

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

UMMU KALSUM



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi

Disusun dan Diajukan Oleh

**UMMU KALSUM
A11116016**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

Disusun dan diajukan oleh

UMMU KALSUM

A11116016

Telah diperiksa dan disetujui untuk di uji

Makassar, 13 Maret 2021

Pembimbing 1



Dr. Ir. Muh Jibril Tajibu, SE, M, Si

NIP.19650225 199303 1 002

Pembimbing II



Fitriwati Djam'an, SE, MSi

NIP.19800821200501 2 002

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si.

NIP 19690413 199403 1 003

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

disusun dan diajukan oleh

UMMU KALSUM
A11116016

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **30 Maret 2021** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1	Dr. Ir. Muhammad Jibril. Tajibu, SE, M, Si	Anggota	1. 
2	Fitriwati Djam'an, SE, Msi	Anggota	2. 
3	Drs. Bakhtiar Mustari, M. Si	Anggota	3. 
4	Drs. Andi Baso Siswadarma, M. Si	Anggota	4. 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin




Dr. Sanusi Fattah, SE., M. Si.
NIP 19690413 199403 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : **Ummu Kalsum**

Nomor Pokok : A11116016

Program Studi : Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
UNHAS

Jenjang : Sarjana (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa skripsi dengan judul ***Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)*** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari Skripsi saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi

Makassar, April 2021

Yang Menyatakan



(Ummu Kalsum)

A11116016

PRAKATA



-Assalamu alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh-

Segala Puji dan Syukur bagi Allah SWT pencipta alam semesta beserta isinya, yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah serta petunjuk kepada setiap makhluk ciptaan-Nya, termasuk penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)**”. Salam dan shalawat dihaturkan kepada Nabi Muhammad SAW, “*Allahuma sholli ‘ala Muhammad wa’ali Muhammad*”, sang pencerah yang menuntun ummatnya dari alam yang gelap gulita menuju alam yang terang benderang dengan segala ilmu dan ajarannya.

Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin Makassar, di samping memberikan pengalaman kepada penulis untuk meneliti dan menyusun karya ilmiah berupa skripsi.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis diberi bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak baik secara materi maupun moril. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

- ❖ Selaku Rektor Universitas Hasanuddin Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina, M.A. beserta jajarannya.
- ❖ Selaku dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Bapak Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., M.Si

- ❖ Selaku ketua departemen Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin Bapak Dr. Sanusi Fattah,SE.,M.Si
- ❖ Selaku sekretaris departemen Ilmu ekonomi Universitas Hasanuddin Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudia,SE.,M,Si
- ❖ Selaku pembimbing I bapak Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu,SE.,M.Si dan selaku pembimbing II Ibu Fitriwati Djam'an,SE.,M.Si yang telah membantu penulis dalam memberikan bimbingan dan arahan dengan penuh kesabaran dan keikhlasan dalam penyusunan skripsi ini.
- ❖ Selaku penasehat akademik bapak Anas Iswanto Anwar,SE.,MA. yang selama kurang lebih 4 tahun ini memberikan berbagai macam saran dan motivasi kepada penulis.
- ❖ Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasihatnya kepada peneliti selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
- ❖ Segenap Pegawai Akademik, Kemahasiswaan dan Perpustakaan E-Library Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Pak Parman, pak Budi, pak Safar yang sangat membantu peneliti hingga akhirnya bisa ujian, serta Ibu Saharibulan dan Ibu Susi yang selalu membantu dalam pengurusan administrasi.
- ❖ Pak Aspar Selaku Pegawai Akademik yang sangat baik dan selalu bersedia mendengar keluh kesah saya selama proses pengurusan ujian hasil dan selalu bersedia membantu saya meskipun sedikit sulit
- ❖ Kepada kedua orang tua, ayah tercinta H. Hasyim dan bunda tercinta HJ. Sanariah, terima kasih atas dorongan dan doa yang tak pernah putus. Kakakku satu-satunya Khaeratunnisah S.Kep Ners yang telah memberikan dorongan moril dan pengorbanan dalam terselesaikannya penulisan laporan ini dan sang suami dari kakakku yang saya anggap

saudara laki-lakiku Andi Ansar Sommeng yang menjadi sponsor dalam perjalanan menempuh pendidikan ini. Semoga penulis dapat memberikan yang terbaik untuk kalian.

