



**ANALISA PERMINTAAN JASA ANGKUTAN  
KOTA DI TERMINAL AMPLAS DAN TERMINAL  
PINANG BARIS**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk memenuhi Ujian Memperoleh Gelar Sarjana  
Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sain Universitas  
Pembangunan Panca Budi**

**Oleh :**

**MUHAMMAD ABRAR**  
1925210189

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS SOSIAL SAINS  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI  
MEDAN  
2022**

**PENGESAHAN SKRIPSI**

JUDUL : ANALISA PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KOTA DI TERMINAL AMPLAS  
DAN TERMINAL PINANG BARIS

NAMA : MUHAMMAD ABRAR  
N.P.M : 1925210189  
FAKULTAS : SOSIAL SAINS  
PROGRAM STUDI : Ekonomi Pembangunan  
TANGGAL KELULUSAN : 09 Mei 2022

**DIKETAHUI**

DEKAN



Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn

KETUA PROGRAM STUDI



Dr.E Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.

**DISETUJUI  
KOMISI PEMBIMBING**

PEMBIMBING I



Dr.E Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.

PEMBIMBING II



Husein Muharram Ritonga, BA., MSc.M

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD ABRAR  
NPM : 1915210189  
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN  
JENJANG : S-1 (STRATA SATU)  
JUDUL SKRIPSI : ANALISA PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KOTA  
MEDAN DI TERMINAL AMPLAS DAN TERMINAL  
PINANG BARIS

Dengan ini mengajukan permohonan untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi. Sehubungan dengan hal tersebut, maka saya tidak akan lagi ujian perbaikan nilai dimasa yang akan datang.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Medan, 15 Mei 2022



(Muhammad Abrar)

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD ABRAR  
NPM : 1915210189  
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN  
JENJANG : S-1 (STRATA SATU)  
JUDUL SKRIPSI : ANALISA PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KOTA  
MEDAN DI TERMINAL AMPLAS DAN TERMINAL  
PINANG BARIS

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan hasil karya orang lain.
2. Memberi izin hak bebas Royalti Non-Eksklusif kepada UNPAB untuk menyimpan, mengalih-media/formatkan mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya skripsinya melalui internet atau media lain bagi kepentingan akademis.

Pernyataan ini saya perbuat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Medan, 15 Mei 2022



(Muhammad Abrar)



# UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

## FAKULTAS SOSIAL SAINS

Fax. 061-8458077 PO.BOX : 1099 MEDAN

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI MANAJEMEN	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI AKUNTANSI	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM	(TERAKREDITASI)
PROGRAM STUDI PERPAJAKAN	(TERAKREDITASI)

### PERMOHONAN JUDUL TESIS / SKRIPSI / TUGAS AKHIR\*

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap : MUHAMMAD ABRAR  
 Tempat/Tgl. Lahir : MEDAN / 03 Maret 1982  
 Nomor Pokok Mahasiswa : 1925210189  
 Program Studi : Ekonomi Pembangunan  
 Konsentrasi : Ekonomi Bisnis & Moneter  
 Jumlah Kredit yang telah dicapai : 141 SKS, IPK 3.26  
 Nomor Hp : 081260463008  
 Dengan ini mengajukan judul sesuai bidang ilmu sebagai berikut :

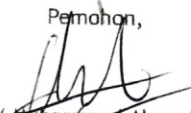
No.	Judul
1.	Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris


Diisi Oleh Dosen Jika Ada Perubahan Judul

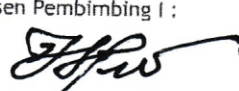
Yang Tidak Perlu

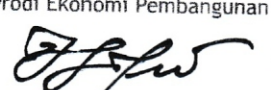
Rektor I,  
  
 ( Cahyo Pramono, S.E., M.M. )

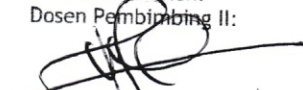
Medan, 17 Mei 2022

Pemohon,  
  
 ( Muhammad Abrar )

Tanggal : .....  
 Disahkan oleh :  
 Dekan  
  
 ( Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn )

Tanggal : .....  
 Disetujui oleh :  
 Dosen Pembimbing I :  
  
 ( Dr. E. Bakhtiar Efendi, SE., M.Si. )

Tanggal : .....  
 Disetujui oleh :  
 Ka. Prodi Ekonomi Pembangunan  
  
 ( Dr. E. Bakhtiar Efendi, SE., M.Si. )

Tanggal : .....  
 Disetujui oleh :  
 Dosen Pembimbing II :  
  
 ( Husni Muharram Ritonga, BA., MSc.M )

No. Dokumen: FM-UPBM-18-02

Revisi: 0

Tgl. Eff: 22 Oktober 2018

Hal : Permohonan Meja Hijau

Medan, 17 Mei 2022  
 Kepada Yth : Bapak/Ibu Dekan  
 Fakultas SOSIAL SAINS  
 UNPAB Medan  
 Di -  
 Tempat

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD ABRAR  
 Tempat/Tgl. Lahir : MEDAN / 03 Maret 1982  
 Nama Orang tua : H. SYAFRUDDIN.S  
 N. P. M : 1925210189  
 Fakultas : SOSIAL SAINS  
 Program Studi : Ekonomi Pembangunan  
 No. HP : 081260463008  
 Alamat : Jl. Rumbia Dusun II, Desa Tanjung Sari, Kec. Batang Kuis, Kab. Deli Serdang

Datang bermohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat diterima mengikuti Ujian Meja Hijau dengan judul **Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris**, Selanjutnya saya menyatakan :

1. Melampirkan KKM yang telah disahkan oleh Ka. Prodi dan Dekan
2. Tidak akan menuntut ujian perbaikan nilai mata kuliah untuk perbaikan indek prestasi (IP), dan mohon diterbitkan ijazahnya setelah lulus ujian meja Hijau.
3. Telah tercap keterangan bebas pustaka
4. Terlampir surat keterangan bebas laboratorium
5. Terlampir pas photo untuk ijazah ukuran 4x6 = 5 lembar dan 3x4 = 5 lembar Hitam Putih
6. Terlampir foto copy STTB SLTA dilegalisir 1 (satu) lembar dan bagi mahasiswa yang lanjutan D3 ke S1 lampirkan ijazah dan transkripnya sebanyak 1 lembar.
7. Terlampir pelunasan kwintasi pembayaran uang kuliah berjalan dan wisuda sebanyak 1 lembar
8. Skripsi sudah dijilid lux 2 exemplar (1 untuk perpustakaan, 1 untuk mahasiswa) dan jilid kertas jeruk 5 exemplar untuk penguji (bentuk dan warna penjiilidan diserahkan berdasarkan ketentuan fakultas yang berlaku) dan lembar persetujuan sudah di tandatangani dosen pembimbing, prodi dan dekan
9. Soft Copy Skripsi disimpan di CD sebanyak 2 disc (Sesuai dengan Judul Skripsinya)
10. Terlampir surat keterangan BKKOL pada saat pengambilan ijazah
11. Setelah menyelesaikan persyaratan point-point diatas berkas di masukan kedalam MAP
12. Bersedia melunaskan biaya-biaya yang dibebankan untuk memproses pelaksanaan ujian dimaksud, dengan rincian sbb :

1. [102] Ujian Meja Hijau	: Rp.	1,000,000
2. [170] Administrasi Wisuda	: Rp.	1,750,000
<b>Total Biaya</b>	<b>: Rp.</b>	<b>2,750,000</b>

Ukuran Toga : L

Dikelahui/Diseetujui oleh :



Dr. Denny Medaline, SH., M.Kn  
 Dekan Fakultas SOSIAL SAINS

Hormat saya



MUHAMMAD ABRAR  
 1925210189

**Catatan :**

- 1. Surat permohonan ini sah dan bertaku bila :
  - a. Telah dicap Bukti Pelunasan dari UPT Perpustakaan UNPAB Medan.
  - b. Melampirkan Bukti Pembayaran Uang Kuliah aktif semester berjalan
- 2. Dibuat Rangkap 3 (tiga), untuk - Fakultas - untuk BPAA (asli) - Mhs.ybs.



**SURAT BEBAS PUSTAKA**  
**NOMOR: 1074/PERP/BP/2021**

Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi menerangkan bahwa berdasarkan data pengguna perpustakaan  
nama saudara/i:

Nama : MUHAMMAD ABRAR  
NPM : 1925210189  
Tingkat/Semester : Akhir  
Jurusan : SOSIAL SAINS  
Jurusan/Prodi : Ekonomi Pembangunan

keanggotaannya terhitung sejak tanggal 09 Desember 2021, dinyatakan tidak memiliki tanggungan dan atau pinjaman buku  
yang tidak lagi terdaftar sebagai anggota Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Medan, 09 Desember 2021  
Diketahui oleh,  
Kepala Perpustakaan


Kajimad Pudi Utomo, ST, M.Kom

No. Dokumen : FM-PERPUS-06-01  
Revisi : 01  
Tgl. Efektif : 04 Juni 2015



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

# UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

JL. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808  
MEDAN - INDONESIA

Website : [www.pancebudl.ac.id](http://www.pancebudl.ac.id) - Email : [admin@pancabudi.ac.id](mailto:admin@pancabudi.ac.id)

## LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : MUMAMMAD ABRAR  
NPM : 1925210189  
Program Studi : Ekonomi Pembangunan  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu  
Dosen Pembimbing : Husni Muharram Ritonga, BA., MSc.M  
Judul Skripsi : Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Ampas dan Terminal Pinang Baris

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
14 Oktober 2021	acc	Disetujui	
08 Desember 2021	acc	Disetujui	
18 Mei 2022	Acc	Disetujui	

Medan, 19 Mei 2022  
Dosen Pembimbing,



Husni Muharram Ritonga, BA., MSc.M





YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

# UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

JL. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808  
MEDAN - INDONESIA

Website : [www.pancabudi.ac.id](http://www.pancabudi.ac.id) - Email : [admin@pancabudi.ac.id](mailto:admin@pancabudi.ac.id)

## LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : MUHAMMAD ABRAR  
NPM : 1925210189  
Program Studi : Ekonomi Pembangunan  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu  
Dosen Pembimbing : Dr.E Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.  
Judul Skripsi : Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
01 Oktober 2021	Mohon tambahkan teori-teori sesuai variabel	Disetujui	
06 Desember 2021	Acc Sidang Meja Hijau	Disetujui	
19 Mei 2022	Acc Jilid Lux	Disetujui	

Medan, 19 Mei 2022  
Dosen Pembimbing,



Dr.E Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.

