

SKRIPSI

ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA

PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI



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

2023

SKRIPSI

ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA

sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI

A011191046



kepada

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

2023

SKRIPSI

ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA

disusun dan diajukan oleh

PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI

A011191046

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi

Makassar, 03 Oktober 2023

Pembimbing Utama



Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM®.
NIP. 19690413 199403 1 003

Pembimbing Pendamping



Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF.
NIP. 19681221 199512 1 001

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.
NIP. 19740715 200212 1 003

SKRIPSI

ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA


disusun dan diajukan oleh

PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI

A011191046

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **03 Oktober 2023** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM®.	Ketua	1 
2.	Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF.	Sekretaris	2 
3.	Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.	Anggota	3 
4.	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM®.	Anggota	4 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.
NIP. 19740715 200212 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Primazaria Nestson Pangloli
NIM : A011191046
Program Studi : Ilmu Ekonomi
Jenjang : Sarjana (S1)

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul
**“Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi
Rute Makassar–Toraja”**

adalah hasil karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah lain yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, serta tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini serta disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 03 Oktober 2023

Yang membuat pernyataan



Primazaria Nestson Pangloli
NIM. A011191046

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat, anugerah, dan kasih karunia-Nya sehingga penulis dapat diperkenankan menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja**” sebagai tugas akhir yang disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) pada Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa selama proses perkuliahan berlangsung, ada begitu banyak proses serta lika-liku yang harus dilalui. Namun, berkat topangan Tuhan melalui orang-orang terdekat memampukan penulis untuk dapat bertahan hingga di titik ini. Cinta kasih, kekuatan, dan keyakinan yang teguh dalam pengharapan telah menjadi fondasi yang tak tergantikan dalam perjalanan penulis.

Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih yang tidak terhingga dan penghargaan setinggi-tingginya kepada kedua orang tua terkasih, Bapak Ir. Navius Yul Pangloli dan Ibu Ester Seran, S.E. yang telah banyak memberikan didikan, nasihat, dukungan secara lahir maupun batin, serta doa yang tiada henti kepada penulis dengan penuh keikhlasan dan kasih sayang yang tak terhingga. Tak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada saudara (adik) terkasih, Prisma Surya Stevius Pangloli yang selalu memberikan dukungan dan membersamai penulis melalui segala proses dalam hal apapun. Semoga Tuhan senantiasa menyertai dan mengiringi dalam setiap langkah kehidupan dengan merasakan kebesaran kasih karunia-Nya yang tak terhingga atas setiap tanggung jawab dan perbuatan yang begitu berarti bagi penulis.

Tak luput pula penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada keluarga besar penulis dimanapun berada. Terima kasih atas dukungan dalam doa yang diberikan kepada penulis serta motivasi atas keberanian dalam meyakinkan penulis untuk mampu menyelesaikan studi Sarjana (S1) di Perguruan Tinggi bahwa rencana Tuhan selalu yang terbaik meskipun tidak cepat, namun akan tepat pada waktunya. Semoga Tuhan senantiasa dapat membalas segala kebaikan atas segala bentuk dukungan yang telah diberikan selama ini.

Skripsi ini merupakan sebuah karya penulis yang masih jauh dari kata sempurna atas segala keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Sebuah tulisan yang bahkan oleh penulis sendiri pun tak dapat menyangkal untuk mengakuinya sebagai sebuah karya yang masih belum layak dibaca. Oleh karena itu, penulis mohon maaf sebesar-besarnya atas segala kekurangan yang mungkin ada dalam penulisan skripsi ini.

Proses perjalanan penulis sejak awal mula melangkahkan kaki di dunia perkuliahan hingga memasuki tahap penyusunan skripsi ini juga tidak lepas dari segala bentuk bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini izinkan penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Abdul Rahman Kadir, S.E., M.Si., CIPM., CWM., CRA., CRP. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis beserta jajarannya.
3. Bapak Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®. selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi dan Ibu Dr. Fitriwati Djam'an, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Departemen Ilmu Ekonomi. Terima kasih atas segala bantuan yang

senantiasa diberikan hingga penulis dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

4. Bapak Dr. Paulus Uppun, M.A. selaku dosen penasehat akademik terdahulu dan Bapak Rakhmat Nurul Prima Nugraha, S.E., M.Sc. selaku dosen penasehat akademik saat ini. Terima kasih atas segala bantuannya, baik berupa arahan maupun motivasi kepada penulis selama menjalankan studi di Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.
5. Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM[®]. selaku dosen pembimbing utama dan Bapak Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF. selaku dosen pembimbing pendamping. Terima kasih atas segala motivasi, dorongan, dan waktu yang telah diberikan kepada penulis dengan penuh keikhlasan dan kesabaran selama proses bimbingan dalam penyusunan skripsi ini. Penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya apabila selama proses bimbingan skripsi secara tidak sengaja penulis telah melakukan kesalahan yang menyinggung perasaan Bapak dosen pembimbing sekalian, baik melalui perkataan maupun perbuatan. Semoga Tuhan senantiasa memberikan kesehatan dan kemudahan dalam segala urusan Bapak sekalian.
6. Bapak Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM[®]. dan Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM[®]. selaku dosen penguji. Terima kasih telah memberikan saran maupun kritik yang konstruktif dalam penyempurnaan skripsi ini sehingga penulis dapat memperoleh pengetahuan-pengetahuan baru dari berbagai sudut pandang agar menjadi lebih baik dari sebelumnya.

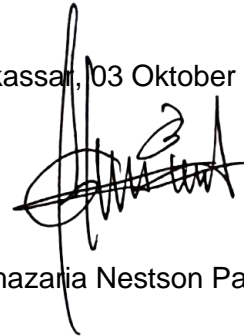
7. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasihat kepada penulis selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
8. Segenap Pegawai Akademik, Kemahasiswaan, serta Perpustakaan *E-Library* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Terima kasih Bapak dan Ibu yang telah membantu dalam pengurusan administrasi, persuratan, maupun berkas lainnya selama proses pendidikan di Universitas Hasanuddin.
9. Segenap pihak dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk melakukan penelitian. Terima kasih atas sumbangan pemikiran, data, dan informasi yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini sehingga penelitian ini dapat berjalan dengan baik.
10. Seluruh teman-teman dan rekan-rekan seperjuangan penulis. Terima kasih yang begitu dalam atas segala bentuk dukungan dan motivasi selama proses perkuliahan hingga tahap penyusunan skripsi ini. Terima kasih juga atas kerjasama yang baik dan pengalaman berharga yang penulis dapatkan selama ini. Semoga kita semua dapat mencapai kesuksesan dalam menggapai impian dan harapan di masa depan.

Terakhir, penulis ingin menyampaikan apresiasi yang tulus kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, baik yang memberikan kontribusi secara langsung maupun tidak langsung dalam penelitian ini. Segala bentuk dukungan dan bantuan yang diberikan telah memberikan dampak yang sangat berarti bagi penulis atas kelancaran dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap hasil dari penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang berharga untuk kemajuan ilmu pengetahuan dan pemahaman yang lebih intensif terkait topik yang ingin diteliti. Karya yang mendidik, karya yang berkualitas, dan karya yang layak baca menjadi sebuah harapan yang tak hanya merujuk kepada penulis sendiri, tetapi juga kepada para pembaca sekalian, baik secara sengaja maupun tidak sengaja dalam membaca skripsi ini. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan menjadi pijakan untuk eksplorasi dalam penelitian selanjutnya.

Demikian kata pengantar yang penulis paparkan, atas segala ucapan yang tidak berkenan dalam penulisan skripsi ini, penulis memohon maaf sebesar-besarnya. Sekian dan terima kasih.

Makassar, 03 Oktober 2023



Primazaria Nestson Pangloli

ABSTRAK

Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja

Primazaria Nestson Pangloli
Sanusi Fattah
Hamrullah

Penelitian ini bertujuan untuk menguji dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan model survei kuesioner kepada pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja secara *online* dalam bentuk *Google Form* yang disebar secara acak dengan menggunakan metode *simple random sampling*, serta dilakukan observasi untuk mengamati fenomena yang terjadi di lapangan secara langsung. Adapun data sekunder yang diperoleh secara langsung melalui berbagai sumber kepustakaan yang berasal dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai data pendukung dalam penelitian ini. Metode analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda dengan menggunakan program SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan dan tarif angkutan lain secara signifikan berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Sebaliknya, tarif, kenyamanan, keamanan, dan keandalan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi.

Kata Kunci: Permintaan Jasa Transportasi, Transportasi Bus, Makassar, Toraja

ABSTRACT

Demand Analysis of Inter–City Intra–Provincial Bus Transportation Services on The Makassar–Toraja Route

Primazaria Nestson Pangloli
Sanusi Fattah
Hamrullah

This research aims to examine and analyze the factors affecting demand for Inter–City Intra–Provincial (AKDP) bus transportation services on the Makassar–Toraja route. The data used in this research is primary data obtained through interviews with a questionnaire survey model to users of Inter–City Intra–Provincial (AKDP) bus transportation services on the Makassar–Toraja route conducted online in the form of a Google Form distributed randomly using the simple random sampling method, as well as performing observations to observe phenomena occurring in the field directly. Secondary data was obtained directly through various library sources from the Department of Transportation South Sulawesi Province as supporting data in this research. The data analysis method used is multiple linear regression using the SPSS program. The research results show that income and other transportation rates significantly negatively affect demand for transportation services. In contrast, rates, comfort, security, and reliability significantly positively affect demand for transportation services.