- ❖ Teman-teman Komunitas Mahasiswa Bantaeng Peduli Pendidikan (KMBPP) kak Nurhidatullah S.Hut dan Kak Kitabullah, S.Hut., M.Hut serta adek-adek komunitas yang baru bergabung terima kasih atas arahan, dukungan dan motivasinya.
- ❖ Kepada guru-guru di Sekolah MA IHYA ULUMIDDIN atas ilmu dan dukungannya, serta salah satu guru saya di sekolah atas nama Bapak M.Mushaddik, S.Pd.i yang menuntun saya sampai keperguruan tinggi sebagai alumni pertama di sekolah masuk di Unhas, terima kasih atas dukungan dan bantuannya sampai ke titik sekarang .
- ❖ Kepada teman yang selalu saya susahkan dalam proses penyelesaian penelitian ini yaitu Wahyu Bima Anggara, Hesti Linggalo, Siti Muliah dan Wiwi atas print gratis pertanyaan kusionerku, fatiah, pite, anaka, lia dan micca.
- ❖ Kepada SPHERE untuk keluh dan kesan dalam suka maupun duka yang kurang lebih 4 tahun bersama-sama, *see you next time guys*.
- ❖ Terkhusus kepada Kasrina, Winda Ima dan Tina (KWUIT), yang selalu menemani, memberi dukungan dan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
- ❖ Semua pihak yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam seluruh proses selama berada di Fakultas Ekonomi UNHAS.
- ❖ Semua pihak yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam seluruh proses selama pengambilan data di Samsat Kab Bantaeng dan BPS Kab Bantaeng, Serta Dinas

Perhubungan Kab Bantaeng.

- ❖ Terakhir kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang dengan tulus memberikan motivasi dan doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan

Semoga segala bantuan dan bimbingan dari semua pihak yang telah diberikan kepada penulis dibalas dengan kebaikan dan pahala dari Allah SWT.

Skripsi ini masih jauh dari sempurna walaupun telah menerima bantuan dari berbagai pihak. Apabila terdapat kesalahan-kesalahan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Kritik dan saran yang membangun akan lebih menyempurnakan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini dapat mendatangkan manfaat bagi pembaca.

Makassar, Februari 2021

Penulis

ABSTRAK

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

Ummu Kalsum

Muhammad Jibril.Tajibu

Fitriwati Djam'an

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi. Kemudian untuk mengetahui perbedaan kualitas pelayanan, kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi. Data yang di gunakan ini adalah data primer yang didapatkan dari masyarakat Kabupaten Bantaeng dan Makasar dengan cara membagikan kuesioner di beberapa spot dari rute angkutan di Bantaeng dan di Terminal Malengkeri Makassar. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara positif terhadap permintaan jasa transportasi daerah. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 74,22%, sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata kunci: Bantaeng,Makassar, permintaan jasa transportasi daerah, kualitas pelayanan, pendapatan, kendaraan pribadi.

ABSTRACT

The Analysis Of The Factors That Determine The Demand For Regional Transportasi Services (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

Ummu Kalsum

Muhammad Jibril.Tajibu

Fitriwati Djam'an

This study aims to determine how much influence income has on the demand for transportation services. Then to find out the difference in service quality, private vehicles on the demand for transportation services. The data used is primary data obtained from the people of Bantaeng and Makassar Regencies by distributing questionnaires in several spots of the transportation route in Bantaeng and in Makassar Malengkeri Terminal. The analytical method used is multiple linear regression analysis. The results of this study indicate that the service quality, income and ownership of vehicles variables have a positive effect on the demand for regional transportation services. As for the overall independent variable has an effect of 74.22%, the rest is influenced by other factors.

Keywords : *Bantaeng, Makassar, demand for regional transportation services, quality of servis, income, private vehicles.*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK.....	x
ABSTRACT.....	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Landasan Teori.....	8
2.1.1 Permintaan	8
2.1.2 Kualitas Pelayanan Angkutan Daerah Bantaeng Makassar	11
2.1.3 Pendapatan Penumpang (Konsumen).....	12
2.2 Hubungan Antar Variabel	13
2.2.1 Kualitas Pelayanan dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah	13
2.2.2 Pendapatan dan Permintaan Jasa Daerah	15
2.2.3 Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah	16
2.3 Tinjauan Empiris.....	16
2.4 Kerangka Pemikiran	18
2.5 Hipotesis.....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
3.1 Rancangan Penelitian.....	19
3.2 Lokasi Penelitian	19
3.3 Jenis dan Sumber Penelitian	19
3.4 Populasi dan Sampel.....	19
3.5 Model Analisis Data.....	21
3.6 Definisi Operasional.....	23
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	25
4.1 GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	25
4.1.1 Letak dan Keadaan Geografis	25
4.1.2 Keadaan Penduduk.....	26
4.1.3 Gambaran Transportasi.....	26

4.2	KARAKTERISTIK RESPONDEN	28
4.2.1	Distribusi Responden Menurut Kualitas Pelayanan	29
4.2.2	Distribusi Responden Menurut Pendapatan.....	29
4.2.3	Distribusi Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Pribadi.....	30
4.3	Analisis Data	30
4.3.1.1	Uji Multikolinearitas	31
4.3.1.2	Uji Heteroskedastisitas	31
4.4	Hasil Analisis Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng- Makassar) (Makassar-Bantaeng)	34
4.4.1	Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	35
4.4.2	Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	36
4.4.3	Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	37
BAB V	PENUTUP	40
5.1	Kesimpulan.....	40
5.2	Saran.....	40
	DAFTAR PUSTAKA.....	42
	LAMPIRAN.....	44