Plagiarism Detector v. 1021 - Originality Report 1/11/2022 6:23:25 AM

Analyzed documents: MUHAMMAD ABRAR\_EKONOMI PEMBANGUNAN.docx is similar to Universitas Pembangunan Panca Budi\_License03

- Compare (see file)
- Rewrite (see file)
- Clipboard
- Internet Check (see\_and\_enc\_value)



Checked documents for similarity

- Plagiarism



Originality: 99.75%

- Plagiarism



## SURAT KETERANGAN PLAGIAT CHECKER

Dengan ini saya Ka.LPMU UNPAB menerangkan bahwa surat ini adalah bukti pengesahan dari LPMU sebagai pengesah proses plagiat checker Tugas Akhir/ Skripsi/Tesis selama masa pandemi *Covid-19* sesuai dengan edaran rektor Nomor : 7594/13/R/2020 Tentang Pemberitahuan Perpanjangan PBM Online.

Demikian disampaikan.

NB: Segala penyalahgunaan pelanggaran atas surat ini akan di proses sesuai ketentuan yang berlaku UNPAB.



No. Dokumen	PM-UJMA-Q6-02	Revisi	00	Tgl Eff	23 Jan 2019
-------------	---------------	--------	----	---------	-------------

## ABSTRAK

Transportasi memainkan peran yang menentukan. Kota yang tertata dan terkelola dengan baik antara lain ditandai dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan ketertiban kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis atau menganalisa pengaruh kenyamanan penumpang, pendapatan penumpang dan ongkos/tarif penumpang terhadap permintaan jasa angkutan di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris kota Medan. Penelitian ini menggunakan data primer dengan penyebaran angket/kuisisioner atau wawancara dengan jumlah responden sebanyak 100 orang. Model analisis dalam penelitian ini adalah Regresi Linear Berganda. Hasil dari penelitian ini menunjukkan Variabel kenyamanan penumpang tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal Amplas maupun terminal Pinang Baris. Variabel pendapatan penumpang berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal Amplas dan terminal Pinang Baris. Variabel ongkos/tarif penumpang tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal amplas dan terminal Pinang baris.

Kata Kunci : Kenyamanan Penumpang, Pendapatan Penumpang, Ongkos/Tarif Penumpang Dan Permintaan Jasa Angkutan

## **ABSTRACT**

*Transportation plays a decisive role. Well-organized and managed cities are characterized by seeing the condition of transportation safe and smooth transportation, in addition to reflecting the order of the city, also reflecting the smoothness of economic activities. This research aims to analyze or analyze the influence of passenger comfort, passenger income and passenger fares / fares on the demand for transportation services at Amplas Terminal and Pinang Baris Terminal in Medan. This study uses primary data with the dissemination of questionnaires / questionnaires or interviews with the number of respondents as many as 100 people. The analysis model in this study is Multiple Linear Regression. The results of this study showed that passenger comfort variables had no effect on the demand for transportation services at Amplas terminal or Pinang Baris terminal. Passenger income variables affect the demand for transportation services at Amplas terminal and Pinang Baris terminal. Variable fare / passenger fares do not affect the demand for transportation services at sandpaper terminals and Pinang baris terminals.*

*Keywords : Passenger Comfort, Passenger Income, Passenger Fares/Fares and Transportation Service Requests.*

## **Kata Pengantar**

Alhamdulillah puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“ANALISA PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KOTA DI TERMINAL AMPLAS DAN TERMINAL PINANG BARIS”**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan. Skripsi ini disusun dengan harapan dapat menjadi referensi dan informasi bagi semua pihak. Skripsi ini merupakan hasil maksimal yang dapat dikerjakan penulis dan menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Namun dengan segala keterbatasan yang ada diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Dalam mempersiapkan skripsi ini, penulis banyak menerima bantuan berupa bimbingan dan petunjuk. Untuk itu pada kesempatan ini izinkan penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Kedua orang tua Ayahanda dan Ibunda yang telah memberikan dorongan, nasehat, kasih sayang, do'a yang tidak terbatas, serta dukungan materi.
2. Bapak Dr. H. Muhammad Isa Indrawan, S.E., M.M selaku Rektor Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.
3. Bapak Dr. Onny Medaline, S.H., M.Kn selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.
4. Bapak Dr. Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si. selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan sekaligus dosen pembimbing I yang telah meluangkan

waktu untuk memberi arahan dan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

5. Husni Muharram Ritonga, BA., MSc selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingan mengenai ketentuan penulisan skripsi sehingga skripsi ini dapat tersusun dengan rapi dan sistematis.
6. Kepada seluruh Dosen dari Prodi Ekonomi Pembangunan, terima kasih tak terhingga atas segala ilmu yang baik lagi bermanfaat bagi penulis.

Akhirnya penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat bagi rekan-rekan mahasiswa dan juga para pembaca. Semoga Allah SWT selalu melimpahkan taufik dan hidayah-Nya kepada kita semua serta memberikan keselamatan dunia dan akhirat. Aamiin.

Medan, November 2021

Penulis

**MUHAMMAD ABRAR**  
**NPM : 1915210189**

## DAFTAR ISI

Halaman

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	5
C. Batasan Masalah .....	5
D. Rumusan Masalah.....	6
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
F. Keaslian Penelitian.....	7
<b>BAB II Tinjauan Pustaka</b> .....	<b>9</b>
A. Landasan Teori .....	9
1. Transportasi .....	9
2. Teori Permintaan.....	12
3. Tarif Angkutan .....	14
4. Permintaan Dalam Moda Transportasi .....	15
B. Penelitian Terdahulu .....	17
C. Kerangka Konseptual.....	19
D. Hipotesis .....	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>21</b>
A. Pendekatan Penelitian.....	21
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	21
C. Jenis dan Metode Pengumpulan Data.....	22



1. Jenis Data .....	22
2. Metode Pengumpulan Data .....	22
D. Populasi, Sempel/Jenis dan Sumber Data.....	22
1. Populasi .....	22
2. Sempel.....	22
3. Jenis dan Sumber Data.....	23
E. Definisi Operasional dan Variabel Penelitian .....	24
1. Definisi Operasional.....	24
2. Variabel Penelitian .....	24
F. Teknis Analisis .....	25
1. Model Analisis Data.....	25
2. Uji Asumsi Klasik .....	28
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>41</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	41
B. Hasil Penelitian .....	
1. Uji Validitas dan Reliabilitas .....	
2. Interpretasi Hasil Output SPSS Pada Regresi Linear Berganda .....	
3. Aplikasi Pengujian Asumsi Klasik.....	
C. Pembahasan .....	
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>59</b>
A. Kesimpulan.....	59
B. Saran .....	60
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>61</b>

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu .....	17
Tabel 3.1 Jadwal Penelitian.....	21
Tabel 4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas .....	34
Tabel 4.2 Hasil Output SPSS <i>Correlations</i> .....	36
Tabel 4.3 Hasil Koefisien Determinan ( <i>Adjusted R</i> ).....	37
Tabel 4.4 Hasil Uji F(Uji Simultan).....	37
Tabel 4.5 Hasil Uji Regresi Linear Berganda .....	38
Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinearitas.....	40

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual .....	19
Gambar 4.1 Hasil Output Uji Normalitas .....	40
Gambar 4.2 <i>Scarterplot</i> Uji Heterokedastisitas .....	41

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Kuisisioner/Angket Penelitian.....	48
Lampiran 2 Tabulasi Data.....	53
Lampiran 3 Hasil Regresi Linear berganda .....	59
Lampiran 4 Hasil Uji Koefisien Determinan ( <i>Adjusted R</i> ) .....	60
Lampiran 5 Hasil Uji F (Uji Simultan) .....	61
Lampiran 6 Hasil Uji Normalitas .....	62
Lampiran 7 Hasil Uji Heterokedastisitas .....	63

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi diartikan sebagai kegiatan memindahkan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, yang di dalamnya terdapat unsur pergerakan (movement). Pentingnya peran transportasi tentunya diimbangi dengan keterlibatan atau partisipasi aktif para pihak yang terlibat di dalamnya. Pengguna kebanyakan masyarakat yang berkontribusi maksimal terhadap ketersediaan sarana transportasi. Selanjutnya pemilik dan pengelola, dalam perannya diharapkan mampu memberikan pelayanan fasilitas transportasi. Pihak selanjutnya adalah pemerintah sebagai pengatur sistem transportasi, berperan dalam memberikan dan mengeluarkan kebijakan atas nama pengguna dan operator dalam sistem transportasi. Oleh karena itu harus tercipta hubungan yang kondusif dan berkelanjutan di dalamnya, baik pengguna, operator, maupun regulator.

Transportasi atau perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu dengan bantuan manusia atau mesin. Manusia ingin melakukan perjalanan antara asal dan tujuan dengan waktu secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin (Widari, S. 2010).

Sistem transportasi dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integrasi yang bersifat komperhensif yang terdiri dari unsur – unsur, atau komponen – komponen dimana masing – masing unsur ataupun komponen tersebut saling mendukung dan bekerja sama yang menimbulkan sebuah integritas. Jika salah satu unsur tersebut rusak maka sistem tersebut akan mengalami kerusakan juga. Komponen utama dari sistem transportasi adalah

manusia dan barang sebagai ( komponen yang diangkut ), kendaraan dan peti kemas (sebagai komponen alat angkut), jalan dan terminal ( sebagai komponen tempat alat angkut bergerak ), serta sistem pengoperasian (sebagai komponen yang mengatur tiga komponen lainnya ). Semua komponen diatas saling terkait dalam memenuhi kebutuhan akan permintaan transportasi yang berasal dari manusia dan barang.

Terminal (stasiun) adalah perhentian penghabisan angkutan baik bis, kereta api dan lain – lain. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul transportasi .