Keywords: *Demand Transportation Services, Bus Transportation, Makassar, Toraja*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah	13
1.3. Tujuan Penelitian	14
1.4. Manfaat Penelitian	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	16
2.1. Landasan Teori.....	16
2.1.1. Teori Permintaan	16
2.1.2. Teori Permintaan Jasa Transportasi	18
2.1.3. Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi	20
2.1.4. Model Perilaku Konsumen Jasa Transportasi	22
2.1.5. Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi	24
2.1.6. Pendapatan	25
2.1.7. Tarif	26
2.1.8. Tarif Angkutan Lain.....	26
2.1.9. Kenyamanan	27
2.1.10. Keamanan	27
2.1.11. Keandalan	28
2.2. Hubungan Antar Variabel.....	28
2.2.1. Hubungan Pendapatan dengan Permintaan Jasa Transportasi .	28

2.2.2. Hubungan Tarif dengan Permintaan Jasa Transportasi	29
2.2.3. Hubungan Tarif Angkutan Lain dengan Permintaan Jasa Transportasi.....	30
2.2.4. Hubungan Kenyamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi	30
2.2.5. Hubungan Keamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi ...	31
2.2.6. Hubungan Keandalan dengan Permintaan Jasa Transportasi....	31
2.3. Penelitian Terdahulu	32
2.4. Kerangka Pikir Penelitian	35
2.5. Hipotesis Penelitian.....	39
BAB III METODE PENELITIAN	40
3.1. Lokasi Penelitian	40
3.2. Jenis dan Sumber Data.....	40
3.3. Metode Pengumpulan Data.....	41
3.4. Metode Penarikan Sampel	43
3.5. Model Analisis Data	45
3.6. Definisi Operasional Variabel	51
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	54
4.1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.....	54
4.1.1. Profil Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.....	54
4.1.2. Perusahaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja.....	55
4.2. Karakteristik Responden	58
4.2.1. Distribusi Responden Menurut Usia	59
4.2.2. Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin	60
4.2.3. Distribusi Responden Menurut Jumlah Anggota Keluarga.....	60
4.2.4. Distribusi Responden Menurut Pendidikan Terakhir.....	61
4.2.5. Distribusi Responden Menurut Pekerjaan	62
4.3. Tabulasi Preferensi Konsumen Jasa Transportasi	63
4.3.1. Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Kelas Ekonomi dan Non–Ekonomi.....	63
4.3.2. Permintaan Jasa Transportasi Menurut Tujuan Penggunaan.....	66
4.4. Tabulasi Hubungan Variabel Dependen dengan Variabel Independen	67
4.5. Hasil Estimasi Data	74
4.6. Pembahasan.....	77

4.6.1. Hasil Estimasi Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi	78
4.6.2. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	80
4.6.3. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Angkutan Lain Terhadap Permintaan Jasa Transportasi	82
4.6.4. Hasil Estimasi Pengaruh Kenyamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi	86
4.6.5. Hasil Estimasi Pengaruh Keamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	89
4.6.6. Hasil Estimasi Pengaruh Keandalan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	92
BAB V PENUTUP.....	96
5.1 Kesimpulan	96
5.2 Saran	98
DAFTAR PUSTAKA.....	100
LAMPIRAN.....	106

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus	5
Tabel 1.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus	10
Tabel 4.1. Nama Perusahaan Otobus (PO) yang Beroperasi Melalui Rute Makassar–Toraja.....	55
Tabel 4.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus.....	56
Tabel 4.3. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus.....	57
Tabel 4.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	59
Tabel 4.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	60
Tabel 4.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga ...	61
Tabel 4.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	62
Tabel 4.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	63
Tabel 4.9. Sebaran Responden Menurut Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Ekonomi dan Non–Ekonomi	64
Tabel 4.10. Sebaran Responden Menurut Tujuan Penggunaan Jasa Transportasi	67
Tabel 4.11. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Pendapatan	68
Tabel 4.12. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif	69
Tabel 4.13. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif Angkutan Lain.....	70
Tabel 4.14. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Kenyamanan.....	71
Tabel 4.15. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keamanan	72
Tabel 4.16. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keandalan.....	73
Tabel 4.17. Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda.....	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pikir Penelitian	38
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian tak terpisahkan dari kemajuan peradaban manusia. Perkembangan transportasi telah berkontribusi dalam mengubah dan mempengaruhi berbagai aspek kehidupan manusia. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2017) menyatakan bahwa transportasi hadir sebagai kebutuhan dasar keempat setelah sandang, pangan, dan papan. Dalam aspek dinamika sosial, transportasi menjadi bagian dari sifat manusia yang mencerminkan keinginan untuk mudik dalam rangka menjaga ikatan dengan keluarga di kampung halaman dan merayakan tradisi saat mendekati hari raya. Maka dari itu, kemajuan dalam bidang transportasi tidak hanya meningkatkan mobilitas penduduk dan logistik, tetapi juga membawa perubahan budaya dan memperkaya keragaman dalam kehidupan bermasyarakat.

Transportasi kerap dijuluki sebagai urat nadi dalam perekonomian dan berperan sebagai penopang sasaran pembangunan. Pertumbuhan ekonomi merupakan tolak ukur perkembangan suatu wilayah dari sektor ekonomi yang memberikan informasi tentang tingkat perubahan ekonomi (Limbong et al., 2020). Dalam aspek kehidupan sosial ekonomi masyarakat, keberadaan transportasi diperlukan dalam membantu kegiatan di berbagai sektor, seperti pertanian, pariwisata, perdagangan, perindustrian, pendidikan, kesehatan, pertambangan, dan sektor lainnya untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, maka tidak akan tercapai hasil yang memuaskan.

Pada dasarnya, transportasi diibaratkan sebagai sebuah perjalanan, dimana seseorang dapat memasuki atau keluar dari sistem transportasi pada titik-titik tertentu. Titik-titik ini disebut sebagai jaringan transportasi. Jaringan transportasi dapat dibentuk melalui berbagai jenis, seperti jalan raya; rel kereta api; penyeberangan; sungai dan danau; laut; udara; serta pipa. Setiap jenis jaringan transportasi memiliki karakteristik teknis yang berbeda-beda dan digunakan sesuai pada kondisi geografis daerah tertentu (Hupkes, 1972).

Transportasi didefinisikan sebagai proses kegiatan pengangkutan barang atau jasa dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Proses ini mencakup perjalanan dari titik asal (*origin*) sebagai tempat dimulainya sebuah perjalanan ke titik tujuan (*destination*) sebagai tempat berakhirnya perjalanan tersebut (Adisasmita, 2010). Pengguna jasa transportasi biasanya harus membayar untuk menggunakan jasa transportasi dan harus disesuaikan dengan rencana pembangunan sektor transportasi yang memperhitungkan biaya dan manfaat yang diperoleh dari perubahan tertentu pada sistem transportasi (Morlok, 1978).

Dalam analisis ekonomi, kebutuhan akan transportasi dapat timbul dari pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan atau memaksimalkan keuntungan bagi rumah tangga dan perusahaan. Penggunaan jasa transportasi juga sangat membantu penggunaan barang lain. Oleh karena itu, permintaan terhadap transportasi sering disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*), yaitu permintaan yang tidak langsung dibutuhkan, tetapi sebagai akibat dari membeli atau mencari jasa atau barang lain (Djajasinga, 2022).

Transportasi bukan hanya sekedar sarana untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga memiliki manfaat yang lebih dalam melalui utilitas tempat dan utilitas waktu. Utilitas tempat (*place utility*) adalah peningkatan nilai

ekonomis suatu barang atau jasa yang diperoleh dengan memindahkannya dari suatu tempat yang memiliki nilai lebih rendah ke tempat yang memiliki nilai lebih tinggi. Sementara utilitas waktu (*time utility*) adalah kemampuan suatu barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan disediakan pada waktu yang tepat dan diterima oleh konsumen tepat waktu (Kadir, 2006).

Utilitas suatu barang konsumsi berpengaruh terhadap manfaat atau keuntungan yang diperoleh kepada konsumen. Utilitas yang diterima sebagai *benefit returns* berkaitan dengan tingkat kepuasan konsumen saat memperoleh atau mengonsumsi suatu barang atau jasa. Dengan demikian, konsumen mengharapkan harga yang dibayarkan sebanding dengan manfaat yang diperoleh. Utilitas juga dipengaruhi oleh preferensi, persepsi, dan keadaan individu. Meskipun dua orang memiliki karakteristik yang sama, mereka tidak selalu mengonsumsi barang dengan barang yang sama. Pembelian barang yang sama oleh orang yang berbeda dapat disebabkan oleh alasan dan tujuan yang berbeda pula. Selain itu, utilitas suatu barang dapat berubah dari waktu ke waktu atau dari tempat ke tempat (Budiarso et al., 2010).

Dalam memilih jasa transportasi, terdapat dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan, yaitu golongan *captive* dan golongan *choice*. Golongan *captive* adalah masyarakat yang terpaksa menggunakan jasa transportasi karena ketiadaan mobil pribadi. Kaum ini adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah). Golongan *choice* adalah masyarakat yang memiliki kemudahan akses menggunakan kendaraan pribadi dan dapat juga memilih menggunakan jasa transportasi. Kaum ini adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat) (Haradongan, 2014).

Meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi tercermin dalam keberadaan beragam pilihan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan dalam melakukan aktivitas perjalanan. Pergerakan atau mobilitas penduduk mengakibatkan peningkatan jumlah jasa transportasi yang dibutuhkan. Transportasi bus menjadi salah satu jenis transportasi yang umum digunakan oleh penduduk dalam perjalanan antara Makassar dan Toraja karena dapat memenuhi kebutuhan dengan fasilitas yang berkualitas terbaik dan harga yang lebih terjangkau jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi, mobil sewa/rental, atau transportasi udara.

Makassar adalah kota yang menjadi pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, dan pemerintahan di Sulawesi Selatan. Daerah ini menjadi tujuan utama bagi penduduk yang ingin mengubah taraf hidup menjadi lebih baik. Selain itu, Makassar juga berperan sebagai tempat transit bagi penduduk yang ingin bepergian menuju daerah lain di Sulawesi Selatan dan sekitarnya, atau menuju kota-kota lain di luar zona Sulawesi Selatan dan sekitarnya. Sementara itu, Toraja adalah salah satu daerah di Sulawesi Selatan yang memiliki kekayaan alam dan budaya yang unik. Keunikan ini menjadikan Toraja sebagai salah satu daerah tujuan (destinasi) wisata yang banyak dikunjungi oleh para wisatawan, baik lokal maupun mancanegara.