DAFTAR TABEL

TABEL		Halaman
Tabel 1.1	Data Perbandingan Jumlah Perjalanan Perbulan tahun 2018-2019 dan Pendapatan Sopir Bantaeng-Makassar tahun 2018-20195
Tabel 4.1	Jumlah Penduduk Bantaeng Berdasarkan Kecamatan Tahun 2018	26
Tabel 4.2	Tabel Jumlah Kendaraan Pribadi Roda Empat Tahun 2018-2019	26
Tabel 4.3	Tabel Jumlah Kendaraan Umum Roda Empat Tahun 2018-2019	27
Tabel 4.4	Tabel Jumlah Kendaraan Dinas Roda Empat Tahun 2018-2019	28
Tabel 4.5	Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Pelayanan	29
Tabel 4.6	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan.....	29
Tabel 4.7	Distribusi Responden Berdasarkan Kendaraan Pribadi	30
Tabel 4.8	Hasil Uji Multikonlinearitas	31
Tabel 4.9	Hasil Analisis Regresi Linear Berganda.....	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar		Halaman
2.1	Kerangka Pemikiran	18
4.1	Hasil Uji Heteroskedastisitas	32

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		Halaman
LAMPIRAN 1	Kusioner penelitian	45
LAMPIRAN 2	Hasil Tabulasi Data Kuesioner Permintaan Jasa Transportasi Daerah.....	47
LAMPIRAN 3	Hasil Regresi	50
LAMPIRAN 4	Hasil Uji Asumsi Klasik	51

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sektor pendukung yang penting atau pokok dalam proses pembangunan suatu negara. Bisa dikatakan bahwa tanpa adanya transportasi yang memadai, pembangunan disegala bidang akan terhambat. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat pada umumnya. Adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan potensi, budaya, dan adat istiadat suatu bangsa atau daerah. Oleh karena itu, jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi. Bertambahnya permintaan jasa transportasi berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor transmigrasi, pertahanan, keamanan dan lainnya). Sesuai dengan sifatnya sebagai *derived demand*, maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Alexander 2018)

Ketersediaan transportasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, artinya kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien. Kesempatan kerja dan pendapatan meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

Eksistensi dari kegiatan-kegiatan ekonomi misalnya akan membangkitkan permintaan jasa transportasi dan disisi lain fasilitas jasa transportasi akan mempengaruhi tingginya tingkat dan sifat dari kegiatan ekonomi. Oleh karenanya, pembangunan sarana dan prasarana jasa transportasi perlu dilaksanakan secara sistematis dan berkelanjutan sesuai dengan pola pergerakan barang/penumpang yang dapat mendukung dinamika perkembangan daerah.

Khususnya pada Kabupaten Bantaeng yang dewasa ini membutuhkan dukungan dari sarana transportasi yang memadai guna memberikan kelancaran arus barang maupun penumpang. Terjadinya kelancaran arus barang dan penumpang pada suatu kegiatan perekonomian dapat menjadikan perekonomian berkembang semakin pesat.

Kabupaten Bantaeng memiliki potensi sumber daya alam yang cukup potensial, sudah semestinya ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Sarana transportasi tersebut penting dalam menunjang kegiatan mobilisasi penduduk dan salah satu dari sarana tersebut adalah jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) yang memadai dan berkualitas dapat berdampak pada peningkatan dan perkembangan perekonomian Kabupaten Bantaeng. Selain transportasi pada dasarnya adalah kebutuhan sehari-hari masyarakat, transportasi juga adalah jawaban atas tantangan dalam perkembangan teknologi maju yang senantiasa menuntut efektivitas dan efisiensi kegiatan pengangkutan utamanya dalam usaha memenuhi angkutan penumpang.

Dalam suatu masyarakat moderen, pengangkutan mempunyai dua fungsi (Sukirno 1999) yaitu: 1) Sebagai alat modal, yakni mengangkut orang dari rumah ke tempat kerja atau tempat berusaha, 2) Sebagai barang akhir, yaitu untuk

memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa bagi pengangkutnya, oleh sebab itu diberikan sarana jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) guna menunjang aktivitas penduduk dalam kegiatan ekonomi.

Kebutuhan akan transportasi tidak berdiri sendiri melainkan berdampingan dengan kebutuhan-kebutuhan lainnya. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan muncul ketika ada kebutuhan-kebutuhan lain dibalik permintaan itu. Misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah, keinginan untuk berbelanja dan sebagainya (Nasution 2004)

Dalam memilih moda angkutan umum, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu *choise*, merupakan kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok lain adalah *captive*, yaitu kelompok yang tergantung pada angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive (captive users)* angkutan umum didefinisikan sebagai orang-orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali angkutan umum (Riyanto, 2002). Dengan meningkatnya mobilitas penumpang dan barang pada gilirannya akan menuntut pelayanan transportasi dengan tingkat keselamatan dan keamanan.