Terminal penumpang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan penumpang dan pergantian moda transportasi mempunyai nilai yang sangat strategis dalam menunjang perkembangan ekonomi masyarakat dan ekonomi regional pada umumnya. Efektifitas terminal bisa diukur dari hal kenyamanan, pelayanan, ataupun kecepatan pergerakan penumpang, yang sangat menentukan kapasitas dan kredibilitas sebuah terminal. Terminal didirikan dengan tujuan tempat bongkar muat barang, turun – naik penumpang, dan perubahan moda angkutan dari yang satu ke yang lainnya, untuk kelancaran mobilitas orang, barang maupun jasa, dengan kata lain sebagai tempat lalu lintas ekonomi. Mengkaji tentang terminal erat kaitannya dengan masalah transportasi. Terminal dapat dikelompokkan dalam tiga tipe, yaitu : Terminal Tipe A melayani Angkutan Antar Kota Antar Propinsi, Angkutan Kota Dalam Propinsi, Angkutan Kota dan Angkutan Desa. Terminal Terpadu Pinang Baris ( TTPB ) termasuk terminal dalam tipe A. Terminal Tipe B

melayani kendaraan Angkutan Kota Dalam Propinsi dan Angkutan Kota., Terminal Tipe C melayani Angkutan Pedesaan saja. Kajian mengenai Terminal Terpadu Pinang Baris sangat erat kaitannya dengan sejarah perkotaan. Hal ini karena kota memiliki fungsi yang berbeda sehingga kebutuhan fasilitasnya pun berbeda dengan daerah pedesaan. Di pedesaan umumnya yang menjadi basis kegiatan adalah sektor penghasil barang, sedangkan di perkotaan selain sektor penghasil barang, sektor perdagangan dan sektor jasa juga merupakan basis utama. Sejarah kota mencakup proses urbanisasi, mobilitas penduduk dan masalah sosial lainnya. Sejarah kota juga membahas tentang ekologi kota, yaitu interaksi manusia dengan alam sekitarnya. Pada sisi lain sejarah kota juga membahas problem sosial dan mobilitas sosial. Kota berfungsi sebagai pusat pembangunan daerah, yang bertujuan sebagai mata rantai penghubung ke kawasan pedesaan dimana kota tidak hanya merupakan pusat permukiman dari penduduk, kegiatan sosial ekonomi, politik dan administrasi tapi kota juga merupakan pusat penyediaan fasilitas industri, perdagangan, transportasi, dan kegiatan lainnya yang berhubungan bagi penunjang pertumbuhan daerah belakang.

Transportasi memainkan peran yang menentukan. Kota yang tertata dan terkelola dengan baik antara lain ditandai dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan ketertiban kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian. Kota Medan merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah DKI Jakarta dan Surabaya, serta kota terbesar di luar pulau Jawa. Kota ini merupakan pintu gerbang wilayah Indonesia bagian barat dengan keberadaan Pelabuhan Belawan dan Bandar Udara Internasional Kuala Namu yang merupakan bandara terbesar kedua di Indonesia. Akses dari

pusat kota menuju pelabuhan dan bandara dilengkapi oleh jalan tol dan kereta api. Medan adalah kota pertama di Indonesia yang mengintegrasikan bandara dengan kereta api. Berbatasan dengan Selat Malaka, Medan menjadi kota perdagangan, industri, dan bisnis yang sangat penting di Indonesia. Pada tahun 2020, kota Medan memiliki penduduk sebanyak 2.524.321 jiwa, dan kepadatan penduduk 9.522,22 jiwa/km<sup>2</sup>.

Kota Medan memiliki dua terminal yaitu Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris. Terminal Amplas adalah terminal yang melayani angkutan darat antar provinsi dan dalam provinsi yang datang dari selatan kota Medan. Terminal Pinang Baris merupakan terminal yang menampung angkutan darat antar provinsi maupun dalam provinsi yang masuk ke kota Medan dari arah barat. Terminal (stasiun) merupakan tempat pemberhentian transportasi baik bus, kereta api dan lain-lain.

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan bongkar muat orang atau barang serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu bentuk simpul jaringan transportasi perekonomian masyarakat dan perekonomian daerah pada umumnya. dari segi kenyamanan, pelayanan, atau kecepatan pergerakan penumpang, yang sangat menentukan kapasitas dan kredibilitas suatu terminal (Hutabarat 2013).



Dengan memiliki dua terminal terpadu, yaitu terminal terpadu Amplas dan terminal terpadu Pinang Baris maka kedua terminal tersebut diharapkan bertujuan diharapkan dapat meningkatkan pelayanan terhadap transportasi darat, baik antar kota maupun dalam kota maupun non bus, mempermudah koneksi antar Kota Medan. dan serta mengatasi beberapa permasalahan lalu lintas di Kota Medan.

Selain itu, secara otomatis meningkatkan pendapatan dari retribusi yang diambil oleh penanggung jawab pelayanan terminal. pelayanan terhadap bus, baik antar kota maupun dalam kota dan non bus, memperlancar hubungan antar Kota Medan dengan daerah pinggirannya dan juga untuk memecahkan sebagian masalah lalulintas di Kota Medan

Kebutuhan akan jasa transportasi tidak berdiri sendiri tetapi berdampingan dengan kebutuhan lainnya. Permintaan akan jasa transportasi hanya akan muncul ketika ada kebutuhan lain di balik permintaan tersebut. (Siwu, 2021). Dalam memilih moda angkutan umum, ada dua kelompok pelaku: pergerakan atau perjalanan adalah *choise*, yaitu suatu kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya. Sedangkan kelompok lainnya adalah *captive*, yaitu kelompok yang bergantung pada angkutan umum untuk mobilitasnya (Tama, 2020). Pengguna angkutan umum sebagai orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak memiliki atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak memiliki pilihan selain ke angkutan umum.

Fenomena yang dialami kendaraan pribadi di kota Medan semakin banyak orang yang lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi karena menghemat biaya atau biaya dan faktor lainnya. Adapun faktor lain seperti bahan bakar

minyak, semakin dikurangi subsidi oleh Pemerintah, tetap tidak mengurangi niat masyarakat untuk membeli kendaraan pribadi roda dua atau empat.

Fenomena-fenomena selanjutnya dari perusahaan-perusahaan otomotif juga sedang dalam masa pemasaran penuh dan masa pandemi ketika penelitian ini dilakukan. Gaya hidup, citra, gengsi, peningkatan taraf hidup, dan lain-lain merupakan hal lain yang dianggap dapat mendorong keinginan dan kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi.

Perubahan gaya hidup yang disebabkan oleh kelompok masyarakat tertentu menganggap angkutan kota merupakan alat transportasi kelas dua. Hal ini tidak dapat dikesampingkan karena fenomena yang kita lihat saat ini adalah kualitas pelayanan transportasi perkotaan yang jauh dari memadai. Meskipun operator seperti layanan komunikasi telah membuat armada cukup nyaman bagi pengguna, namun rutanya masih terbatas pada beberapa tujuan.

Fenomena ketiga adalah tidak efektifnya alternatif untuk mengurangi kemacetan. Transportasi online dapat dianggap sebagai penyelamat masalah transportasi di kota-kota besar seperti Medan. Namun transportasi online juga berkontribusi terhadap kemacetan di Kota Medan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa transportasi online dan angkutan umum sangat mempengaruhi kemacetan di Kota Medan (Nababan, A. B., 2018). Jenis perusahaan yang diteliti adalah perusahaan angkutan kota yang beroperasi di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris.

Adapun 9 jenis perusahaan angkutan kota di Terminal Amplas yang beroperasi di kota Medan yaitu perusahaan angkutan kota CV. Desa Maju, CV. Gajah Mada, CV. Hikma, Koperasi Angkutan Umum Medan (KPUM) , CV. Bus

Medan, CV. Morina, PT. Rahayu Medan Ceria Bus (RMC BUS), dan PT. Rahayu Medan Ceria MPU (RMC MPU).

Angkutan kota di Terminal Pinang Baris terdapat 6 jenis angkutan kota yang beroperasi di kota Medan yaitu CV. Desa Maju CV. Gajah Mada, Koperasi Angkutan Umum (KPUM) Medan, CV. Bus Medan, CV. Morina, dan CV. Mini Wampu. Berdasarkan latar belakang sebelumnya dan fenomena yang terjadi dalam transportasi di Medan maka penulis akan melakukan penelitian dengan berjudul **“Analisa Permintaan Jasa Angkutan Kota Di Terminal Amplas Dan Terminal Pinang Baris”**.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan di atas maka dirumuskan identifikasi masalah guna memudahkan pembahasan penelitian tersebut. Identifikasi masalah antara lain:

1. Kendaraan pribadi di kota Medan semakin banyak, orang yang lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi karena menghemat biaya atau biaya dan faktor lainnya, sehingga akan mengurangi jumlah penumpang yang menggunakan fasilitas kendaraan umum dan otomatis akan mengurangi omset dari jasa angkutan
2. Perubahan gaya hidup yang saat ini terjadi disebabkan oleh kelompok masyarakat tertentu menganggap angkutan kota merupakan alat transportasi kelas dua.
3. Adanya model transportasi online yang sangat diminati oleh para pengguna jasa angkutan dan menjadi pesaing yang kuat untuk

transportasi konvensional dan transportasi online dapat dianggap sebagai penyelamat masalah transportasi di kota-kota besar seperti Medan.

### **C. Batasan Masalah**

Untuk menghindari pembahasan yang meluas dan karena keterbatasan, waktu, dana, tenaga, dan teori-teori, pembatasan masalah ini dibuat agar peneliti atau analisis ini lebih terarah dan tidak meluas ke permasalahan yang lain, maka penulis membatasi masalah. Peneliti membatasi masalah hanya pada analisa permintaan jasa angkutan kota di terminal amplas dan terminal pinang baris dengan variabel kenyamanan penumpang, pendapatan penumpang, ongkos/tarif penumpang dan permintaan jasa angkutan.

### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan serta fenomena yang telah digambarkan maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh kenyamanan penumpang terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?
2. Bagaimana pengaruh pendapatan penumpang terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?
3. Bagaimana pengaruh tarif atau ongkos penumpang terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?

## **E. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian**

### 1. Tujuan dari penelitian ini adalah

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh kenyamanan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan
- b. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh pendapatan penumpang pengguna jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan
- c. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh tarif atau ongkos penumpang angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan

### 2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang di harapkan pada penelitian adalah:

#### a. Bagi Peneliti

Menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam memahami pengaruh permintaan jasa transportasi di Kota Medan, dan sejauh mana variable-variabel yang ada pada penelitian ini saling mempengaruhi.