Kedua daerah ini seringkali menjadi titik awal atau titik akhir keberangkatan bagi penduduk migrasi, baik secara permanen maupun non-permanen yang ingin menuju Toraja atau sebaliknya karena memiliki akses transportasi yang mudah, khususnya melalui perjalanan darat menggunakan jasa transportasi bus. Kehadiran transportasi bus sangat berpengaruh bagi penduduk yang hendak melakukan perjalanan ke Toraja atau sebaliknya untuk berbagai aktivitas, seperti

mudik, merantau, perjalanan dinas, berwisata, atau tujuan lainnya. Sehubungan dengan pengoperasian rute tersebut, maka rute Makassar–Toraja merupakan salah satu rute yang dilalui oleh lintasan bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Sulawesi Selatan yang memiliki potensi besar dalam mendorong peningkatan kualitas jasa transportasi dengan nyaman, aman, andal dan harga yang terjangkau.

Tabel 1.1. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus

No.	Kelas Transportasi Bus	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
Ekonomi							
1.	Economy (Non–AC)	2.424	3.745	753	2.040	3.460	12.422
2.	Economy (AC)	64.158	79.053	22.129	50.130	68.698	284.168
Total Ekonomi		66.582	82.798	22.882	52.170	72.158	296.590
Non–Ekonomi							
1.	Executive	6.167	12.720	3.864	11.887	15.756	50.394
2.	Super VIP	9.419	13.798	2.371	12.983	15.084	53.655
3.	High Class	40.618	38.526	7.484	21.602	18.035	126.265
4.	Sleeper Seat	15.015	16.704	7.038	17.626	22.353	78.736
5.	Double Decker	3.380	5.300	1.012	3.695	2.517	15.904
6.	La Primer	4.560	3.615	612	2.809	2.559	14.155
7.	Air Bus	-	-	-	-	5.925	5.925
Total Non–Ekonomi		79.159	90.663	22.381	70.602	82.229	345.034
TOTAL		145.741	173.461	45.263	122.772	154.387	641.624

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 1.1. menunjukkan bahwa proporsi jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tahun 2018–2022, baik kelas ekonomi maupun non–ekonomi mengalami perkembangan secara fluktuatif. Secara keseluruhan, jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebanyak 173.461 orang, kemudian mengalami penurunan secara signifikan, sehingga pada 2020 tercatat sebanyak 45.263 orang.

Jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja pada tahun 2020 secara keseluruhan mengalami penurunan yang signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Adanya pembatasan perjalanan, penutupan destinasi wisata, dan kekhawatiran akan penyebaran virus Covid-19 telah mengakibatkan permintaan jasa transportasi menurun secara signifikan. Banyak individu telah mengurangi atau bahkan menghindari perjalanan jarak jauh, khususnya melalui perjalanan darat menggunakan jasa transportasi bus. Setelah penyebaran Covid-19 mulai menurun dan situasi mulai membaik, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja mulai mengalami peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi secara menyeluruh pada tahun-tahun berikutnya.

Dalam lima tahun terakhir, secara keseluruhan menunjukkan bahwa jumlah pengguna jasa transportasi bus kelas non–ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas ekonomi. Namun pada tahun 2020, jumlah pengguna jasa transportasi bus kelas ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas non–ekonomi. Tercatat bahwa pada tahun 2019, jumlah pengguna jasa transportasi bus tertinggi mencapai 82.798 orang untuk kelas ekonomi dan 90.663 orang untuk kelas non–ekonomi. Sementara pada tahun 2020, jumlah pengguna jasa transportasi bus terendah mencapai 22.882 orang untuk kelas ekonomi dan 22.381 orang untuk kelas non–ekonomi.

Menelusuri data dalam lima tahun terakhir untuk masing-masing kelas transportasi bus, terlihat bahwa pada kategori transportasi bus kelas ekonomi untuk jenis kelas *Ekonomi (AC)* memiliki jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi sebanyak 284.168 orang. Jika ditinjau secara per tahun, transportasi bus kelas ekonomi mencapai jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi tercatat pada

tahun 2019 untuk jenis kelas *Economy (AC)* sebanyak 79.053 orang, sedangkan jumlah pengguna jasa transportasi terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *Economy (Non-AC)* sebanyak 753 orang. Sementara untuk kelas non-ekonomi, jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *High Class* sebanyak 40.618 orang, sedangkan jumlah pengguna jasa transportasi terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *La Primer* sebanyak 612 orang. Adapun jenis bus yang baru beroperasi pada tahun 2022 untuk rute Makassar–Toraja, yaitu jenis kelas *Air Bus* dengan jumlah pengguna jasa transportasi sebanyak 5.925 orang. Bervariasinya permintaan konsumen adalah langkah yang dapat diambil oleh Perusahaan Otobus (PO) dalam memperkenalkan jenis kelas bus baru untuk memenuhi kebutuhan perjalanan yang variatif.

Kebutuhan dan keinginan seseorang sangat tergantung pada pendapatan yang mencerminkan daya beli seseorang untuk membeli barang atau jasa. Kebutuhan adalah hal-hal yang diperlukan untuk mempertahankan kehidupan dan kesejahteraan seseorang. Kebutuhan ini menjadi prioritas utama dalam penggunaan pendapatan. Di sisi lain, keinginan adalah hal-hal yang diharapkan tetapi tidak diperlukan secara langsung untuk kelangsungan hidup. Kemampuan seseorang untuk memenuhi keinginan tersebut tergantung pada tingkat pendapatan masing-masing. Selain itu, tarif angkutan barang atau tarif penumpang sebagai harga jasa transportasi juga mempengaruhi seseorang untuk memilih jasa transportasi sesuai pendapatan yang diperoleh. Perlu diketahui bahwa permintaan jasa transportasi terjadi ketika ada perbedaan dalam kegunaan barang atau jasa di antara dua tempat yang menyebabkan permintaan yang lebih tinggi di salah satu tempat daripada yang lainnya (Siwu, 2021). Maka dari itu,

pemilihan jasa transportasi didorong oleh kebutuhan aktivitas dan pertimbangan kriteria prioritas sebagai sarana untuk mencapai kepuasan menggunakan jasa transportasi.

Menurut Badan Pusat Statistik, bus adalah kendaraan untuk mengangkut lebih dari 8 (delapan) orang termasuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Bus memegang peranan penting sebagai bagian dari transportasi darat karena dapat mengangkut pengguna jasa transportasi dalam jumlah besar dari satu kota ke kota lain. Maka dari itu, perjalanan dari Makassar menuju Toraja atau sebaliknya membutuhkan waktu sekitar 8-9 jam tergantung pada kondisi jalan dan waktu keberangkatan dengan jarak tempuh sekitar ± 350 kilometer.

Terdapat Perusahaan Otobus (PO) yang memiliki aksesibilitas perjalanan rute Makassar–Toraja dengan variasi pilihan kelas transportasi bus. Variasi kelas transportasi bus yang melayani rute Makassar–Toraja terdiri dari 2 kategori, yaitu Kelas Ekonomi (AC dan Non–AC) dan Kelas Non–Ekonomi (*Executive, Super VIP, High Class, Sleeper Seat, Double Decker, La Primer, dan Air Bus*). Beberapa Perusahaan Otobus (PO) mungkin lebih fokus pada kualitas pelayanan dengan fasilitas yang lebih lengkap, sementara Perusahaan Otobus (PO) yang lain mungkin lebih fokus pada harga yang lebih terjangkau dengan fasilitas yang lebih sederhana. Meskipun semua Perusahaan Otobus (PO) tersebut memiliki aksesibilitas perjalanan dengan rute yang sama, namun tidak semua memiliki fasilitas dengan harga yang sama. Oleh karena itu, masing-masing Perusahaan Otobus (PO) mengadopsi strategi lain seperti diferensiasi layanan untuk membedakan diri dari pesaing dan menarik konsumen dengan nilai tambah yang unik.

Umumnya, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja sudah dilengkapi dengan sistem pendingin udara (AC), baik dalam kelas ekonomi maupun non–ekonomi. Hal ini dilakukan karena Perusahaan Otobus (PO) meninjau bahwa konsumen lebih cenderung memilih transportasi dengan fasilitas yang termasuk ke dalam kelas kategori ‘VIP dan VVIP. Sementara itu, transportasi bus yang termasuk ke dalam kategori transportasi bus non–AC sudah mengalami penurunan karena jumlah permintaan yang semakin sedikit, sehingga saat ini hanya satu Perusahaan Otobus (PO) yang masih mengoperasikan bus non–AC di rute tersebut.

Keberadaan transportasi bus kelas non–ekonomi hanyalah memegang peranan sebagai pelengkap satu sama lain dalam memenuhi berbagai kebutuhan perjalanan di kalangan pengguna jasa transportasi. Menariknya, fakta di lapangan mengungkapkan bahwa permintaan untuk kelas non–ekonomi jauh lebih tinggi daripada kelas ekonomi. Hal ini dapat dibuktikan melalui ketersediaan armada bus yang lebih banyak untuk kelas non–ekonomi dibandingkan dengan kelas ekonomi bagi sebagian perusahaan jasa transportasi yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja, sehingga konsumen dapat memiliki banyak opsi untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi sesuai dengan preferensi masing-masing. Akan tetapi, ada pula sebagian perusahaan jasa transportasi yang hanya mengoperasikan transportasi bus kelas ekonomi untuk rute Makassar–Toraja dengan mempertimbangkan sebagian konsumen yang memiliki keterbatasan kemampuan finansial, sehingga perusahaan tersebut tetap akan fokus dalam menetapkan harga yang terjangkau dengan kualitas yang memadai.

