Permintaan Jasa Kereta api Rute Sukabumi-Bogor, Karena diasumsikan bahwa apabila Pendapatan Konsumen meningkat, maka jumlah permintaan terhadap Jasa Kereta Api akan meningkat karena seringnya melakukan perjalanan untuk melakukan suatu kegiatan atau aktivitas.

Kemudian di bawah ini menunjukkan gambar 2.3 tentang kerangka pemikiran, yaitu sebagai berikut:



Gambar 2.3
Kerangka Pemikiran

2.3 Hipotesis

Berdasarkan uraian diatas maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Harga Tiket Kereta api diduga berpengaruh negatif terhadap Permintaan jasa kereta api rute Sukabumi-Bogor.
2. Tarif Bus diduga berpengaruh positif terhadap Permintaan jasa kereta api rute Sukabumi-Bogor.
3. Tarif Elf diduga berpengaruh positif terhadap Permintaan jasa kereta api rute Sukabumi-Bogor.
4. Pendapatan konsumen diduga berpengaruh positif terhadap Permintaan jasa kereta api rute Sukabumi-Bogor.