#### b. Bagi Pemerintah Kota Medan

Penelitian ini dapat memberikan salah satu kontribusi pemikiran kepada pemerintah kota Medan sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan perencanaan transportasi perkotaan dimasa sekarang dan yang akan datang.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan hasil penelitian ini sebagai bahan referensi dan gambaran umum bagi peneliti lain yang ingin melakukan penelitian lebih mendalam tentang transportasi perkotaan khususnya di Kota Medan dengan memunculkan variabel-variabel bebas yang ada hubungannya dengan transportasi dikota Medan

**F. Keaslian Penelitian**

Penelitian ini adalah replika dari penelitian Kambuaya, A. E., Masinambow, V. A., & Sumual, J. I. yang berjudul Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota Di Kecamatan Malalayang Kota Manado, penelitian tersebut dilaksanakan pada tahun 2019. Perbedaan dan Persamaan penelitian terletak pada :

1. Metode dan Variabel Penelitian : Metode penelitian ini menggunakan 4 variabel dengan perincian variabel bebas yaitu kenyamanan (X1), pendapatan (X2), tarif atau ongkos penumpang (X3), dengan melihat variabel terikatnya yaitu permintaan jasa angkutan Terminal Pinang Baris dan Terminal Amplas (Y), sedangkan penelitian terdahulu menggunakan sebanyak lima variable.
2. Sampel pada penelitian terdahulu dan saat ini sama-sama berjumlah 100 orang (penumpang).
3. Waktu Penelitian : Penelitian terdahulu dilaksanakan di tahun 2016 dan untuk saat ini penelitian ini dilaksanakan pada tahun 2021.

4. Lokasi penelitian ; pada penelitian terdahulu dilaksanakan di Kecamatan Malalayang Kota Manado, sedangkan penelitian saat ini dilaksanakan pada Terminal Pinang Baris dan Terminal Amplas, keduanya di Kota Medan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Landasan Teori**

##### **1. Transportasi**

Transportasi merupakan perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin. Menurut Miro (2012) transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha untuk memindahkan, memindahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu benda dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain benda tersebut lebih berguna atau dapat berguna untuk tujuan tertentu. Transportasi dalam pergerakan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dimana produk tersebut dipindahkan ke tempat tujuan yang membutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang) dari suatu tempat ke tempat lain atau tanpa sarana. Suatu sistem transportasi yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta sistem arus dan kendali yang memungkinkan orang atau barang berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan efisien setiap saat untuk mendukung aktivitas manusia.

Dari tahun ketahun mobilitas penduduk semakin meningkat, terbukti dengan meningkatnya alat dan jasa transportasi. Namun disisi lain akan menyebabkan kemacetan terutama pada daerah perkotaan. Tingkat urbanisasi juga berpengaruh pada meningkatnya jumlah penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung berpengaruh terhadap daya saing disektor transportasi suatu wilayah. Demi mengurangi kemacetan maka



pemerintah memberikan sarana dan prasarana kepada masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi angkutan umum yang bertujuan untuk mengurangi kendaraan pribadi. Menurut Hermawan, dkk. (2009 : 39) angkutan umum dibutuhkan untuk meningkatkan fleksibilitas pengguna angkutan umum untuk menyaingi kendaraan pribadi atau perseorangan. Peralihan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum (angkutan kota) akan mengurangi volume kemacetan terutama di kota Denpasar dan sekitarnya sehingga arus lalu lintas akan menjadi lebih lancar (Ferdiansyah, 2009). Transportasi merupakan sarana yang sangat penting untuk mengalokasikan barang dan jasa sehingga pembangunan angkutan umum di seluruh wilayah perkotaan di Indonesia diarahkan untuk menciptakan pembangunan yang handal dan terjangkau oleh seluruh sistem transportasi angkutan umum berkelanjutan yang menyangkut aspek sosial, lingkungan dan ekonomi dengan ideide untuk mengembangkan teknologi akan memberikan kemudahan bagi konsumen dalam kegiatan setiap hari. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan tugas dari stakeholder untuk melindungi angkutan yang ada dan meningkatkan pangsa pasar (David A. Hensher, 2000: 48).

Perencanaan angkutan umum yang memberikan pelayanan secara aman, terpercaya dan hemat biaya menjadi tantangan bagi stakeholder untuk bersaing dengan pihak-pihak lain yang berhubungan (Michael Greenberg, 2005 : 89). Perencanaan transportasi dalam membuat suatu kebijakan menjadi salah satu masalah bagi pembuat kebijakan di bidang regional atau daerah ekonomi (Ersoy, 2012). Peran pemerintah dalam hal perkembangan transportasi baik di negara berkembang maupun negara maju selalu menjadi

perdebatan di sektor transportasi, tentang kepemilikan maupun regulasi (M. Khezwana, 1994: 457). Angkutan kota merupakan sebuah moda transportasi yang merujuk kepada angkutan umum dengan rute yang telah ditentukan. Tidak seperti bus yang memiliki tempat mengangkut penumpang atau menurunkan penumpang di halte, angkutan kota dapat berhenti dimana saja. Angkutan kota pertama kali mulai diperkenalkan di Jakarta pada tahun 1970-an dengan nama mikrolet. Sopir angkutan kota adalah pengemudi yang mengendarakan kendaraan berplat kuning yang mengirimkan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai dengan trayek yang telah ditentukan. Sopir angkutan kota memiliki beberapa persyaratan dalam melakukan pengiriman barang dan jasa, yaitu surat ijin mengemudi angkutan umum sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan, pembagian waktu kerja dan istirahat, tata karma dalam memberikan pelayanan kepada penumpang, dan kondisi fisik sopir.

Ada tiga jenis moda yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan jasa transportasi yaitu moda darat, laut dan udara untuk melayani kebutuhan jasa transportasi dalam kota, hanya moda darat yang digunakan adalah moda rel (kereta api), moda jalan raya angkutan kota) dan moda angkutan kota. mode lainnya (Susantono, 2014 Sadono Sukirno (2011:75) menjelaskan bahwa teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Permintaan akan suatu barang di pasar akan terjadi apabila konsumen mempunyai keinginan (willing) dan kemampuan (ability) untuk membeli, pada tahap konsumen hanya memiliki keinginan atau kemampuan saja maka permintaan barang belum terjadi, kedua syarat

willing dan ability harus ada untuk terjadinya permintaan. Miller dan Meiners (2015) menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor permintaan selain harga, diantaranya :

a. Pendapatan,

Kenaikan dalam pendapatan akan biasanya akan menyebabkan kenaikan permintaan.

b. Selera dan Preferensi,

Selera dan preferensi dapat mempengaruhi tingkat permintaan suatu barang. Beras misalnya, meskipun harganya sama, permintaan beras di wilayah Indonesia bagian timur cenderung lebih rendah dibanding dengan wilayah Indonesia bagian barat dikarenakan masyarakat di wilayah Indonesia bagian timur seperti Maluku dan Nusa Tenggara Timur cenderung lebih menyukai sagu sebagai makanan pokok ketimbang beras.

c. Harga barang –barang yang berkaitan,

Jika harga barang berkaitan mengalami kenaikan maka akan menyebabkan permintaan terhadap barang tersebut turun ceteris paribus

d. Harga barang lain yang berkaitan (substitusi dan komplementer),

Permintaan terhadap barang substitusi akan naik jika harga barang yang berkaitan naik sedangkan barang substitusinya tetap dan permintaan terhadap barang komplementer turun jika harga barang berkaitan naik.

e. Perubahan dugaan tentang harga di masa depan (ekspektasi harga),

Jika terjadi kenaikan harga suatu barang di masa depan maka akan meningkatkan permintaan terhadap barang di masa sekarang.

f. Penduduk,

Kenaikan jumlah penduduk dalam suatu perekonomian (dengan asumsi pendapatan konstan) akan menyebabkan meningkatnya permintaan. Berdasarkan uraian di atas maka fungsi permintaan seorang konsumen akan suatu barang dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$D_x = f ( P_x, Y, P_y, T, u ) \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana :  $D_x$  = Jumlah barang x yang diminta

$P_x$  = Harga barang x

$Y$  = Pendapatan Perkapita/Konsumen

$P_y$  = Harga barang lain

$T$  = Selera

$u$  = Faktor-faktor lainnya

Persamaan di atas menjelaskan bahwa tingkat permintaan terhadap barang X

( $D_x$ ) dipengaruhi oleh harga barang X ( $P_x$ ), pendapatan konsumen ( $Y$ ), harga barang lainnya ( $P_y$ ) yang merupakan harga barang substitusi dari barang X, tingkat selera ( $T$ ) dan faktor-faktor lainnya ( $u$ ).

## 2. Teori Permintaan

Permintaan absolut menunjukkan jumlah barang yang dibutuhkan, sedangkan dari sudut pandang ekonomi, permintaan memiliki arti jika

didukung oleh daya beli konsumen, yang disebut permintaan efektif (Pracoyo, T. K., & Pracoyo, A., 2013).

Ada dua model dasar permintaan yang berkaitan dengan harga, yang pertama adalah kenaikan harga menyebabkan pembeli mencari barang lain yang dapat digunakan sebagai pengganti barang yang mengalami kenaikan harga (substitusi atau komplementer), bila terjadi kenaikan harga. harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain meningkat, yang disebut barang substitusi (Pracoyo, TK, & Pracoyo, A., 2013). Jika harga turun maka masyarakat mengurangi pembelian barang lain dengan meningkatkan pembelian barang yang mengalami penurunan harga. Penurunan harga suatu barang menyebabkan penurunan permintaan terhadap barang substitusi, dimana barang substitusi adalah barang yang dapat berfungsi sebagai pengganti barang lain.

Ketika dua jenis barang saling melengkapi, penurunan harga salah satunya mengakibatkan peningkatan permintaan untuk yang lain dan sebaliknya jika ada kenaikan harga salah satunya akan mengakibatkan penurunan permintaan. barang lainnya. Jika kenaikan harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain menurun (hubungan negatif), maka disebut barang komplementer Mashuri, M. (2019)

Tujuan teori permintaan adalah untuk mempelajari dan menentukan berbagai faktor yang mempengaruhi permintaan. Faktor-faktor yang dimaksud adalah harga barang itu sendiri, harga barang lain (substitusi atau komplementer), pendapatan dan selera konsumen. Oleh karena itu, distribusi pendapatan, jumlah penduduk, tingkat preferensi konsumen, kebijakan

pemerintah, tingkat permintaan dan pendapatan sebelumnya juga mempengaruhi permintaan suatu barang. Perkembangan teori permintaan konsumen dalam dua bagian: teori permintaan statis dan teori permintaan dinamis (Reksoprayitno. 2014).