Kebutuhan konsumen yang meningkat terhadap jasa transportasi memiliki dampak yang berpengaruh pada pertumbuhan perusahaan yang bergerak di

bidang transportasi. Dalam hal ini, perusahaan berlomba untuk memenuhi tingginya permintaan jasa transportasi dari konsumen, sehingga terjadi persaingan bisnis dalam bidang jasa transportasi (Ningsi dan Putriyani, 2019). Setiap perusahaan jasa transportasi memiliki keunggulan masing-masing, baik dalam kualitas pelayanan maupun harga. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Utami et al. (2019), strategi penetapan harga oleh perusahaan memposisikan jasa transportasi sebagai tujuan utama untuk menarik minat konsumen, dimana salah satu metode yang digunakan adalah *demand based pricing*, yang berarti penetapan harga didasarkan pada permintaan. Oleh karena itu, setiap perusahaan harus memiliki strategi yang tepat mendorong peningkatan kualitas jasa transportasi yang akan diterima oleh konsumen.

Tabel 1.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus

No.	Kelas Transportasi Bus	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
Ekonomi							
1.	Economy (Non–AC)	177	305	73	151	204	910
2.	Economy (AC)	3.873	3.862	1.149	2.212	3.478	14.574
Total Ekonomi		4.050	4.167	1.222	2.363	3.682	15.484
Non–Ekonomi							
1.	Executive	384	645	276	534	858	2.697
2.	Super VIP	752	827	182	791	898	3.450
3.	High Class	11.935	1.876	416	1.056	1.127	6.410
4.	Sleeper Seat	845	1.353	439	691	1.262	4.590
5.	Double Decker	264	244	60	156	181	905
6.	La Primer	228	214	47	175	189	853
7.	Air Bus	-	-	-	-	352	352
Total Non–Ekonomi		4.408	5.159	1.420	3.403	4.867	19.257
TOTAL		8.458	9.326	2.642	5.766	8.549	34.741

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 1.2. menunjukkan bahwa proporsi jumlah permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tahun 2018–

2022, baik kelas ekonomi maupun non-ekonomi mengalami perkembangan secara fluktuatif. Secara keseluruhan, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebanyak 9.326 kali perjalanan, kemudian mengalami penurunan secara signifikan, sehingga pada 2020 tercatat sebanyak 2.642 kali perjalanan.

Terjadinya penurunan yang signifikan pada tahun 2020 pada permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja secara keseluruhan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Adanya keterbatasan operasional pada Perusahaan Otobus (PO) untuk rute Makassar–Toraja terjadi pada tahun 2020 sebagai respons terhadap pandemi Covid-19 dengan tujuan untuk mengendalikan penyebaran virus yang telah melanda di tengah-tengah masyarakat. Oleh karena itu, Perusahaan Otobus (PO) melakukan penyesuaian akibat pandemi Covid-19, termasuk pengurangan jadwal perjalanan dan pengurangan armada. Setelah penyebaran Covid-19 mulai menurun dan situasi mulai membaik, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja mulai mengalami peningkatan jumlah permintaan secara menyeluruh pada tahun-tahun berikutnya. Upaya meningkatkan kepercayaan konsumen dalam perjalanan juga dilakukan melalui perubahan jadwal yang fleksibel dengan mengikuti kebijakan sesuai protokol kesehatan yang berlaku.

Dalam lima tahun terakhir, secara keseluruhan menunjukkan bahwa jumlah permintaan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas ekonomi. Tercatat bahwa pada tahun 2019, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus tertinggi mencapai 4.167 kali perjalanan untuk kelas ekonomi dan 5.159 kali perjalanan untuk kelas non-ekonomi. Sementara pada tahun 2020, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus terendah mencapai 1.222 kali

perjalanan untuk kelas ekonomi dan 1.420 kali perjalanan untuk kelas non-ekonomi.

Mengamati data dalam lima tahun terakhir untuk masing-masing kelas transportasi bus, terlihat bahwa pada kategori transportasi bus kelas ekonomi untuk jenis kelas *Ekonomi (AC)* memiliki frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi tertinggi sebanyak 14.574 kali perjalanan. Jika ditinjau secara per tahun, jasa transportasi bus kelas ekonomi mencapai frekuensi jumlah permintaan tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *Economy (AC)* sebanyak 3.873 kali perjalanan, sedangkan frekuensi jumlah permintaan terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *Economy (Non-AC)* sebanyak 73 kali perjalanan. Sementara untuk kelas non-ekonomi, frekuensi jumlah permintaan tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *High Class* sebanyak 1.935 kali perjalanan, sedangkan frekuensi jumlah permintaan terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *La Primer* sebanyak 47 kali perjalanan. Adapun jenis bus yang baru beroperasi pada tahun 2022 untuk rute Makassar-Toraja, yaitu jenis kelas *Air Bus* dengan frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 352 kali perjalanan. Fenomena ini mencerminkan keragaman dalam penggunaan transportasi bus dan menunjukkan bahwa setiap pengguna jasa transportasi memiliki kebutuhan dan preferensi yang berbeda, tergantung dari seberapa sering dan pentingnya kebutuhan atas tujuan masing-masing pengguna saat bepergian.

Kehadiran yang paling utama dari sektor transportasi adalah bagaimana memenuhi kebutuhan konsumen akan variasi pilihan terhadap jasa transportasi. Setiap individu memiliki konsepsi tentang pola kegiatan yang akan mempengaruhi kehidupannya yang menjadi kebutuhan dasar yang memotivasi diri dan keputusan rumah tangga dalam melaksanakan pola kegiatan tersebut. Untuk memahami

permintaan perjalanan, konsumen selaku pengguna jasa transportasi dapat mengenali keinginan dasar masing-masing dalam berbagai pola kegiatan perjalanan secara optimal, terutama dalam memilih dimana, kapan, dan bagaimana melakukan perjalanan.

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja melalui variabel-variabel penelitian ini dan menciptakan kebijakan yang dapat menjadi rekomendasi yang berhubungan dengan penelitian ini. Dalam rangka meningkatkan daya kerja transportasi, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konsumen selaku pengguna jasa transportasi dalam memilih transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) sebagai pilihan jasa transportasi. Mengingat pentingnya analisis kebutuhan transportasi sebagai pendukung terhadap penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, maka sudah selayaknya untuk dipelajari sebagai studi tersendiri.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat dirumuskan masalah pokok penelitian dalam skripsi ini sebagai berikut:

1. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
2. Apakah tarif berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
3. Apakah tarif angkutan lain berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
4. Apakah kenyamanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
5. Apakah keamanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
6. Apakah keandalan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?

1.3. Tujuan Penelitian

Seiring dengan rumusan masalah penelitian, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi.
2. Untuk mengetahui pengaruh tarif terhadap permintaan jasa transportasi.
3. Untuk mengetahui pengaruh tarif angkutan lain terhadap permintaan jasa transportasi.
4. Untuk mengetahui pengaruh kenyamanan terhadap permintaan jasa transportasi.
5. Untuk mengetahui pengaruh keamanan terhadap permintaan jasa transportasi.
6. Untuk mengetahui pengaruh keandalan terhadap permintaan jasa transportasi.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dalam proses kajian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan wawasan penulis dan pembaca dalam mengidentifikasi dan menganalisis permintaan jasa transportasi, khususnya pada bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Penelitian ini juga dapat menjadi referensi atau bahan pustaka untuk penelitian lain yang terkait.
2. Pemerintah sebagai pengambil kebijakan dapat menjadikan penelitian ini sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan pengembangan terhadap

sektor transportasi sebagai daerah penghubung Kota Makassar dan Toraja.

3. Kalangan Akademisi dapat menggunakan penelitian ini sebagai bahan referensi untuk penulisan yang akan datang dalam pengambilan keputusan dan sebagai perbandingan dengan peneliti lain yang ingin mempelajari penelitian ini dengan memasukkan determinan atau variabel lain yang juga mempengaruhi permintaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Teori Permintaan

Teori permintaan menjelaskan bagaimana konsumen menunjukkan kebutuhan akan barang atau jasa, serta memperlihatkan bagaimana hubungan antara harga barang atau jasa terhadap kuantitas yang diminta. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa permintaan merupakan keterkaitan antara jumlah yang dibutuhkan dari suatu barang atau jasa pada tingkat harga tertentu untuk jangka waktu tertentu (Febianti, 2014). Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan, antara lain: (1) Harga barang itu sendiri; (2) Harga barang lain yang berkaitan erat dengan barang tersebut; (3) Pendapatan rumah tangga dan pendapatan rata-rata masyarakat; (4) Corak distribusi pendapatan dalam masyarakat; (5) Cita rasa masyarakat; (6) Jumlah penduduk; serta (7) Ramalan mengenai keadaan di masa yang akan datang (Sukirno, 2019).

Suatu barang atau jasa memiliki harga atau nilai karena barang tersebut berguna dan langka (*scarce*). Kegunaan (*utility*) suatu barang dapat menimbulkan keinginan pada individu yang pada gilirannya akan membutuhkan permintaan. Keinginan saja tidak cukup, harus ada juga kemauan dan kemampuan untuk membeli barang tersebut yang dianggap sebagai kebutuhan yang harus dipenuhi (Pristyadi dan Sukaris, 2019).

Teori permintaan oleh Varian (1992), mengemukakan bahwa fungsi permintaan konsumen adalah banyaknya barang yang akan dibeli oleh konsumen yang ditentukan dari harga barang tersebut dan pendapatan konsumen. Dengan

kata lain, permintaan konsumen akan suatu barang sangat dipengaruhi oleh harga barang tersebut dan pendapatan konsumen. Hukum permintaan menunjukkan hubungan terbalik antara harga barang dan jumlah permintaan. Hukum permintaan menyatakan bahwa dengan asumsi semua faktor lainnya tetap atau konstan (*ceteris paribus*), peningkatan harga barang akan menyebabkan penurunan dalam jumlah permintaan, sementara penurunan harga barang akan meningkatkan jumlah permintaan (Sugiyanto dan Romadhina, 2020). Selain itu, pendapatan konsumen memiliki hubungan positif terhadap permintaan konsumen, artinya jika pendapatan konsumen naik, jumlah barang yang diminta oleh konsumen akan cenderung meningkat. Sebaliknya, jika pendapatan konsumen turun, jumlah barang yang diminta oleh konsumen akan cenderung menurun.