Hal ini menjadi kekurangan yang mendasar pada sarana angkutan daerah yang memicu berkurangnya minat masyarakat menggunakan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Salah satu contohnya adalah jangkauan rute yang tidak menentu bagi para jasa angkutan daerah. Sehingga para penumpang memilih mobil yang lebih mengantarnya sampai ke tujuan, mengakibatkan berkurangnya penumpang bagi angkutan jasa daerah yang tidak mengantar penumpang ke tujuannya.

Di Kabupaten Bantaeng fenomena yang kini terjadi adalah sebagian besar penduduk, lebih sering menggunakan kendaraan pribadinya untuk melakukan

mobilisasi dibandingkan dengan menggunakan jasa angkutan daerah. Fenomena tersebut membuat sarana transportasi angkutan umum khususnya angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) bukan lagi primadona dan bahkan mengalami penurunan dimana penggunaan jasa transportasi angkutan daerah atau penumpang mengalami penurunan dari tahun 2018 penumpang mencapai 40,75% dan pada tahun 2019 mengalami penurunan hanya mencapai 35,58%.

Dari menurunnya jumlah penumpang berpengaruh langsung terhadap pendapatan sopir angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng), selisih pendapatan dari tahun 2018-2019 sopir angkutan daerah bantaeng-makassar sebesar 12,6%. Yang dimana pendapatan sopir angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Bantaeng-Makassar) ini merupakan pendapatan kotor yang mereka dapatkan selama sebulan baik dari tahun 2018-2019, belum termasuk pengeluaran untuk bahan bakar (bensin), konsumsi makanan dan minuman selama perjalanan, retribusi untuk plat kuning untuk lintas daerah bantaeng kejeneponto karena untuk takalar-makassar itu tidak diberlakukan, retribusi parkir saat singgah istirahat dan makan dan lain sebagainya.

Tabel 1.1 Perbandingan Jumlah Perjalanan Perbulan tahun 2018-2019 dan Pendapatan Sopir Bantaeng ke Makassar tahun 2018-2019

No	Jumlah Penumpang Tahun 2018	Jumlah Penumpang Tahun 2019	Pendapatan Supir Tahun 2018	Pendapatan Supir Tahun 2019	Selisih Pendapatan Supir Tahun 2018-2019	%
1	46	38	6,900,000	5,700,000	(1,200,000)	-17.39
2	43	37	6,450,000	5,550,000	(900,000)	-13.95
3	46	38	6,900,000	5,700,000	(1,200,000)	-17.39
4	45	35	6,750,000	5,250,000	(1,500,000)	-22.22
5	45	34	6,750,000	5,100,000	(1,650,000)	-24.44
6	47	34	7,050,000	5,100,000	(1,950,000)	-27.66
7	32	35	4,800,000	5,250,000	(450,000)	9.38
8	35	30	5,250,000	4,500,000	(750,000)	-14.29
9	46	44	6,900,000	6,600,000	(300,000)	-2.38
10	42	43	6,300,000	6,450,000	(150,000)	-13.95
11	43	37	6,450,000	5,500,000	(900,000)	-20.00
12	30	24	4,500,000	3,600,000	(900,000)	-14.29
13	32	34	4,800,000	5,100,000	(300,000)	6.25

14	35	35	5,250,000	5,250,000	-	-
15	42	36	6,300,000	5,400,000	(900,000)	0.00
16	42	36	6,300,000	5,550,000	(900,000)	-14.29
17	45	37	6,750,000	4,500,000	(1,200,000)	-14.29
18	38	30	5,700,000	4,500,000	(1,200,000)	-17.78
19	34	27	5,100,000	4,050,000	(1,050,000)	-21.05
20	32	30	4,800,000	4,500,000	(300,000)	-6.25
21	45	47	6,750,000	7,050,000	(300,000)	4.44
22	46	34	6,900,000	5,100,000	(1,800,000)	-26.09
23	44	40	6,600,000	6,000,000	(600,000)	-9.09
24	43	39	6,450,000	5,850,000	(600,000)	-9.30
Jumlah	40.75	35.58	6,112,500.00	5,337,500.00	(775,000.00)	-12.16

Sumber: Terminal malengkeri (*lampiran 1*)

Terdapat 24 sampel supir yang menunjukkan bahwa menurunnya peminat yang menggunakan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng), dan menurunnya pendapatan sopir transportasi daerah (Bantaeng-Makassar). Terdapat 24 sampel supir karena mengikuti jumlah armada yang ada pada saat pengambilan sampel tersebut.