Teori permintaan statis disebut juga teori permintaan tradisional, yang berfokus pada perilaku konsumen serta beberapa faktor lain yang mempengaruhi permintaan. Faktor-faktor tersebut antara lain: harga barang yang diminta, harga barang lain, tingkat pendapatan dan selera. Teori permintaan statis ini didasarkan pada beberapa asumsi: permintaan pasar adalah permintaan total individu, konsumen berperilaku rasional, sedangkan harga dan pendapatan dianggap tetap dan termasuk dalam teori permintaan statis ini adalah teori *utilitas ordinal* dan teori *cardinal*. Menurut R.L Miller dan R.E Meiners (2015) aturan permintaan dapat dinyatakan dengan cara yang paling sederhana sebagai berikut:

- a. Pada harga tinggi, barang akan diminta lebih sedikit daripada pada harga rendah, di mana hal-hal lain sama (*ceteris paribus*)
- b. Pada harga rendah, akan lebih banyak barang yang diminta daripada pada harga tinggi, dimana hal-hal lain sama (*ceteris paribus*)

Jadi kuantitas yang diminta untuk suatu barang berbanding terbalik dengan harga barang tersebut, dimana hal-hal lain adalah sama pada setiap tingkat harga (*ceteris paribus*). Asumsi “*ceteris paribus*” menjelaskan bahwa permintaan hanya dipengaruhi oleh faktor harga, dimana faktor lain bersifat tetap, yang berarti teori bahwa faktor harga berbanding terbalik dengan tingkat permintaan akan terbantahkan jika faktor lain di luar harga berubah.

### **3. Tarif Angkutan**

Pertumbuhan suatu kota ditandai terjadinya keragaman dan peningkatan aktifitas serta pergerakan penghuninya. Perkembangan ruang kota menjadi salah satu faktor perkembangan transportasi dan menyebabkan perubahan sistem transportasi itu sendiri serta pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi. Jasa transportasi terus berkembang dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk. Penyediaan fasilitas-fasilitas transportasi diperlukan untuk melayani aktifitas dan pergerakan penduduk tersebut. Manusia dalam melakukan aktifitasnya perlu berinteraksi satu dengan yang lain, yang merupakan alat penghubung yaitu angkutan. Setiap kota yang ada di Indonesia hendaknya memiliki suatu sistem angkutan umum yang dapat bekerja secara efektif dan efisien. Perlu diterapkan tarif yang sesuai kemampuan penumpang dan tidak merugikan operator angkutan umum. Pada dasarnya kita menyadari bahwa proses tarif angkutan umum terkadang tidak sesuai dengan apa yang kita harapkan oleh sebagian masyarakat dan peraturan pemerintah saat ini. Penentuan besaran tarif angkutan umum membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif, karena harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator angkutan umum. Lemahnya daya beli masyarakat seringkali menjadi alasan penundaan bahkan pembatalan perubahan tarif yang ada. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan mutu jasa standar keselamatan di satu pihak, juga mempertimbangkan kemampuan dan kemauan daya beli pemakai. Banyak faktor yang

mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana dan sebagainya.

Dalam hal industri angkutan juga menganut asas bahwa tarif angkutan dihubungkan dengan biaya yang harus dikeluarkan untuk memberikan jasa yang bersangkutan ada faktor lain yang merupakan nilai atau nilai yang dapat diberikan terhadap jasa yang mempengaruhi jalannya. dan dasar penetapan tarif. Harga jasa transportasi dapat ditentukan dengan sistem tarif atau perjanjian sewa. Jasa angkutan seperti jasa lainnya tidak dapat diproduksi, disimpan seperti barang lainnya. Tarif adalah suatu bentuk harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa kepada penyedia jasa kepada penyedia jasa.

Perubahan harga bahan bakar diharapkan dapat ikut memberikan perubahan terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan kota. Tetapi ada hal kontras yang perlu diperhatikan bahwa perubahan harga minyak dunia bersamaan dengan krisis global yang dialami oleh hampir seluruh negara di dunia, sehingga berdampak pada kenaikan harga komponen yang mempengaruhi Biaya Operasioanl Kendaraan (BOK) serta nilai kemampuan dan kemauan pengguna angkutan umum.

Tarif angkutan umum dipengaruhi dan ditentukan berdasarkan dua faktor utama, yaitu biaya pelayanan dan nilai pelayanan. Perhitungan tarif berdasarkan biaya pelayanan adalah dengan menghitung biaya operasional satuan yang dinyatakan per tonkilometer untuk banyak atau penumpang per kilometer untuk angkutan penumpang (Nurhayati, A., 2020).



Adisasmita, R. 2010 mengemukakan bahwa ada dua jenis sistem tarif:

- a. Sistem harga/tarif flat, dalam sistem ini penumpang membayar harga yang sama berapapun jarak yang ditempuh. Sistem harga tetap umumnya digunakan di kota-kota di mana sebagian besar perjalanan relatif pendek atau dekat. Namun, jika wilayah kota menjadi lebih luas dan rute menjadi lebih panjang, panjang setiap perjalanan akan lebih bervariasi. Di kota, tarif tetap untuk rute yang lebih panjang ke pinggiran kota lebih tinggi daripada rute yang lebih pendek di dalam dan dekat pusat kota.
- b. Sistem tarif berhubungan dengan jarak, sistem ini dihitung sesuai dengan jarak yang ingin dia tempuh. Dalam pelayanan jarak jauh sistem harga atau tarif sangat penting karena panjang rute yang berbeda, sehingga operator perlu mengetahui panjang setiap bagian rute agar dapat dipahami tarif yang benar.

Masalah utama dalam penentuan tarif adalah kebijakan penetapan tarif angkutan yang terkait dengan jarak. Oleh karena itu, biaya transportasi bervariasi sesuai dengan jarak yang akan ditempuh, sehingga struktur dasar transportasi yang umum digunakan adalah berdasarkan milage, yaitu berdasarkan faktor jarak yang dinyatakan dalam mil atau kilometer, dengan kata lain dihubungkan atau disesuaikan dengan jarak tempuh. jarak yang akan ditempuh.

#### **4. Permintaan Dalam Moda Transportasi**

Angkutan umum merupakan moda transportasi yang penting terutama bagi masyarakat yang captive/tidak mempunyai pilihan lain. Angkutan umum juga merupakan sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota-kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktivitas sehari-harinya dimana pelayanan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Dengan kemudahan dan kelancaran pergerakan diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan nilai suatu barang dapat dimaksimalkan baik dipandang dari segi tempat (place utility) maupun segi waktu (time utility) sehingga membantu dalam mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Secara garis Pelayanan transportasi perkotaan merupakan bagian dari sistem transportasi kota. Menentukan kapasitas transportasi dan meningkatkan investasi bukanlah tugas yang mudah. Kenyataan menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat kegiatan ekonomi dengan kebutuhan transportasi secara keseluruhan, dengan kata lain jika kegiatan ekonomi meningkat maka kebutuhan akan transportasi juga meningkat. masyarakat. Kebutuhan kita akan alat transportasi seperti bus kota, angkutan kota, taksi dan lain-lain misalnya karena kita ingin pergi bekerja, bepergian, sekolah, berbelanja, ke toko atau ke pasar atau berganti moda seperti pergi ke laut atau bandara.

Dalam memilih moda transportasi, masyarakat memiliki banyak pertimbangan mulai dari sarana dan prasarana transportasi hingga kondisi struktur rumah tangga. Menurut Chuen, Karim dan Yusoff (2014), secara umum ada tiga garis besar karakteristik yang mempengaruhi individu dalam menentukan moda transportasi, yaitu:

- a. Karakteristik pemudik (karakteristik penumpang) seperti latar belakang penumpang, struktur rumah tangga dan pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, pilihan kendaraan yang tersedia.
- b. Karakteristik perjalanan (characteristics of travel) seperti tujuan perjalanan, waktu tempuh dan jarak tempuh.
- c. Karakteristik fasilitas transportasi (karakteristik fasilitas transportasi) seperti lamanya perjalanan, biaya, kualitas pelayanan dan ketersediaan tempat parkir.

Permintaan oleh konsumen sangat erat kaitannya dengan pertimbangan pelayanan (service) yang akan diperoleh dari jasa transportasi yang digunakan. Adisasmita (2016), mengemukakan bahwa kualitas pelayanan transportasi harus diberikan secara efektif dan efisien. Pelayanan transportasi dikelola dengan lancar (speed), aman (safety), memadai (adequacy) frekuensi (frekuensi), teratur (regular), bertanggung jawab (responsibility), murah (acceptable cost) dan nyaman (comfort).

Dalam menentukan kualitas kebutuhan pelayanan transportasi, perlu diperhatikan konsep-konsep seperti jumlah jasa transportasi yang diminta adalah jumlah yang diinginkan. Jumlah yang diinginkan konsumen

dipengaruhi oleh daya beli, jenis jasa transportasi, dan selera konsumen. Jumlah yang diminta berbeda dari jumlah sebenarnya. Pembelian yang diinginkan berbeda dengan pembelian riil atau sebenarnya. Dengan demikian jumlah yang diminta bukanlah harapan kosong, melainkan permintaan efektif. Permintaan efektif ini adalah jumlah jasa angkutan yang bersedia dibayar konsumen pada tingkat tarif tertentu.

### **5. Kenyamanan dalam Menggunakan jasa Transportasi**

Angkutan umum merupakan alat transportasi yang kerap digunakan masyarakat untuk menjalankan aktivitas sehari-hari. Namun, terkadang pengemudi mengesampingkan kenyamanan penumpang sebagai pelanggan jasa angkutan.

Ketidaknyamanan menumpang angkutan umum biasanya terjadi karena Angkot tersebut ngetem lama, membawa penumpang yang melebihi dari kapasitas, tarifnya tidak tetap, menurunkan penumpang di pertengahan perjalanan, dan memindahkannya ke angkutan umum yang lain. Polisi dan Dinas Perhubungan mesti mengontrol pengemudi angkutan umum agar tertib di jalan raya, memberikan pelayanan nyaman, aman, dan murah. Jika angkot tertib, banyak orang menggunakan jasanya.

Namun, disisi lain, sejumlah persoalan masih membayangi industri pelayanan transportasi darat tersebut, terutama dalam hal pemberian jaminan keamanan dan nyaman terhadap konsumen. Karena dalam beberapa kasus masih ada sebagian kecil dari konsumen yang masih mengalami gangguan berupa kekerasan, pelecehan, pencurian atau kecelakaan. Untuk itu menjadi perhatian pemerintah untuk menerapkan ketentuan mengenai kewajiban standar operasional

prosedur (SOP) pelayanan terhadap gangguan kepada konsumen, kepada para penyelenggara jasa transportasi darat.

Untuk menjaga keamanan dan kenyamanan diri seharusnya penumpang juga memperhatikan etika dalam menggunakan transportasi umum antara lain :

berikut etika saat menggunakan transportasi umum.