Permintaan berasal dari perilaku konsumen yang bertujuan mencapai kepuasan maksimum dengan memaksimalkan kegunaan dalam batasan anggaran. Keputusan alokasi sumber daya oleh konsumen melahirkan fungsi permintaan (*demand side*). Kesesuaian harga dan kualitas barang atau jasa dapat mempengaruhi kepuasan konsumen. Jika kualitas atau manfaat yang diterima sesuai dengan harga yang dibayarkan, konsumen akan merasa puas. Namun, jika kualitas atau manfaat tidak sebanding dengan harga, konsumen akan merasa tidak puas. Harga yang ditetapkan pada barang atau jasa dapat menjadi indikasi tentang kualitas barang atau jasa yang akan diterima konsumen.

Masalah kualitas muncul ketika jumlah permintaan meningkat tetapi sumber daya manusia terbatas yang menyebabkan terjadinya *order fallout* (Akkermans dan Vos, 2003). Maka dari itu, peningkatan kebutuhan beban kerja melibatkan strategi dalam menjaga kualitas barang atau jasa, seperti pemantauan dan perencanaan permintaan yang baik; peningkatan efisiensi operasional;

pemilihan dan pelatihan karyawan yang tepat; serta penerapan proses kontrol kualitas yang ketat. Beberapa perusahaan telah berhasil menerapkan strategi *timely response* atau tanggapan tepat waktu untuk mengimbangi variasi permintaan yang biasanya melibatkan penggunaan sistem informasi secara ekstensif dalam mengumpulkan data, menganalisisnya, lalu melakukan prediksi permintaan sebagai upaya responsif terhadap perubahan dalam pasar akan kebutuhan konsumen ketika menggunakan suatu barang atau jasa (Rabbi et al., 2013).

2.1.2. Teori Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan jasa transportasi dapat didefinisikan sebagai jumlah barang atau penumpang yang harus diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Permintaan jasa transportasi merujuk pada permintaan yang berasal dari kebutuhan pengguna jasa transportasi (konsumen) dari pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan masing-masing terhadap berbagai jenis barang atau jasa (Sriastuti, 2017). Artinya, permintaan jasa transportasi berasal dari dorongan untuk mencapai tujuan, dan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang memilih jasa transportasi sama dengan faktor-faktor yang mempengaruhi memilih barang atau jasa. Oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya.

Permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh preferensi masing-masing pengguna jasa transportasi (konsumen). Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi jasa transportasi, antara lain: (1) Harga jasa transportasi; (2) Tingkat pendapatan; serta (3) Citra atau *image* terhadap perusahaan jasa transportasi tertentu (Nasution, 2008). Harga jasa transportasi mempengaruhi pemilihan transportasi

oleh konsumen, sedangkan tingkat pendapatan mempengaruhi kemampuan masing-masing konsumen untuk menggunakan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan. Selain itu, citra perusahaan jasa transportasi berperan dalam mempengaruhi preferensi konsumen yang menciptakan persepsi sesuai dengan selera masing-masing konsumen terhadap jasa transportasi dengan kualitas pelayanan yang baik untuk menarik minat konsumen. Setiap konsumen memiliki preferensi dan kebutuhan yang berbeda, sehingga memilih jasa transportasi yang sesuai akan membantu meningkatkan pengalaman perjalanan dan memenuhi kebutuhan konsumen (Putri dan Azhar, 2021).

Tujuan utama transportasi adalah untuk memindahkan barang atau manusia dari satu lokasi ke lokasi lain. Pemindahan ini biasanya membawa manfaat yang lebih besar. Perpindahan barang dan perjalanan akan mendapatkan nilai tambah, sehingga dapat dikatakan bahwa transportasi menciptakan nilai tambah pada tempat melalui konsep *place utility*. Teknologi transportasi membuat adanya jasa transportasi yang cepat, sehingga membuat perjalanan lebih cepat dibandingkan jika hanya berjalan kaki. Hal ini menandakan bahwa transportasi menciptakan nilai tambah pada waktu atau dikenal dengan istilah *time utility* (Adisasmita, 2015).

Permintaan jasa transportasi berimplikasi pada tingkat aktivitas ekonomi secara agregat dengan perubahan situasi ekonomi mempengaruhi permintaan jasa transportasi lebih dari perubahan harga. Sistem transportasi yang berfungsi sebagai sistem jaringan kompleks membutuhkan integrasi dan keterpaduan yang baik dalam menjaga kinerja pelayanan transportasi. Konsumen membutuhkan jasa transportasi untuk memenuhi berbagai kebutuhan perjalanan, seperti perjalanan bisnis, wisata, kunjungan ke keluarga, atau tujuan lainnya. Di samping itu, penting

untuk memahami bahwa jasa transportasi juga melibatkan angkutan barang dan kebutuhan logistik guna meningkatkan konektivitas antarmoda dan mengelola sistem transportasi secara menyeluruh.

2.1.3. Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi

Dalam analisis ekonomi, barang konsumsi memiliki hubungan yang erat dengan barang lain dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Keterkaitan ini berarti perubahan harga suatu barang dapat mempengaruhi jumlah barang yang diminta. Konsep elastisitas permintaan digunakan untuk mengukur derajat kepekaan permintaan terhadap perubahan harga, pendapatan, atau harga barang lainnya. Pemahaman tentang elastisitas ini membantu dalam memahami sejauh mana respon terhadap perubahan harga dan bagaimana interaksi antara barang atau jasa mempengaruhi pasar secara keseluruhan.

Elastisitas permintaan (*price elasticity of demand*) adalah ukuran yang digunakan untuk mengukur derajat kepekaan atau responsivitas jumlah barang yang diminta oleh konsumen terhadap perubahan harga. Elastisitas permintaan menggambarkan sejauh mana perubahan persentase dalam harga suatu barang dapat menyebabkan perubahan persentase yang sebanding dalam jumlah barang yang diminta oleh konsumen. Dengan demikian, elastisitas permintaan menggunakan pengukuran kuantitatif guna memahami bagaimana perubahan permintaan suatu barang seiring dengan fluktuasi harga yang terjadi (Fitriyani et al, 2022).

Elastisitas permintaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi besar kecilnya elastisitas permintaan, antara lain: (1) Keterjangkauan barang substitusi, (2) Harga barang relatif tinggi, serta (3) Berpotensi adanya penggunaan barang lain. Oleh karena itu, elastisitas

permintaan sering digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui sejauh mana perubahan permintaan sebagai respon terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan atau dikenal dengan istilah *responsive of demand* (Firmansyah, 2009).

Perubahan dalam harga dan pendapatan menyebabkan timbulnya kepekaan terhadap permintaan suatu barang. Derajat kepekaan atau elastisitas pendapatan akan menggambarkan klasifikasi barang sebagai barang normal atau barang inferior. Di sisi lain, perubahan dalam harga barang lain akan menunjukkan hubungan antara dua barang tersebut, apakah barang ini saling melengkapi (komplementer) atau saling menggantikan (substitusi) (Sahara dan Gunawati, 2005).

Elastisitas permintaan mengukur perbandingan perubahan proporsional antara dua variabel. Tingkat elastisitas permintaan mencerminkan sejauh mana perubahan harga mempengaruhi jumlah barang yang diminta. Jika terjadi perubahan harga pada barang lain yang berhubungan sebagai komplementer atau substitusi, maka disebut elastisitas silang (*cross elasticity*). Elastisitas silang menggambarkan bagaimana perubahan jumlah suatu barang yang diminta dipengaruhi oleh perubahan barang lain. Di sisi lain, jika terjadi perubahan pada pendapatan, maka disebut sebagai elastisitas pendapatan (*income elasticity*). Elastisitas pendapatan menggambarkan bagaimana perubahan pendapatan riil konsumen mempengaruhi permintaan suatu barang (Karlina, 2022).

Elastisitas permintaan dalam sektor transportasi dapat dipengaruhi oleh keterjangkauan penggunaan jasa transportasi. Jika hanya terdapat satu perusahaan jasa transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi (konsumen), maka bisa diprediksi bahwa tingkat elastisitas permintaan lebih tinggi dibandingkan jika terdapat lebih banyak pilihan jasa

transportasi, sebab dengan banyaknya pilihan jasa transportasi, maka menyebabkan konsumen cenderung memiliki fleksibilitas dalam memilih alternatif yang lebih sesuai dengan preferensi masing-masing. Meskipun sulit untuk mengukur secara akurat, elastisitas permintaan merupakan titik fokus yang perlu dipertimbangkan oleh perusahaan dalam menentukan harga jasa transportasi yang layak dengan mempertimbangkan faktor-faktor lain, seperti biaya operasional kendaraan (Adisasmita, 2010).

2.1.4. Model Perilaku Konsumen Jasa Transportasi

Secara harfiah, kata "*consument*" dalam bahasa Belanda memiliki arti yang sama dengan "*consumer*" dalam bahasa Inggris, yaitu merujuk pada seseorang yang menggunakan atau mengonsumsi barang atau jasa. Sementara menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), konsumen adalah pengguna barang, seperti pakaian, makanan, dan sebagainya. Istilah ini digunakan untuk menggambarkan individu atau kelompok yang membeli atau menggunakan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan atau keinginan masing-masing.

Perilaku konsumen adalah proses dimana konsumen melakukan serangkaian aktivitas yang mempengaruhi keputusan pembelian dan penggunaan barang atau jasa (Lamb et al., 2011). Definisi ini merujuk pada individu atau kelompok yang dapat mengambil keputusan. Definisi tersebut juga menyatakan bahwa konsumsi adalah suatu proses yang dimulai dengan menerima barang atau jasa, kemudian menggunakannya, dan berakhir dengan menentukan apa yang akan dilakukan selanjutnya (*disposition*) (Susanto, 2018).