Moda angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) kini kurang diminati masyarakat untuk melakukan mobilitas. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis hal tersebut terlebih dahulu perlu diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaannya. Faktor-faktor apa yang dapat mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Demikian adalah sebuah pertanyaan yang menarik untuk dikaji. Oleh karena itu, penelitian tentang permintaan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) dipandang patut untuk dilakukan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka judul penelitian yang diambil adalah Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah kualitas pelayanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?
2. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?
3. Apakah kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui pengaruh variabel Kualitas Pelayanan terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)
2. Untuk mengetahui pengaruh variabel pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)
3. Untuk mengetahui pengaruh variabel kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan mampu memberikan manfaat kepada :

1. Sebagai bahan untuk menambah wawasan khususnya tentang sektor transportasi, kedepannya diharapkan penulis dapat memberikan kontribusi pengetahuan dalam pandangan tentang sektor transportasi.

2. Memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Bantaeng sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan pada sektor transportasi jasa angkutan daerah khususnya (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng).
3. Sebagai bahan referensi bagi peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian yang lebih mendalam tentang transportasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Permintaan

Nicholson(1995b), mengatakan dari segi ilmu ekonomi pengertian permintaan sedikit berbeda dengan pengertian yang digunakan sehari-hari. Menurut pengertian sehari-hari, permintaan diartikan secara absolut yaitu menunjukkan jumlah barang yang dibutuhkan, sedangkan dari sudut ilmu ekonomi permintaan mempunyai arti apabila didukung oleh daya beli konsumen yang disebut dengan permintaan efektif. Jika permintaan hanya didasarkan atas kebutuhan saja dikatakan sebagai permintaan absolut.

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

Sudarsono(1990) mengatakan, mengelompokkan kerangka pemikiran Marshall bersifat parsial karena, berdasarkan konsep ceteris paribus dimana permintaan dianggap sebagai kurva. Sementara, itu Leon Walras lebih bersifat

general karena memasukkan semua variabel yang mempengaruhi jumlah barang yang diminta sejalan dengan pemikiran Walras.

Sukirno (1999), menjelaskan bahwa tujuan dari teori permintaan, adalah mempelajari dan menentukan berbagai faktor yang mempengaruhi permintaan. Faktor-faktor yang dimaksud adalah harga barang itu sendiri, harga barang lainnya (bersifat substitusi atau komplementer), pendapatan dan selera konsumen. Di samping variabel-variabel yang disebutkan diatas, maka distribusi pendapatan, jumlah penduduk, tingkat preferensi konsumen, kebijaksanaan pemerintah, tingkat permintaan dan pendapatan sebelumnya turut juga mempengaruhi permintaan terhadap suatu barang.

2.1.1.1 Permintaan Jasa Transportasi

Adisasmita (2010) mengungkapkan, permintaan transportasi adalah suatu *derived demand* yang berarti permintaan jasa transportasi itu tergantung pada permintaan terhadap produk-produk yang diangkut. Pada dasarnya permintaan jasa angkutan daerah diturunkan dari kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja).

Nasution (2004) menjelaskan, Permintaan akan jasa angkutan daerah tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Permintaan akan jasa angkutan daerah akan terjadi apabila, antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marjinal terhadap suatu barang, yang satu tinggi dan yang lain rendah. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan jasa angkutan baru akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu.

Permintaan transportasi oleh konsumen sangat erat kaitannya dengan pertimbangan pelayanan (*service*) yang akan didapatkan dari jasa transportasi

yang digunakan. Mengemukakan bahwa kualitas jasa transportasi harus disediakan secara efektif dan efisien. Jasa pelayanan transportasi diusahakan secara lancar (*speed*), aman (*safety*), cukup (*adequacy*), frekuensi (*frequency*), teratur (*regular*), bertanggung jawab (*responsibility*), murah (*acceptable cost*) dan nyaman (*comfort*) Adisasmita (2010)

Chuen(2014) mengatakan, pada umumnya terdapat tiga garis besar karakteristik yang mempengaruhi individu dalam menentukan moda transportasi, yakni; 1) *Characteristics of the travelers* (karakteristik penumpang) seperti latar belakang penumpang, struktur rumah tangga dan pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, pilihan kendaraan yang tersedia, 2) *Characteristics of trips* (karakteristik perjalanan) seperti tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan jarak perjalanan, 3) *Characteristics of transport facility* (karakteristik fasilitas transportasi) seperti durasi perjalanan, biaya, kualitas pelayanan dan ketersediaan area parkir.

2.1.1.2 Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi

Nicholson(1995a) menjelaskan dalam analisis ekonomi, secara teori maupun dalam praktek sehari-hari, adalah sangat berguna untuk mengetahui sampai sejauh mana responsifnya permintaan terhadap perubahan harga. Oleh sebab itu, perlu dikembangkan satu pengukuran kuantitatif yang menunjukkan sampai dimana besarnya pengaruh perubahan harga terhadap perubahan permintaan, ukuran ini dinamakan elastisitas permintaan. Pada umumnya, jika harga suatu barang berubah, maka permintaan akan barang tersebut juga akan berubah. Untuk mengukur respon perubahan harga terhadap jumlah permintaan bisa digunakan konsep elastisitas.