1. Wajib antre dengan tertib
2. Beri tempat duduk kepada yang lebih membutuhkan
3. Sebaiknya tidak membawa barang berlebihan
4. jangan merusak fasilitas dalam kendaraan umum
5. Jaga Etika dan ikuti aturan

## **6. Penentuan Tarif Kendaraan Bermotor**

Pasal 44 Permenhub 32 tahun 2016 menyebutkan pelayanan dan tarif merupakan ranah pengawasan pemerintah. Sedangkan Pasal 48 ayat 5 menegaskan pelanggaran terhadap ketentuan tarif yang ditetapkan sesuai dengan perundang-undangan adalah termasuk dalam pelanggaran administrasi. “Semua angkutan umum baik yang bertrayek maupun tidak, harus menggunakan tarif resmi yang dihitung berdasarkan peraturan pemerintah.

Sementara itu hasil penelusuran ITW, diskriminasi soal tarif masih terus berlangsung. Angkutan umum yang menggunakan aplikasi menetapkan tarif sesuai dengan aturan mereka sendiri. Sementara angkutan umum lainnya menggunakan tarif sesuai dengan argo yang terlihat secara transparan. Begitu juga angkutan yang memiliki trayek menarik ongkos sesuai dengan tarif yang sudah ditentukan seyogyanya, angkutan umum dengan aplikasi juga wajib menggunakan

argometer yang resmi untuk menampilkan tarif yang harus dibayar oleh penumpang. Sebab, pemasangan argometer itu menjadi bagian dari persyaratan untuk bisa beroperasi.

### Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian, beberapa penelitian sebagai referensi penelitian ini Penelitian sebelumnya dengan hasilnya antara lain akan disajikan pada penelitian terdahulu.

**Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti	Judul	Variabel X	Variabel Y	Hasil Penelitian
1	Kambuaya, A. E., Masinambo w, V. A., & Sumual, J. I. (2019).	Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota Di Kecamatan Malalayang Kota Manado	Pendapatan (X1) Tarif angkutan kota (X2) Waktu tempuh (X3), Kepemilikan kendaraan pribadi (X4)	Permintaan Jasa Angkutan (Y)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel tarif dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 75.72%, sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.
2	Buamona, M. S., Timboeleng,	Analisis Pelayanan Transportasi	Trayek (X1), Pelayanan	Kinerja (Y)	Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif

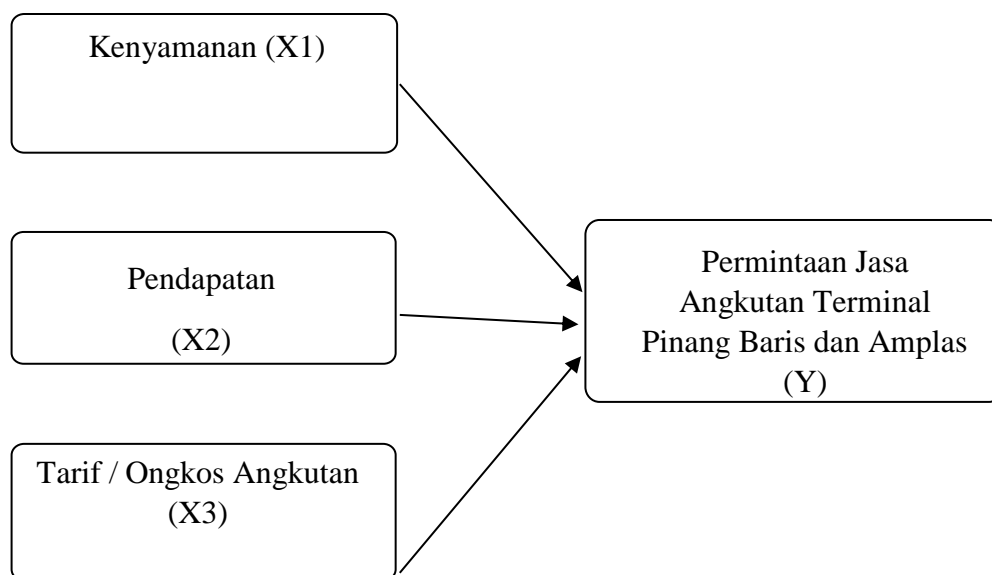
No	Peneliti	Judul	Variabel X	Variabel Y	Hasil Penelitian
	J., & Karongkong, H. H. (2017).	Angkutan Kota di Kota Ternate.	(X2),		dan kualitatif yang berbentuk angka-angka dan data kualitatif. Metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Hasil studi, yaitu kurangnya rute angkutan kota yang beroperasi di daerah perbukitan, ini dilihat dari permintaan masyarakat untuk adanya penambahan rute di beberapa kawasan, karena akan adanya hubungan antar kawasan dan pergerakan mobilitas masyarakatnya dalam melakukan aktifitas mereka.
3	Celpi, Mora (2016)	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa	Pendapatan (X1), Jumlah Kendaraan	Permintaan Jasa (Y)	Pengolahan data penelitian menggunakan analisis regresi linear berganda dengan metode

No	Peneliti	Judul	Variabel X	Variabel Y	Hasil Penelitian
		Angkutan Kota Di Kota Padang.	Pribadi (X2)		kuadrat terkecil (Ordinary least Square). Dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa variabel independent berupa pendapatan masyarakat dan jumlah kendaraan pribadi berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Padang.
4	ANITA, S. (2014).	Analisis Pengaruh Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Pribadi, Dan Panjang Jalan (Menurut Jenisnya) Terhadap Permintaan Jasa Angkutan Kota Di Kota Bukittinggi	Jumlah penduduk (X1) Jumlah kendaraan pribadi (X3) Panjang jalan (X4)	Permintaan jumlah angkutan kota (Y)	Penelitian ini menggunakan model regresi linier berganda yang menggunakan data sekunder dalam bentuk data berkala (time series) dengan kurun waktu 1998-2012. Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan pengaruh yang signifikan antara jumlah penduduk, jumlah kendaraan pribadi, dan panjang jalan Kota Bukittinggi terhadap permintaan jumlah angkutan kota di Kota Bukittinggi.



## B. Kerangka Konseptual

Adapun kerangka konseptual pada penelitian ini dapat digambarkan pada analisis permintaan angkutan kota pada terminal tersebut adalah sebagai berikut dilihat pada skema berikut :



Sumber : Diolah Penulis, 2021

**Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian**

Kerangka konseptual di atas menjelaskan bahwa permintaan jasa angkutan terminal pinang baris dan amplas dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti kenyamanan (x1), pendapatan penumpang (x2), dan tariff atau ongkos angkutan (x3).

## C. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, (Sugiyono, 2014). maka rumusan hipotesis dalam penelitian ini adalah :

- $H_1$  : Pengaruh kenyamanan diduga berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?
- $H_2$  Pengaruh pendapatan diduga berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?
- $H_3$  Pengaruh tarif atau ongkos diduga berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan?

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan pada penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif yakni penelitian dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat pertandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain, selain itu penelitian dilaksanakan dengan memperoleh data berbentuk angka atau kualitatif (Sugiono, 2016). Pada penelitian ini

#### B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian mengenai permintaan jasa angkutan di kota Medan, dan lokasi penelitian pada Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris. Penelitian tersebut akan dilaksanakan pada dari Juli sampai dengan Oktober 2021. Berikut jadwal penelitian:

**Tabel 3.1 Jadwal Penelitian**

Kegiatan	Tahun 2021															
	Juli				Agustus				September				Oktober			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pengajuan Judul	■															
Penyusunan Proposal		■	■	■	■	■	■									
Pengajuan Proposal								■	■							
Perbaikan Proposal										■	■	■	■	■		
Seminar Proposal															■	

Sumber: Data diolah, 2021

## **C. Jenis dan Metode Pengumpulan Data**

### **1. Jenis Data**

Jenis data menggunakan data primer dengan data yang dilakukan di lokasi Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris Kota Medan diperoleh dari sejumlah responden yaitu penumpang angkutan kota.

### **2. Metode Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, metode pengumpul data data menggunakan kuesioner. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan memberikan beberapa jenis pertanyaan secara tertulis kepada responden untuk dijawab. Selain data primer ada data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari sumber lain yang dijadikan sebagai data pendukung, dimana bentuk datanya adalah data dari Dinas Perhubungan yang terkait dengan penunjang dan pencapaian tujuan pada penelitian ini.

## **D. Populasi, Sampel/Jenis dan Sumber Data**

### **1. Populasi**

Populasi merupakan totalitas dari seluruh unsur yang ada dalam sebuah wilayah penelitian. Populasi penelitian ini adalah penumpang yang menggunakan angkutan kota di Kota Medan Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris, dan objek dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang menggunakan angkutan umum di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris pada tahun 2021.

### **2. Sampel**

Sampel adalah bagian dari sejumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2016). Jika populasinya besar, dan peneliti tidak

mungkin mempelajari semua yang ada dalam populasi, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut. Mengingat populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat atau penumpang yang melakukan perjalanan angkutan di Terminal Pinang Baris dan Amplas, dengan jumlah populasi yang besar dan waktu penelitian yang terbatas maka penulis menetapkan jumlah sampel yang diambil sebanyak 100 penumpang atau responden, dengan Quota teknik. Teknik Sampling Kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari suatu populasi yang memiliki karakteristik tertentu dengan jumlah Kuota yang diinginkan (Sugiyono, 2016).

### **3. Jenis dan Sumber Data**

Dalam penelitian ini jenis dan sumber data yang digunakan adalah

#### **a. Data Primer,**

Data ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui kuesioner dan wawancara, yaitu kuesioner yang diberikan kepada penumpang yang melakukan perjalanan angkutan di Terminal Pinang Baris dan Amplas, jumlah responden 100 orang.

#### **b. Data Sekunder**

Merupakan data yang diperoleh dari sumber – sumber lain yang telah mengolah informasi terlebih dahulu, seperti dari artikel, perpustakaan, jurnal-jurnal, dan hasil penelitian lainnya.

## **D. Definisi Operasional dan Variabel Penelitian**

### **1. Definisi Operasional**

Definisi operasional adalah memberikan pengertian terhadap konstruk atau variabel dengan menspesifikasikan kegiatan atau tindakan yang diperlukan peneliti untuk mengukur atau memanipulasinya.