Sebelum memutuskan membeli barang atau jasa, konsumen melakukan pertimbangan terlebih dahulu terhadap barang atau jasa yang akan dibeli. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi pilihan konsumen, yaitu faktor individu

konsumen, lingkungan, dan strategi pemasaran. Faktor individu konsumen adalah faktor yang berpengaruh dalam membeli barang atau jasa tertentu yang berasal dari hal-hal yang ada dalam diri konsumen, seperti motivasi, sikap, persepsi terhadap merek, gaya hidup, demografi, dan kepribadian individu. Faktor lingkungan adalah faktor eksternal yang mempengaruhi perilaku konsumen dalam membeli, dimana faktor tersebut terdiri dari budaya, kelas sosial, kelompok referensi, dan keluarga. Faktor strategi pemasaran adalah faktor yang berhubungan dengan pemasaran, seperti promosi, kesesuaian harga, lokasi perusahaan, dan perilaku dalam berbelanja (Assael, 2001).

Konsumen merujuk pada individu yang menggunakan pendapatannya untuk membeli berbagai barang dengan keterjangkauan berbagai tingkat harga. Oleh karena itu, konsumen perlu berupaya secara optimal guna mencapai tingkat kepuasan maksimum (*maximize satisfaction*), sehingga konsep ini juga dikenal sebagai usaha untuk mencapai *consumer efficiency* atau dikenal juga sebagai optimasi konsumen (Sari, 2016).

Dalam konsep pendekatan utilitas kardinal (*cardinal utility approach*), konsumen dapat menyatakan tingkat kepuasannya setelah mengonsumsi barang atau jasa yang diukur melalui angka-angka (numerik). Pendekatan ini juga dapat diterapkan dalam perilaku konsumen melalui permintaan jasa transportasi, dimana tingkat kepuasan atau utilitas dari berbagai pilihan jasa transportasi dapat diukur berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan tersebut, seperti harga, pendapatan, keamanan, kenyamanan, dan faktor lainnya.

Ketika memilih jasa transportasi, konsumen akan menyesuaikan pendapatan yang diperoleh untuk memaksimalkan kepuasan dengan batas pendapatan yang tidak menentu. Idealnya, transportasi dapat digunakan secara

merata dan terjangkau dengan berbagai pilihan yang sesuai dengan tingkat pendapatan masing-masing konsumen. Keberadaan variasi jasa transportasi yang terjangkau membuat konsumen dapat memilih sesuai kebutuhan dan preferensi masing-masing dengan mengurangi ketergantungan pada satu jenis transportasi yang mungkin mahal atau tidak memadai.

Terdapat dua pendekatan yang dapat digunakan ketika mencoba memperkirakan permintaan jasa transportasi, yaitu sisi individu dan sisi kelompok. Melalui pendekatan ini, setiap individu atau kelompok dipandang sebagai satu kesatuan yang membuat keputusan mengenai transportasi. Misalnya dalam pengiriman barang, perusahaan dianggap sebagai unit yang membuat keputusan. Begitu pula dalam perjalanan pribadi, rumah tangga dianggap sebagai unit individu yang mempertimbangkan preferensi dan kebutuhan masing-masing. Melalui pemahaman terhadap keputusan individu atau kelompok, perusahaan jasa transportasi berkontribusi pada pengembangan strategi yang lebih baik sesuai dengan kebutuhan konsumen (Adisasmita, 2010).

2.1.5. Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menyatakan bahwa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi merupakan jenis transportasi bus antar kota yang memiliki jadwal perjalanan tetap dan melintasi lebih dari satu kabupaten/kota di dalam suatu provinsi dengan jalur yang telah ditetapkan. Informasi mengenai jadwal perjalanan bus akan dicatat dalam kartu pengawasan transportasi bus yang digunakan.

Dalam penetapan tarif bus antar kota dilakukan oleh pemerintah daerah setempat dengan mempertimbangkan beberapa faktor, seperti jarak tempuh, jenis

layanan, dan fasilitas yang dapat digunakan. Pemerintah daerah juga dapat menetapkan tarif batas atas dan batas bawah untuk masing-masing jenis layanan. Penetapan tarif harus memperhatikan prinsip keadilan bagi perusahaan jasa transportasi dan pengguna jasa transportasi. Oleh karena itu, penetapan tarif bus antar kota dapat berbeda-beda di setiap daerah tergantung pada kebijakan pemerintah daerah setempat.

Pengembangan pusat nodal transportasi dalam jaringan transportasi berperan sebagai simpul transportasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah (Pangloli, 2019). Melalui jaringan ini, penduduk dapat dengan mudah melakukan perjalanan antar kota yang terpisah secara geografis. Selain itu, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) juga dapat memfasilitasi mobilitas penduduk dalam rangka perjalanan bisnis, wisata, kunjungan ke keluarga atau tujuan lainnya. Meskipun kondisi dan fasilitas transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dapat bervariasi, keberadaannya memiliki manfaat penting dalam memperkuat hubungan ekonomi, budaya, dan sosial antar daerah.

2.1.6. Pendapatan

Pendapatan merupakan jumlah uang yang diperoleh dari suatu perusahaan melalui berbagai aktivitas ekonomi yang dilakukannya dalam periode waktu tertentu (Yulianis et al., 2020). Dalam rumah tangga, pendapatan keluarga juga dapat berasal dari sumbangan atau bantuan yang diberikan oleh pihak lain dalam bentuk transfer. Pendapatan bisa dipengaruhi oleh pemilihan transportasi yang dipakai untuk bepergian, tergantung pada pendapatan setiap individu (Yushar dan Fakhruddin, 2019). Pada dasarnya, kemampuan individu dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan akan mencerminkan daya beli dari individu itu sendiri untuk menggunakan suatu jasa transportasi berdasarkan tingkat

pendapatan masing-masing individu. Tentunya, individu dalam suatu rumah tangga akan mempertimbangkan pendapatan mereka sebelum memutuskan menggunakan jasa transportasi mana yang akan dipilih. Oleh karena itu, pendapatan mempengaruhi kebutuhan perjalanan masing-masing individu, sehingga semakin tinggi pendapatan, maka semakin tinggi keinginan untuk menggunakan jasa transportasi (Siswanto, 2013).

2.1.7. Tarif

Tarif merupakan harga atau biaya yang harus dibayarkan oleh konsumen untuk memanfaatkan sarana dan prasarana transportasi tertentu. Penetapan tarif ini didasarkan pada kapasitas angkutan dan fasilitas yang dapat digunakan oleh konsumen selaku pengguna jasa transportasi dengan tujuan mengoptimalkan penggunaan sarana dan prasarana transportasi (Abdurrahman dan Susiladewi, 2020). Namun, penetapan tarif tidak hanya didasarkan pada biaya produksi semata. Banyak perusahaan angkutan umum yang mempertimbangkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan memperhitungkan untung rugi dalam menetapkan tarif. Oleh karena itu, tarif bukanlah indikator pasti yang menunjukkan besarnya sumber daya yang dibutuhkan untuk menghasilkan barang atau jasa (Ramli, 2013; Nasution, 2004). Permintaan terhadap jasa transportasi dipengaruhi oleh harga jasa transportasi itu sendiri, harga jasa transportasi lainnya, tingkat pendapatan, dan faktor lainnya. Dengan demikian, penentuan tarif harus didasarkan pada pertimbangan yang matang dan memperhatikan faktor-faktor tersebut.

2.1.8. Tarif Angkutan Lain

Tarif angkutan lain erat kaitannya dengan substitusi dalam transportasi. Substitusi merupakan pengaruh yang menggantikan jasa transportasi, sedangkan komplementer merupakan pendukung dari jasa transportasi yang digunakan (Rizki

et al., 2021). Harga barang pengganti (substitusi) memiliki pengaruh terhadap permintaan, dimana harga barang tersebut relatif menurun meskipun harganya tetap sama dan secara relatif menjadi lebih murah (Antara dan Wirawan, 2013). Dalam penentuan tarif, pesaing dalam sektor transportasi juga dapat berpengaruh atas pilihan jasa transportasi. Jika tarif pesaing dianggap lebih murah, konsumen cenderung menggunakan jasa transportasi pesaing daripada jasa transportasi utama. Oleh karena itu, permintaan terhadap suatu jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh tarif itu sendiri, tetapi juga oleh tarif angkutan lain.

2.1.9. Kenyamanan

Kenyamanan adalah kebutuhan dasar manusia yang mencakup ketentraman, kelegaan, dan transenden (Kusumadewi, 2020). Dalam penggunaan jasa transportasi, tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh konsumen dapat mempengaruhi penilaian terhadap jasa tersebut. Jika suatu jasa transportasi yang digunakan sesuai dengan kenyamanan konsumen, maka kemungkinan besar konsumen akan tetap menggunakan jasa tersebut dan tidak beralih ke jasa transportasi lainnya (Sanjaya dan Sawitri, 2018). Oleh karena itu, tingkat kenyamanan memiliki pengaruh terhadap preferensi konsumen dalam memilih jasa transportasi. Konsumen akan dengan cermat memilih sesuai dengan kepuasan yang diinginkan, sehingga hal ini berpotensi meningkatkan permintaan terhadap jasa tersebut.

2.1.10. Keamanan

Keamanan adalah usaha untuk mencegah dan menghindari ancaman kejahatan yang berpotensi mengancam keselamatan dan kelangsungan hidup dalam menghadapi bahaya yang nyata. Keputusan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi dipengaruhi oleh persepsi positif terhadap rasa

aman saat menggunakan jasa tersebut (Sestri dan Husnayeti, 2018). Indikator keamanan diukur berdasarkan keamanan pengemudi dan keamanan perjalanan. Pengemudi yang mengikuti aturan lalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan yang wajar dapat mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan diri sendiri, pengguna jasa transportasi, dan pengguna jalan lainnya. Selain itu, keamanan perjalanan perlu dilakukan untuk melindungi pengemudi dan pengguna jasa transportasi dari ancaman kejahatan (kriminal), seperti pencurian, perampokan, atau ancaman lainnya (Friman et al., 2020). Maka dari itu, efektivitas sistem keamanan berguna sebagai proteksi terhadap potensi bahaya atau mencegah kejadian yang tidak diinginkan (Nirmala dan Surveyandini, 2020).