Adisasmita (2010) mengatakan, konsep elastisitas dan inelastisitas telah digunakan sebagai kriteria dalam menentukan besaran perubahan permintaan terhadap perubahan harga. Meskipun, sulit untuk mengukur secara akurat sebab

sifat permintaan dari transportasi tersebut kadang menimbulkan masalah terutama yang berkaitan dengan penentuan harga jasa transportasi dan penyediaan jasa transportasi yang dibutuhkan.

Lebih lanjut Adisasmita (2010), menjelaskan bahwa elastisitas atau inelastisitas permintaan transportasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan perusahaan-perusahaan pengangkutan yang bersaing. Jika hanya terdapat satu perusahaan pengangkutan untuk melayani kebutuhan pemakai jasa angkutan daerah, maka dapat diperkirakan tingkat elastisitas permintaan lebih kecil dibandingkan dengan jika terdapat lebih banyak perusahaan pengangkutan. Elastisitas dapat dikategorikan kedalam tiga alternatif, yaitu: 1) Bila penurunan persentase tarif angkutan menimbulkan persentase yang sama pada permintaan jasa transportasi sehingga penjualan tetap tidak berubah, maka situasi tersebut dikategorikan sebagai elastisitas uniter, 2) Dalam hal ini penurunan persentase tarif menimbulkan kenaikan persentase yang lebih kecil pada permintaan jasa transportasi sehingga hasil penjualannya menurun, hal ini dikategorikan sebagai permintaan inelastis, 3) Jika penurunan persentase harga menimbulkan kenaikan persentase yang lebih besar pada permintaan jasa transportasi sehingga hasil penjualan juga meningkat, maka hal ini dikatakan sebagai permintaan yang elastis.

2.1.2 Kualitas Pelayanan Angkutan Daerah Bantaeng Makassar

Tjiptono(2004) mengungkapkan, kata “kualitas” mengandung banyak definisi dan makna karena orang yang berbeda akan mengartikannya secara berlainan, seperti kesesuaian dengan persyaratan atau tuntutan kecocokan untuk pemakaian perbaikan berkelanjutan, bebas dari kerusakan atau cacat, pemenuhan kebutuhan pelanggan, melakukan segala sesuatu yang membahagiakan.

Nasution(2004) mengatakan, bahwa kualitas adalah kepuasan pelanggan sepenuhnya (*full costumer satisfaction*). Suatu produk berkualitas apabila dapat memberikan kepuasan sepenuhnya dengan konsumen, yaitu sesuai dengan apa yang diharapkan konsumen atas suatu produk/jasa.

Nasution(2004) mengatakan, jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya *intangibel* (tidak berwujud fisik) dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun, produk jasa mungkin berkaitan dengan produk fisik atau tidak. Arief (2007) Mengatakan, arti kualitas jasa atau pelayanan merupakan penyampaian jasa yang baik atau sangat baik, jika dibandingkan dengan ekspektasi pelanggan.

Berdasarkan definisi diatas, bisa ditarik kesimpulan bahwa kualitas pelayanan adalah segala bentuk pelayanan yang dilakukan oleh seseorang atau pelayanan jasa secara maksimal dengan segala keunggulan rangka memenuhi kebutuhan dan harapan pelanggan.

2.1.3 Pendapatan Penumpang (Konsumen)

Pendapatan adalah aliran masuk harta-harta (aktiva) yang timbul dari penyerahan barang atau jasa yang dilakukan oleh suatu unit usaha selama periode tertentu. Sedangkan menurut definisi standar akuntansi keuangan yaitu pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode bila arus kas tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal Ratunuman (2013).

Hanum (2017) mengatakan pendapatan adalah suatu penerimaan bagi seseorang atau kelompok dari hasil sumbangan, baik tenaga dan pikiran yang dicurahkan sehingga akan memperoleh balas jasa. Pendapatan menunjukkan seluruh uang atau hasil material lainnya yang dicapai dari penggunaan kekayaan

atau jasa yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu pada suatu kegiatan ekonomi.

Disposable income adalah pendapatan yang diterima oleh seseorang yang sudah siap untuk dibelanjakan atau konsumsi penerimanya. Pendapatan ini merupakan hak mutlak bagi penerimanya Hanum (2017)

Pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan suatu kegiatan apa pun, yang diterima oleh penduduk sesuatu negara. Dari istilah pendapatan pribadi ini dapat disimpulkan bahwa dalam pendapatan pribadi telah masuk juga pembayaran pindahan Hanum (2017).

Badan Pusat Statistik (2011) menjelaskan, Pendapatan adalah keseluruhan penghasilan yang diterima baik dari sektor formal maupun nonformal yang dihitung dalam jangka waktu tertentu. Mengukur pendapatan masyarakat bukanlah pekerjaan yang mudah, oleh karena itu BPS melakukan perhitungan pendapatan dengan menggunakan pengeluaran/ konsumsi masyarakat. Hal ini didasari oleh paradigma bahwa bila pendapatan mengalami kenaikan maka akan diikuti oleh berbagai kebutuhan yang semakin banyak sehingga menuntut pengeluaran yang tinggi pula.