### **2. Variabel Penelitian**

Variabel terikat adalah variabel yang memberikan reaksi jika dikaitkan dengan variabel bebas. Variabel terikat adalah variabel yang variabelnya diamati dan diukur untuk mengetahui pengaruh yang ditimbulkan oleh variabel bebas tersebut. Variabel terikat yang digunakan dalam penelitian ini adalah permintaan jasa angkutan Terminal Pinang Baris dan Terminal Amplas (Y),

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel lain. Variabel bebas adalah variabel yang variabelnya diukur, dimanipulasi, atau dipilih oleh peneliti untuk menentukan hubungannya dengan gejala yang diamati. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini adalah kenyamanan (X1), pendapatan (X2), dan tarif atau ongkos penumpang (X3). Berikut defenisi variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Kenyamanan (X1) adalah kenyamanan artinya di dalam angkutan tidak terjadi tindak pidana yang dapat merugikan pengguna angkutan kota. Kenyamanan dapat berupa udara yang segar, angkutan kota yang bersih dan pengemudi yang mengemudikan angkutan kota tidak

- konsisten, tempat duduk yang nyaman dan pengguna jasa angkutan kota tidak terganggu dalam angkutan tersebut.
- b. Pendapatan (X2) adalah Jumlah total responden yang diterima sebagai pengguna jasa angkutan kota di Kota Medan dalam satu bulan dinyatakan pada satuan rupiah.
  - c. Tarif angkutan (X3) adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh responden dalam menggunakan jasa angkutan kota di kota Medan yang dinyatakan dalam satuan rupiah.
  - d. Permintaan angkutan kota (Y) adalah intensitas penggunaan jasa angkutan kota yang dilakukan oleh penumpang diukur dari seberapa sering (berapa kali) responden melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan di Terminal Pingang Baris dan Amplas di kota Medan dalam 1 bulan terakhir. Intensitas penggunaan jasa angkutan kota di Kota Medan dinyatakan dalam satuan perjalanan (*one trip*).

## **E. Teknik Analisis**

### **1. Model Analisis Data**

Metode analisis data merupakan proses penyederhanaan dalam suatu proses yang lebih mudah untuk dibaca dan diinterpretasikan. Metode yang dipilih dalam analisis data harus sesuai dengan pola penelitian dari variabel yang diteliti. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis regresi linier berganda. Untuk menganalisis permintaan jasa

angkutan kota di Terminal Pinang Baris dan Amplas di Kota Medan, hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas.

Pengolahan data dilakukan dengan metode analisis dengan model Ordinary Least Square (OLS). Metode OLS digunakan untuk memperoleh estimasi dalam menganalisis pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. (Gujarati, 2003). Metode OLS dipilih karena merupakan salah satu metode yang paling sederhana dengan analisis regresi yang kuat dan populer.

#### **a. Model Analisis Regresi Berganda**

Dalam menganalisis hubungan antara variabel dependen dan variabel independen, maka pengelolaan data dilakukan dengan metode analisis regresi berganda dengan rumus sebagai berikut:

$$Y = f ( X_1, X_2, X_3)$$

Kemudian dibentuk kedalam model ekonometrika dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Dimana:

Y = Permintaan jasa angkutan kota

$\alpha$  = Konstanta

$\beta_1$ - $\beta_3$  = Koefisien regresi

e = Error term

X1 = Kenyamanan Penumpang

X2 = Pendapatan Penumpang

X3 = Tarif atau Ongkos Penumpang



**b. Analisis Koefisien Determinasi (R-Square / R<sup>2</sup>)**

Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>) pada dasarnya mengukur kebenaran model analisis regresi. Dimana analisisnya adalah jika nilai R<sup>2</sup> mendekati angka 1, maka variabel independen lebih dekat hubungannya dengan variabel dependen sehingga dapat dikatakan penggunaan model dapat dibenarkan. Model yang baik adalah model yang meminimalkan residual artinya variasi variabel bebas dapat menjelaskan variabel terikat dengan 0,05 (Ghozali, 2016), sehingga diperoleh korelasi yang tinggi antara variabel terikat dan variabel bebas, penggunaan koefisien determinasi biasanya terjadi terhadap satu variabel bebas yang dimasukkan dalam model. Setiap penambahan satu variabel independen akan menyebabkan peningkatan R<sup>2</sup>, terlepas dari apakah variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (memiliki nilai t signifikan).

**c. Analisis Uji Keseluruhan (f-Test)**

Uji signifikan membuktikan secara statistik bahwa semua variabel bebas yaitu kenyamanan penumpang (X1), pendapatan penumpang (X2), tarif atau tarif (X3) berpengaruh secara bersama-sama terhadap variabel terikat yaitu Permintaan Pelayanan Angkutan Terminal Pinang Baris dan Amplas di Kota Medan (Y). Uji F digunakan untuk menunjukkan apakah keseluruhan variabel independen dengan menggunakan taraf signifikansi 5 persen. Kriteria pengujian jika nilai F-hitung < F-tabel maka hipotesis diterima yang artinya semua variabel independen yang digunakan tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Jika F hitung > F tabel maka hipotesis ditolak yang artinya semua variabel semua variabel bebas

berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat dengan tingkat signifikansi tertentu.

#### **d. Analisis Uji Parsial (Uji-T)**

Tes ini digunakan untuk menentukan apakah masing-masing variabel independen saja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel terikat secara riil. Untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap dependen individu dapat melihat hipotesis berikut:  $H_0: \beta_1 = 0 \rightarrow$  tidak terpengaruh,  $H_1: \beta_1 > 0 \rightarrow$  berpengaruh positif,  $H_1: \beta_1 < 0 \rightarrow$  berpengaruh negatif. Dimana  $\beta_1$  adalah koefisien variabel bebas pertama yang merupakan nilai parameter hipotesis. Biasanya nilai dianggap nol, artinya tidak ada pengaruh variabel  $X_1$  terhadap  $Y$ . Jika hitung  $>$  ttabel maka  $H_0$  diterima (signifikan) dan jika hitung  $<$  ttabel maka  $H_0$  diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk memutuskan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikansi yang digunakan yaitu 0,025 persen (pengujian dua arah).

## **2. Uji Asumsi Klasik**

### **a. Normalitas**

Pengujian ini digunakan dalam pengujian data variabel bebas ( $X$ ) dan variabel terkait ( $Y$ ) dalam persamaan regresi yang dihasilkan, apakah berdistribusi normal atau terdistribusi tidak normal. Dasar pengambilan keputusan dalam uji normalitas adalah: jika nilai signifikansi lebih besar

dari 0,05 maka data berdistribusi normal dan jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka data tidak berdistribusi normal. Uji statistik normalitas yang digunakan adalah Kolmogorov Smirnov.3.7.2

#### **b. Uji Multikolinieritas**

Uji multikolinieritas untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan linier yang sempurna atau eksak antara variabel bebas dalam model regresi (Ghozali, 2016) Adanya multikolinieritas dapat dilihat dari nilai Tolerance atau Variance Inflation Factor (VIF) ). Batas Nilai Tolerance adalah 0.1 dan batas VIF adalah 5. Jika nilai Tolerance  $< 0.1$  atau VIF  $> 5$  maka terjadi multikolinieritas. Namun jika nilai Tolerance  $> 0.1$  atau VIF  $< 5$  maka tidak terjadi multikolinieritas.

#### **c. Uji Heteroskedastisitas**

Uji heteroskedastisitas untuk menguji apakah suatu kelompok memiliki varians yang sama di antara anggota-anggota kelompok tersebut. Jika variansnya sama, dan inilah yang seharusnya terjadi maka dikatakan terjadi homoskedastisitas. Sedangkan jika variansnya tidak sama maka dikatakan terjadi heteroskedastisitas. (Ghozali, 2016). Uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan uji Glacior dengan menggunakan taraf signifikansi 5%. Jika probabilitas signifikansi berada di atas tingkat kepercayaan 5% maka dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengarah pada heteroskedastisitas.

**d. Uji Autokorelasi**

Langkah-langkah dalam menentukan ada tidaknya masalah autokorelasi dengan uji Dubin-Watson dengan kondisi sebagai berikut:

- 1) jika  $d$  lebih kecil dari  $dL$  atau lebih dari  $(4-dL)$  maka hipotesis ditolak yang berarti terjadi autokorelasi.
- 2) Jika  $d$  terletak antara  $dL$  dan  $(4-dU)$  maka hipotesis diterima yang berarti tidak terdapat autokorelasi.
- 3) jika  $d$  terletak antara  $dL$  dan  $dU$  atau antara  $(4-dU)$  dan  $(4-dL)$  maka tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti.

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Salah satu dari lima Kota Besar di Indonesia adalah Kota Medan. Pertumbuhan Kota Medan yang semakin pesat mempunyai konsekuensi bagi pihak pemerintah untuk menyediakan prasarana perkotaan seperti prasarana lingkungan, fasilitas umum serta prasarana sosial. Untuk melihat konsentrasi kota maka dapat diperhatikan seberapa banyak fasilitas perkotaan yang tersedia dan seberapa jauh kota menjalankan fungsi perkotaan. Fasilitas perkotaan/fungsi perkotaan antara lain sebagai pusat perdagangan, sebagai pusat pelayanan jasa baik jasa perorangan maupun jasa.

Tersedianya prasarana perkotaan, seperti sistem jalan kota yang baik, jaringan listrik, telepon, taman kota, pasar, terminal. Sebagai pusat penyedia fasilitas sosial seperti pendidikan, kesehatan, dan tempat ibadah. Kemudian sebagai pusat pemerintahan, pusat komunikasi dan pangkalan. Salah satu kendala yang dihadapi Kota Medan adalah kemacetan arus lalu lintas di pusat kota. Untuk mengantisipasi kendala tersebut, kota Medan sebagai ibukota Sumatera Utara berupaya keras untuk meningkatkan sarana dan prasarana menuju kota metropolitan. Salah satu master plan Kota Medan adalah 'Perkembangan Sistem Jalan Lingkar Untuk Mendukung Pendistribusian Arus Lalu Lintas Yang Tidak Terpusat ke Pusat Kota'. Untuk merealisasi pendukung sistem rute yang lebih luas dibantu dengan adanya fasilitas yang lebih baik dibangunlah Terminal Terpadu Pinang Baris. Sejalan dengan itu ditambah juga sarana jalan karena merupakan sarana penting bagi masyarakat Kota Medan. Bertambahnya jumlah jalan yang

dibangun diharapkan dapat mengurangi kemacetan, peningkatan mobilitas penduduk dan terciptanya peluang tumbuhnya lapangan kerja baru sekitar wilayah terminal terpadu tersebut

Terminal adalah salah satu tempat ramai dan padat terlebih lagi jika terjadi lonjakan penumpang disaat-saat tertentu, misalnya saat akhir pekan, musim mudik dan libur panjang lainnya, membuat sejumlah orang memakai transportasi umum untuk keluar kota (M, 2018).