2.1.11. Keandalan

Keandalan pada sistem transportasi adalah kemampuan sistem untuk berfungsi optimal tanpa gangguan atau kegagalan yang signifikan (Gu et al., 2020). Dalam mencapai keandalan tersebut, sistem harus dapat dioperasikan tanpa gangguan teknis. Hal ini dapat mempengaruhi pengalaman menggunakan jasa transportasi; kepercayaan pada informasi yang mempengaruhi kinerja transportasi; serta waktu tunggu dan keterlambatan sebagai indikator masalah sistem transportasi (Balcombe et al., 2004). Untuk mengembangkan sistem transportasi yang andal, diperlukan pemantauan, pemeliharaan, dan evaluasi secara teratur. Keandalan yang baik akan meningkatkan kepuasan konsumen dan mempengaruhi perilaku konsumen dalam memilih jasa transportasi.

2.2. Hubungan Antar Variabel

2.2.1. Hubungan Pendapatan dengan Permintaan Jasa Transportasi

Konsumen selaku pengguna jasa transportasi membutuhkan jasa transportasi untuk melakukan aktivitas perjalanan. Dalam hal ini, konsumen harus

mempertimbangkan kemampuan pendapatan masing-masing sebelum menggunakan jasa transportasi. Tingkat pendapatan konsumen mencerminkan daya beli konsumen. Jika pendapatan konsumen meningkat, maka permintaan terhadap suatu jasa akan lebih banyak dibanding sebelumnya. Dengan demikian, perubahan dalam penghasilan akan mendorong konsumen untuk menggunakan jasa transportasi ketika melakukan perjalanan. Semakin tinggi pendapatan konsumen, semakin besar kebutuhan masing-masing konsumen untuk melakukan perjalanan, sehingga konsumen akan menggunakan jasa transportasi lebih banyak. Sebaliknya, jika pendapatan rendah, konsumen akan lebih cenderung mengurangi penggunaan jasa transportasi. Oleh karena itu, pendapatan memiliki pengaruh terhadap permintaan jasa transportasi yang dilakukan oleh konsumen (Syam, 2018).

2.2.2. Hubungan Tarif dengan Permintaan Jasa Transportasi

Dalam merencanakan strategi harga dan memahami preferensi konsumen, perusahaan jasa transportasi perlu mempertimbangkan faktor tarif atau biaya jasa transportasi. Penetapan tarif transportasi didasarkan pada kapasitas dan fasilitas yang dapat digunakan oleh konsumen selaku pengguna jasa transportasi dengan tujuan meningkatkan efisiensi penggunaan jasa transportasi. Hal ini tentu mempengaruhi seberapa banyak konsumen menginginkan barang tersebut. Tarif transportasi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Dengan kata lain, semakin rendah tarif transportasi, maka permintaan jasa transportasi akan semakin tinggi (Nasution, 2008). Konsep ini sesuai dengan hukum permintaan yang menyatakan bahwa jika faktor-faktor lainnya tetap (*ceteris paribus*), jumlah barang yang diminta akan berkurang. Dengan demikian, ketika harga barang turun, jumlah barang yang diminta akan meningkat (Haryanti, 2019).

2.2.3. Hubungan Tarif Angkutan Lain dengan Permintaan Jasa Transportasi

Barang lain dapat berupa barang substitusi (pengganti), komplementer (pelengkap), atau bahkan barang yang tidak berhubungan. Kenaikan harga barang substitusi berarti bahwa harga barang tersebut relatif menurun meskipun harganya tetap sama dan secara relatif menjadi lebih murah (Antara dan Wirawan, 2013). Penetapan tarif oleh jasa transportasi pesaing dapat mempengaruhi permintaan dan pilihan jasa transportasi. Tarif jasa transportasi pesaing yang dianggap lebih murah akan membuat konsumen lebih memilih jasa transportasi tersebut daripada jasa transportasi utama. Dengan kata lain, apabila harga barang substitusi meningkat, permintaan barang tersebut juga akan meningkat. Sebaliknya, jika harga barang substitusi turun, permintaan barang tersebut akan berkurang. Konsep ini sesuai dengan efek substitusi, apabila harga suatu barang naik, maka orang akan mencari barang lain yang memiliki fungsi yang sama namun lebih murah (Ida, 2009).

2.2.4. Hubungan Kenyamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi

Kenyamanan menjadi salah satu pertimbangan utama dalam penentuan pilihan transportasi bagi konsumen. Tingkat kenyamanan yang optimal akan meningkatkan kepuasan konsumen dan berpengaruh terhadap keputusan masing-masing konsumen dalam memilih jasa transportasi. Kesesuaian antara kenyamanan dan kebutuhan konsumen menjadi bagian dari faktor penentu dalam pengambilan keputusan mengenai transportasi. Untuk mencapai hal ini, beberapa faktor yang dapat diperhatikan, antara lain kebersihan kendaraan; keterjangkauan tempat duduk; keramahan pengemudi dan petugas; serta penggunaan fasilitas di dalam kendaraan. Dengan demikian, konsumen akan dengan cermat memilih sesuai tingkat kenyamanan yang diinginkan, sehingga hal ini dapat berpotensi

meningkatkan kepuasan konsumen dengan menggunakan jasa tersebut. Selain itu, kenyamanan dalam menggunakan jasa transportasi juga dapat meningkatkan kepuasan konsumen dan mempengaruhi masing-masing konsumen untuk kemungkinan menggunakan kembali jasa transportasi tersebut di kemudian hari.

2.2.5. Hubungan Keamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi

Sistem transportasi modern harus memperhatikan keamanan sebagai salah satu faktor yang sangat penting dalam permintaan jasa transportasi. Tingkat kepuasan konsumen ketika menggunakan jasa transportasi dipengaruhi oleh tingkat keamanan yang dirasakan. Di tengah persaingan yang semakin ketat, konsumen cenderung memilih sistem transportasi yang mampu menjamin keselamatan sehingga terlindung dari risiko kecelakaan dan ancaman kejahatan, seperti pencurian, perampokan, atau gangguan lainnya. Keamanan merupakan salah satu faktor utama yang mampu meningkatkan permintaan jasa transportasi. Melalui penerapan sistem pemeriksaan keamanan yang terintegrasi, maka konsumen akan terlindungi dari situasi darurat atau terhindar dari kejadian yang tidak diinginkan.

2.2.6. Hubungan Keandalan dengan Permintaan Jasa Transportasi

Dalam era mobilitas yang berkembang pesat, keandalan sistem transportasi menjadi salah satu kunci utama bagi konsumen dalam menggunakan jasa transportasi. Keandalan sistem transportasi merujuk pada kemampuan sistem tersebut untuk secara konsisten mempengaruhi kepercayaan kepada konsumen sesuai jadwal yang telah ditentukan. Dalam mencapai keandalan tersebut, sistem harus dapat dioperasikan tanpa gangguan teknis. Keandalan transportasi meliputi kemampuan untuk mengantarkan konsumen tepat waktu dan sesuai jadwal dengan memastikan efisiensi waktu selama perjalanan. Bagi konsumen, tingkat

keandalan menjadi salah satu faktor yang penting dalam memilih dan menggunakan jasa transportasi, terutama bagi konsumen yang memiliki jadwal yang padat atau kegiatan yang terikat waktu. Keandalan yang baik dapat memenuhi kebutuhan dengan adanya kepuasan dari konsumen yang berdampak pada perilaku konsumen dalam memilih jasa transportasi.

2.3. Penelitian Terdahulu

Marcus R. Maspaitella, Ketysia I. Tewernussa, dan Rizza Siwalette dalam *Journal of Fiscal and Regional Economy Studies* Volume 2(2): 60-66 tahun 2019 dengan judul “Determinan Permintaan Jasa Transportasi Penyeberangan Antar Pulau di Pelabuhan Marampa Kabupaten Manokwari”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga Tiket (X1), Pendapatan Responden (X2), dan Kualitas Pelayanan (X3) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Transportasi (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa pendapatan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi penyeberangan antar pulau di Pelabuhan Marampa Kabupaten Manokwari, sedangkan harga tiket dan kualitas pelayanan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Agus Elia Kambuaya, Vecky Masinambow, dan Jacline Sumual dalam *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi* Volume 19(1): 10-19 tahun 2019 dengan judul “Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado”, dimana variabel yang digunakan adalah Pendapatan (X1), Tarif Angkutan Kota (X2), Waktu Perjalanan (X3), Tarif Angkutan Lainnya (X4), dan Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X5)

sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Angkutan Kota (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa pendapatan, tarif angkutan kota, dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota, sedangkan waktu tempuh perjalanan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota. Sementara itu, tarif angkutan lainnya berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota.

Arihta dan Coki Ahmad Syahwier dalam *Talenta Conference Series: Local Wisdom, Social, and Arts (LWSA)* Volume 6(1): 300-304 tahun 2023 dengan judul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Konvensional di Belawan Kota Medan”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga/Tarif Angkutan (X1), Jumlah Pendapatan Masyarakat (X2), Selera Masyarakat (X3), dan Tarif Transportasi *Online* (X4) sebagai independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Transportasi Konvensional (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa harga/tarif angkutan, jumlah pendapatan masyarakat, selera masyarakat, dan tarif transportasi *online* berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi konvensional di Belawan Kota Medan.

Eva Ruswinda, Rois Arifin, dan A. Agus Priyono dalam *Elektronik Jurnal Riset Manajemen* Volume 8(7): 37-46 tahun 2019 dengan judul “Pengaruh Faktor Harga, Keamanan, Kenyamanan, dan Ketepatan Waktu Terhadap Pembelian Tiket Kereta Api Ekonomi AC Penataran Jurusan Surabaya–Malang–Blitar (Studi

Kasus Pada Penumpang Kereta Api Ekonomi Penataran di Stasiun Kota Baru Malang)”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga (X1), Keamanan (X2), Kenyamanan (X3), dan Ketepatan Waktu (X4) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Pembelian Tiket (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa harga, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembelian tiket kereta api ekonomi AC penataran jurusan Surabaya–Malang–Blitar.