Kesimpulan, dari pengertian pendapatan adalah suatu hasil yang diterima yang diterima seseorang atau rumah tangga dari berusaha atau bekerja yang berupa, uang maupun barang yang diterima atau dihasilkan dalam jangka waktu tertentu.

2.2 Hubungan Antar Variabel

2.2.1 Kualitas Pelayanan dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Nasution (2004) mengungkapkan, kualitas pelayanan merupakan faktor penting dalam permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan terutama angkutan daerah (Bantaeng-Makassar), adapun jenis kualitas pelayanan terdiri

dari, yaitu sebagai berikut : (1) frekuensi, yaitu makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transpor, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan,(2) pelayanan baku, (*standard of service*) yaitu, suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan, (3) kenyamanan (*comfortibility*), yaitu pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya . Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transpor. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transpor yang lebih tinggi dari pada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan,(4) ketepatan (*reliability*), yaitu kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan penumpang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut, (5) Keamanan dan keselamatan, yaitu faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

Lupiyoadi (2006) menjelaskan, kualitas pelayanan adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan sedangkan Payne (2000) mengatakan, kualitas pelayanan atau kualitas jasa berkaitan dengan kemampuan suatu organisasi untuk memenuhi atau melebihi harapan pelanggan.

Widodo (2018) menjelaskan kepuasan merupakan perbedaan antara harapan dan kinerja. Apabila harapan tinggi sementara kinerja biasa saja maka kepuasan tidak tercapai, sebaliknya bila kinerja melebihi harapan maka kepuasan meningkat. Teori kepuasan konsumen didasarkan pada upaya meminimalkan gap (kesenjangan) tersebut. Kepuasan konsumen akan terpenuhi apabila proses penyampaian jasa sesuai dengan yang dipersepsikan konsumen.

Widodo (2018) menyatakan kepuasan pelanggan merupakan kontribusi pada sejumlah aspek krusial, seperti terciptanya loyalitas pelanggan, meningkatnya reputasi perusahaan, berkurangnya elastisitas harga, berkurangnya biaya transaksi masa depan, dan meningkatnya efisiensi dan produktifitas karyawan. Berdasarkan definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kepuasan pelanggan adalah ketiadaan perbedaan antara harapan pelanggan dengan unjuk kerja perusahaan yang diterimanya selama menjadi pelanggan. Setelah membandingkan antara harapan dengan kinerja personil layanan jasa yang telah diterima pelanggan merasa puas atau tidak kecewa apabila kinerjanya sesuai dengan harapan atau bahkan melebihinya.

2.2.2 Pendapatan dan Permintaan Jasa Daerah

Nasution (2004) mengatakan, pendapatan merupakan faktor yang penting dalam menentukan corak permintaan terhadap suatu barang atau jasa. Perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan. Seperti, yang telah dikemukakan bahwa apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.

Adisasmita (2010) mengatakan, pendapatan bahkan berpengaruh terhadap pola pergerakan penduduk. Dalam melakukan pergerakan atau mobilisasi diperlukan sarana transportasi. Menjelaskan bahwa pada penduduk yang berpendapatan rendah menggunakan sarana transportasi untuk melakukan perjalanan dengan intensitas yang lebih rendah dibandingkan dengan penduduk yang berpendapatan lebih tinggi.

Warman (2014) menjelaskan, mobilisasi adalah sebuah keniscayaan yang akan dilakukan oleh masyarakat dimasa sekarang. Masyarakat ingin menjalankan pekerjaan di kantornya, membeli kebutuhan pokok di pasar, melakukan kegiatan rekreasi keluarga, dan semua kegiatan mobilisasi penduduk

memerlukan sarana transportasi. Masyarakat melakukan mobilisasi merupakan suatu keniscayaan namun dalam memilih moda transportasi merupakan sebuah pertimbangan bagi masyarakat. Pada tingkat pendapatan tertentu masyarakat hanya menggunakan angkutan umum yang biasa saja. Pada tingkat pendapatan yang lebih tinggi lagi, masyarakat mulai mempertimbangkan sarana transportasi yang lebih berkualitas.

2.2.3 Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Masyarakat memiliki pertimbangan berbeda-beda terhadap pemilihan dalam menggunakan moda transportasi. Masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, memiliki lebih banyak pilihan angkutan. Namun, umumnya kendaraan pribadi menjadi pilihan utama dalam melakukan perjalanan.