Ichwinsyah Azali, Edy Yusuf Agung Gunanto, dan Nugroho SBM dalam *Jurnal Media Ekonomi dan Manajemen* Volume 33(1): 86-98 tahun 2018 dengan judul “Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik (Studi Kasus Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang)”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga (X1), Kenyamanan (X2), Keandalan (X3), Aksesibilitas (X4), dan Keamanan (X5) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Pemilihan BRT (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi logistik. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa kenyamanan, keandalan, aksesibilitas, dan keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan BRT Kota Semarang, sedangkan harga berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pemilihan BRT Kota Semarang.

Muhammad Zikriansyah Nandra Caya, Westi Riani, dan Dewi Rahmi dalam *Prosiding Ilmu Ekonomi* Volume 2(1): 37-46 tahun 2019 dengan judul “Identifikasi Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api rute Bandung–Jakarta”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga Tiket Kereta

Api (X1), Harga Tiket Travel (X2), Pendapatan (X3), Jumlah Penduduk (X4), dan Dioperasikannya Tol Cipularang (X5) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa harga tiket kereta api, harga tiket travel, dan dioperasikannya Tol Cipularang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung–Jakarta, sedangkan pendapatan dan jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung–Jakarta.

2.4. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam menyusun kerangka pikir penelitian, diperlukan dasar dari sebuah paradigma pemikiran yang menjadi landasan dalam sebuah penelitian. Penelitian ini menjelaskan bagaimana keterkaitan antara variabel independen dan dependen yang perlu dijelaskan secara teoritis guna memecahkan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya. Terdapat enam variabel bebas (pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan, keamanan, dan keandalan) yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja. Variabel-variabel tersebut dimaksudkan untuk memberi petunjuk kepada peneliti dalam rangka mencari data dan informasi yang diperlukan dalam penelitian ini untuk menjawab permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya.

Peningkatan daya beli masyarakat perlu menjadi pertimbangan sebagai upaya dalam penggunaan jasa transportasi bus. Daya beli masyarakat merujuk pada kemampuan finansial individu atau kelompok untuk membeli barang dan jasa. Tarif transportasi bus dapat disesuaikan agar terjangkau bagi konsumen

tanpa membedakan tingkat pendapatan masing-masing konsumen sebagai upaya dalam mencapai tujuan inklusivitas transportasi bagi semua lapisan masyarakat. Dengan demikian, efek pendapatan merujuk pada perubahan dalam perilaku konsumsi seseorang atau masyarakat secara keseluruhan sebagai hasil dari perubahan pendapatan mereka. Perubahan pendapatan secara keseluruhan dapat mempengaruhi daya beli konsumen dalam menggunakan jasa transportasi bus. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan untuk memilih jasa transportasi bus berdasarkan tingkat pendapatan sesuai dengan preferensi konsumen.

Dalam upaya merumuskan tarif ideal jasa transportasi, variabel tarif menjadi salah satu faktor yang harus dipertimbangkan. Penetapan tarif merupakan strategi kunci bagi perusahaan jasa transportasi bus dalam menghadapi persaingan global, pertumbuhan pasar yang rendah, dan untuk memperkuat posisi perusahaan dalam pasar. Tarif adalah biaya yang harus dibayarkan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi tertentu. Penentuan tarif didasarkan pada kapasitas dan fasilitas yang dapat digunakan dengan tujuan optimalisasi penggunaan jasa transportasi bus. Harga yang terlalu tinggi akan menurunkan permintaan, sementara harga yang terlalu rendah akan mengurangi keuntungan perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan jasa transportasi perlu mempertimbangkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan perhitungan untung rugi dalam menetapkan tarif.

Untuk meningkatkan kapabilitas jasa transportasi, substitusi tarif harus diperhitungkan berdasarkan perbedaan fasilitas antar kelas transportasi bus. Hal ini akan memberi konsumen beragam pilihan jasa transportasi bus yang mampu memenuhi preferensi masing-masing. Tujuannya adalah untuk mewujudkan variasi pola konsumsi yang muncul akibat perubahan tarif relatif dalam transportasi

bus. Ketika tarif transportasi bus meningkat, konsumen cenderung memilih pilihan yang lebih ekonomis ketika pendapatan mereka menurun. Oleh karena itu, efek substitusi bergerak berlawanan arah dengan perubahan harga. Hal ini bertujuan untuk menghubungkan perubahan dalam jumlah permintaan dengan perubahan tarif transportasi bus. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan untuk mengurangi penggunaan jasa transportasi bus tertentu guna meningkatkan penggunaan jasa transportasi bus pesaing dengan tetap mempertahankan tingkat kepuasan yang sama.

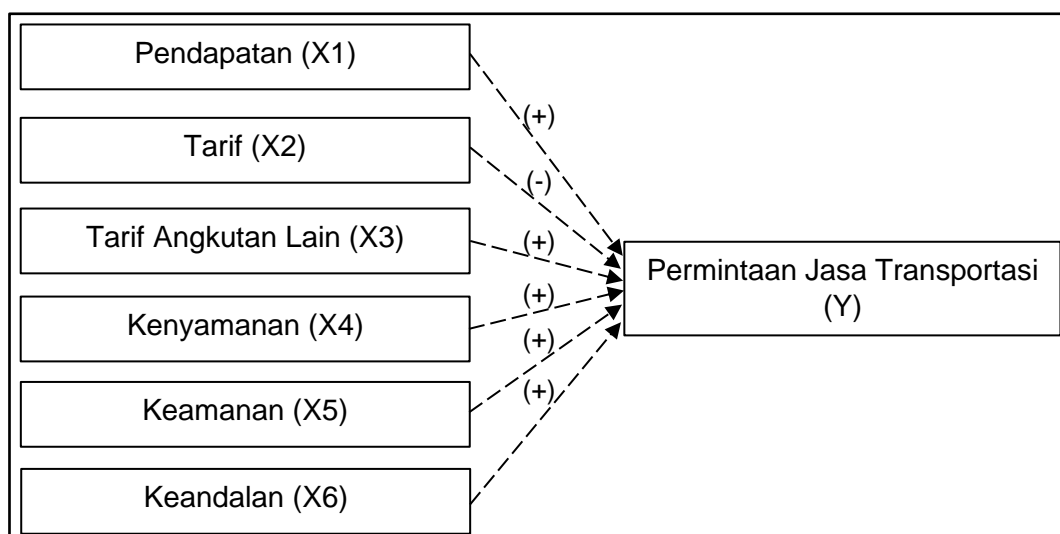
Untuk meningkatkan kualitas jasa transportasi, tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh konsumen dapat berpengaruh pada penilaian masing-masing konsumen terhadap jasa tersebut. Beberapa cara untuk memastikan hal ini adalah dengan memperhatikan kebersihan kendaraan; keterjangkauan kapasitas angkutan; keramahan pengemudi dan petugas; serta fasilitas yang dapat digunakan di dalam bus sehingga mampu meningkatkan kenyamanan perjalanan. Dengan mengutamakan kenyamanan, maka kebutuhan dan kepuasan konsumen dapat terpenuhi, sehingga dapat meningkatkan loyalitas konsumen dalam menggunakan jasa transportasi bus.

Keamanan menjadi salah satu faktor yang sangat penting dalam memilih dan menggunakan jasa transportasi bus. Indikator keamanan meliputi keamanan pengemudi dan keamanan perjalanan. Pengemudi yang mematuhi aturan lalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan wajar dapat mengurangi risiko kecelakaan serta menjaga keselamatan diri sendiri, pengguna jasa transportasi, dan pengguna jalan lainnya. Keamanan perjalanan juga perlu dilakukan untuk melindungi pengemudi dan pengguna jasa transportasi dari ancaman kejahatan, seperti pencurian, perampokan, atau gangguan lainnya. Oleh karena itu,

mengintegrasikan pemeriksaan keamanan dalam sistem transportasi adalah hal yang penting untuk memperoleh perlindungan terhadap potensi bahaya dan mencegah kejadian yang tidak diinginkan demi keselamatan konsumen.

Transportasi yang efisien harus mempertimbangkan keandalan sebagai salah satu variabel penting. Keandalan sistem transportasi bus penting bagi konsumen, terutama dalam memberikan informasi ketepatan waktu dan jadwal transportasi yang sesuai. Untuk mencapai keandalan ini, sistem harus dapat beroperasi tanpa masalah teknis. Hal ini melibatkan pengalaman menggunakan jasa transportasi; kepercayaan pada informasi yang mempengaruhi kinerja transportasi; serta meminimalisir waktu tunggu dan keterlambatan sebagai indikator masalah sistem transportasi. Maka dari itu, pemeliharaan yang berpusat pada keandalan sistem transportasi akan meningkatkan kepuasan konsumen serta menciptakan sistem transportasi bus menjadi lebih andal dan terpercaya.

Penjelasan yang diberikan akan memberikan dasar untuk membangun sebuah paradigma pemikiran yang bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai dasar pemikiran dibalik penelitian ini. Oleh karena itu, ilustrasi kerangka pikir dapat disajikan dalam Gambar 2.1. sebagai berikut.



Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pikir Penelitian

2.5. Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap permasalahan yang sedang diteliti dalam suatu penelitian, dimana rumusan masalah dalam penelitian ini dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis dianggap sebagai jawaban sementara karena didasarkan pada teori yang relevan dan belum didukung oleh fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis memegang peran penting dalam penelitian karena membantu mengarahkan dan memfokuskan peneliti agar mencapai tujuan yang efektif dan efisien (Sugiyono, 2021).

Berdasarkan kerangka pikir penelitian yang telah dijelaskan dan diilustrasikan sebelumnya, maka hipotesis penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Diduga pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 2) Diduga tarif berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 3) Diduga tarif angkutan lain berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 4) Diduga kenyamanan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 5) Diduga keamanan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 6) Diduga keandalan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.