Chuen (2014) mengungkapkan, salah satu alasan utama dibalik rendahnya penggunaan transportasi publik seperti jasa transportasi daerah ialah adanya ketergantungan dalam menggunakan kendaraan pribadi. Hal tersebut, sangat rasional sebab kendaraan pribadi dianggap lebih efektif dibanding menggunakan sarana jasa transportasi daerah. Aspek kemudahan dan praktisnya dalam menggunakan transportasi pribadi menjadi kelebihan dibanding menggunakan angkutan kota. Penggunaan kendaraan pribadi akan mempengaruhi permintaan terhadap jasa angkutan.

2.3 Tinjauan Empiris

Kajian penelitian terdahulu merupakan hal yang sangat bermanfaat sebagai acuan perbandingan yang memberikan gambaran terhadap hasil-hasil penelitian terdahulu menyangkut permintaan jasa transportasi daerah. Untuk melakukan penelitian diperlukan yang dijadikan patokan atau referensi pembandingan dalam penelitian, untuk itu pada bagian ini akan diberikan beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini:

Maulana (2010), dari hasil penelitiannya didapatkan bahwa jumlah penduduk, tingkat pendapatan, investasi pemerintah dan permintaan kendaraan pribadi memberikan pengaruh terhadap naik turunnya permintaan angkutan kota di Kota Padang. Hasil perhitungan koefisien korelasi yang didapatkan nilai R^2 sebesar 0,9666 berarti bahwa keempat variabel menyumbang variasi terhadap naik turunnya permintaan angkutan kota di Kota Padang sebesar 96,6%.

Hasil analisis yang didapakkannya bahwa variabel investasi pemerintah memiliki pengaruh yang paling dominan mempengaruhi permintaan jasa angkutan kota di Kota Medan. Sementara pada variabel lainnya tidak berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota.

Islam (2013), hasil penelitiannya bahwa variabel pendapatan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan kendaraan. Hal tersebut berdasarkan hasil pengolahan data dimana X^2 hitung adalah 49,332 dan lebih besar dari X^2 tabel. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan teori tingkat pendapatan yang rela atau direncanakan oleh konsumen untuk digunakan dalam memakai barang atau jasa juga ikut mempengaruhi tinggi rendahnya jumlah permintaan suatu barang atau jasa.

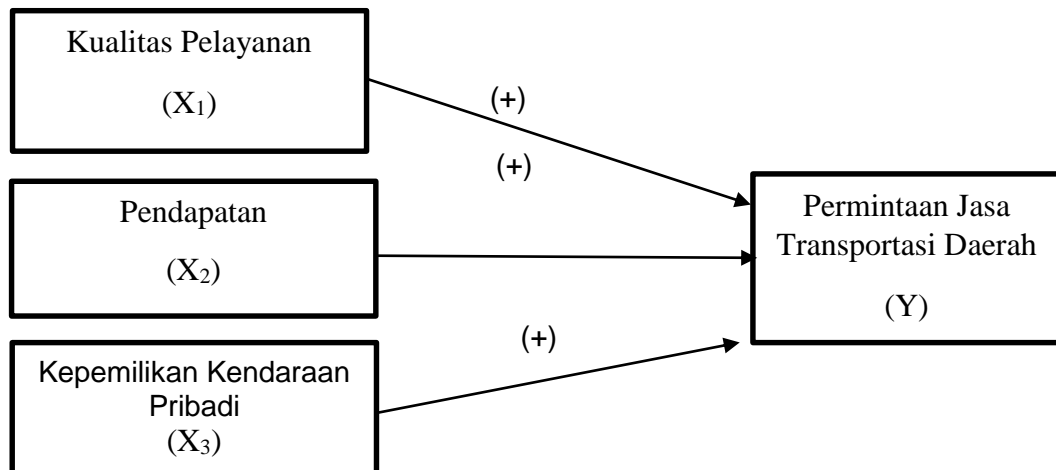
Penelitian Karissa (2011), hasil penelitiannya bahwa variabel tarif, pendapatan dan harga tiket *travel* berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa kereta api selama satu bulan terakhir, sedangkan variabel karakteristik demografi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa kereta api selama satu bulan terakhir.

Ludviyatus (2018), hasil penelitiannya bahwa variable kualitas pelayanan memiliki pengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi. Berdasarkan hal tersebut maka H_0 ditolak dan H_a diterima yaitu 'ada pengaruh yang signifikan kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi'. Hasil analisis efektivitas

garis regresi (R^2) sebesar 79%. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya persentase pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi sebesar 97%.

2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan pada uraian sebelumnya, maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:



2.5 Hipotesis

Dari kerangka pemikiran diatas berdasarkan maka hipotesis yang dapat disimpulkan, yaitu :

1. Diduga ada perbedaan permintaan jasa transportasi daerah bagi seseorang yang puas terhadap kualitas pelayanan dengan seseorang yang tidak puas terhadap kualitas pelayanan.
2. Diduga bahwa pendapatan memiliki hubungan positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.
3. Diduga ada perbedaan permintaan jasa transportasi daerah bagi yang memiliki kendaraan pribadi dengan seseorang yang tidak memiliki kendaraan pribadi.