Kota Medan memiliki lima buah terminal angkutan umum yaitu:

1. Terminal Terpadu Amplas ( Tipe A )
2. Terminal Terpadu Pinang Baris ( Tipe A )
3. Terminal Sambu ( Tipe B )
4. Terminal Veteran ( Tipe B )
5. Terminal Belawan ( Tipe B )

Dengan memiliki dua terminal terpadu, yaitu terminal terpadu Amplas dan terminal terpadu Pinang Baris maka pembangunan kedua terminal tersebut diharapkan bertujuan untuk meningkatkan pelayanan terhadap bus, baik antar kota maupun dalam kota dan non bus, memperlancar hubungan antar Kota Medan dengan daerah pinggirannya (hinterland) dan juga untuk memecahkan sebagian masalah lalu lintas di Kota Medan. Disamping itu dengan sendirinya meningkatkan pendapatan dari retribusi yang diambil penanggung jawab jasa terminal. Terminal bus terpadu Pinang Baris dibangun didaerah Sunggal jalan Pinang Baris. Terminal ini diperuntukkan melayani kendaraan angkutan umum trayek jurusan Barat arah Daerah Nanggroe Aceh Darussalam (NAD).

Pelaksanaan pembangunan terminal secara fisik dimulai pada bulan Mei 1990 dan keseluruhan pembangunan rampung dilaksanakan pada akhir Desember 1991

Terminal Terpadu Amplas merupakan sebuah terminal terpadu perhubungan darat yang berada di Kota Medan yang melayani bus-bus antar provinsi maupun dalam provinsi yang datang dari arah selatan Kota Medan. Saat ini terminal terpadu Amplas dalam proses revitalisasi. Revitalisasi merupakan proses atau cara atau perbuatan untuk menghidupkan kembali suatu hal yang sebelumnya terberdaya sehingga revitalisasi berarti menjadikan sesuatu atau perbuatan untuk menjadi vital atau penting, sedangkan kata vital mempunyai.

Direncanakan pengerjaan Revitalisasi Terminal Amplas menelan dana sebesar Rp 45 miliar dengan skema *Multi Years Contract* (Kontrak Tahun Jamak). Yang bertujuan untuk membuat kota Medan mempunyai angkutan massal yang masif, bagus dan signifikan, mendukung mobilitas warganya.

Pembangunan terminal Amplas ini rencananya dikerjakan selama dua tahun penuh dengan konsep multifungsi dan terintegrasi dengan pusat perekonomian seperti Mall, Hotel, dan sebagainya, dan juga sistem pembelian tiket secara elektronik.

Revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A Amplas Kota Medan dilaksanakan dalam 3 tahap mulai tahun 2020 s/d 2022 dengan konsep mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Kementrian Perhubungan (Kemenhub) menargetkan reviaslisasi terminal Amplas Medan, SUMUT yang merupakan simpul trnasportasi umum dan sebagai pusat aktivitas perekonomian dan layanan publik ini akan selesai pada tahun 2022.

Kemudian adapun Terminal Terpadu Pinang Baris (TTPB) adalah salah satu dari 2 terminal terpadu perhubungan darat terbesar di Kota Medan. Terminal ini khusus menampung bus-bus antar Provinsi dan dalam Provinsi Aceh, kota pangkalan Brandan, kota Binjai, kota Stabat, Brastagi dan sekitarnya.

Kawasan terminal Pinang Baris ini juga memiliki status yang sama dengan terminal Amplas yaitu sebagai lokasi bekerja anak jalanan dan sekaligus tempat tinggal bagi mereka. Terminal Pinang Baris kondisi ekonomi masyarakat di lingkungan ini yakni kelas ekonomi menengah kebawah dan sering atau yang disebut komunitas Miskin Kota (KMK).

Perkembangan dan pertumbuhan Kota Medan di berbagai sektor membawa konsekuensi terhadap meningkatnya kegiatan transportasi kota. Kota Medan yang berfungsi sebagai ibukota provinsi Sumatera Utara sangat berperan sebagai pusat berbagai kegiatan baik dalam konteks lokal maupun regional. Hal inilah yang pada akhirnya menimbulkan intensitas pergerakan yang sangat tinggi baik itu pergerakan internal maupun pergerakan eksternal, sehingga konsekuensinya dibutuhkan suatu fasilitas yang dapat menampung pergerakan penduduk ketika terjadinya aktivitas perpindahan moda transportasi.

Kota Medan yang merupakan ibukota propinsi Sumatera Utara maka tidak dapat dipungkiri dikatakan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan transportasi dalam provinsi itu sendiri. Untuk mendukung aktifitas transportasi itu sendiri, pendirian suatu objek transit atau pemberhentian moda angkutan transportasi sangatlah penting keberadaannya, dalam hal ini Terminal Pinang Baris didirikan dengan tujuan dapat menampung segala pelayanan moda



transportasi tersebut. Ditinjau dari fungsi dan jangkauan pelayanan maka Terminal Terpau Pinang Baris dinobatkan sebagai salah satu Terminal induk Kota Medan yang dapat menampung berbagai aktifitas moda angkutan umum baik antar kota dalam provinsi maupun angkutan umum dalam kota.

## **B. Hasil Penelitian**

Penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan antar variabel dependen atau variabel terikat dengan variabel independen atau variabel bebas yang jumlahnya dua atau lebih. Dalam penelitian ini analisis berganda digunakan untuk mengetahui atau mendeteksi pengaruh variabel Kenyamanan, Pendapatan, Ongkos/Tarif Angkutan terhadap Permintaan Jasa Angkutan Terminal Pinang Baris dan Amplas.

Adapun Hasil Uji SPSS sebagai berikut:

### **1. Uji Validitas dan Reliabilitas**

Suatu instrumen dapat dikatakan baik apabila instrumen tersebut memiliki nilai validitas dan nilai reliabilitas yang tinggi. Suatu kuesioner dikatakan valid apabila instrumen dalam penelitian tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang sebenarnya diukur. Sedangkan suatu kuesioner dikatakan reliable apabila instrument tersebut dapat digunakan berkali-kali untuk objek sama dan akan menghasilkan data yang sama pula.

**Tabel 4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas**

<b>No.</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>Corrected Item-Total Correlation (r-hitung)</b>	<b>Cronbach's Alpha</b>
1.	Angkutan memberikan keamanan dengan sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan di terminal Amplas/ terminal Pinang Baris	0,441	0,839
2.	Angkutan memberikan kepuasan dengan pelayanan sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan di terminal Amplas/ terminal Pinang Baris	0,752	0,798
3.	Angkuta memberikan yang baik sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan di terminal Amplas/ terminal Pinang Baris	0,562	0,824
4.	Angkutan yang bersih sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan di terminal Amplas/ terminal Pinang Baris	0,622	0,816
5.	Fasilitas angkutan yang baik sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan di terminal Amplas/ terminal Pinang Baris	0,603	0,819
6.	Rata-rata penduduk kota Medan berprofesi buruh harian lepas memiliki gaji/upah sebesar Rp.1.000.000 perbulannya sehingga permintaan jasa angkutan sedikit.	0,603	0,819
7.	Rata-rata penduduk kota Medan berprofesi buruh memiliki gaji/upah sebesar diatas Rp.1.000.000 perbulannya sehingga permintaan jasa angkutan diminati.	0,334	0,852
8.	Rata-rata penduduk kota Medan bekerja diluar tempat tinggal sehingga permintaan jasa angkutan diminati.	0,742	0,799
9.	Rata-rata penduduk kota Medan tidak memiliki kendaraan sehingga permintaan jasa angkutan diminati.	0,550	0,825
10.	Rata-rata penduduk kota Medan berpergian wisata dan sejenisnya menggunakan		

	permintaan jasa angkutan	0,880	0,844
11.	Ongkos/tarif angkutan yang lebih murah sehingga permintaan jasa angkutan diminati.	0,332	0,898
12.	Ongkos/tarif yang di berikan oleh angkutan sesuai dengan jasa yang diberikan sehingga permintaan Jasa angkutan diminati.	0,472	0,886
13.	Ongkos/tarif angkutan sesuai dengan jarak tempuh sehingga dapat bersaing dengan transportasi sejenisnya	0,516	0,882
14.	Ongkos/tarif angkutan sudah sesuai dengan manfaatnya yang diberikan sehingga permintaan jasa angkutan cukup diminati.	0,894	0,842
15.	Ongkos/tarif angkutan sudah sesuai dengan fasilitas yang diberikan sehingga permintaan jasa angkutan cukup diminati.	0,888	0,843
16.	Angkutan menawarkan harga relatif rendah sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan.	0,866	0,895
17.	Jumlah penduduk yang cukup banyak sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan.	0,597	0,871
18.	Harga lain yang beroperasi disekitar kota menawarkan harga yang bervariasi dan relatif murah sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan.	0,621	0,869
19.	Penduduk di sekitar Medan memiliki pendapatan sebesar Rp. 1.800.000 sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan.	0,371	0,886
20.	Rata - rata penduduk sekitar Medan memiliki ekspektasi yang baik sehingga mempengaruhi permintaan jasa angkutan.	0,530	0876

Sumber: SPSS, Data Olahan 2021

Nilai r-tabel untuk  $N=100$ , dan  $df = 98$  dengan tingkat signifikan 5% adalah 0,196. Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa tiap-tiap pernyataan

memiliki  $r\text{-hitung} > r\text{-tabel}$ , yang menandakan bahwa masing-masing pernyataan dapat dinyatakan valid dan tiap-tiap pernyataan memiliki nilai cronbatch's alpha  $> 0,60$  yang menandakan bahwa tiap-tiap pernyataan dapat dinyatakan reliabel.

## 2. Interpretasi Hasil Output SPSS Pada Regresi Linear Berganda

Adapun ringkasan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS sebagai berikut:

**Tabel 4.2 Hasil Output SPSS *Correlations***

		<b>Correlations</b>			
		Permintaan Jasa Angkutan	Kenyamanan	Pendapatan Penumpang	Ongkos/Tarif
Pearson Correlation	Permintaan Jasa Angkutan	1.000	-.142	.258	.004
	Kenyamanan	-.142	1.000	-.054	.093
	Pendapatan Penumpang	.258	-.054	1.000	-.085
	Ongkos/Tarif	.004	.093	-.085	1.000
Sig. (1- tailed)	Permintaan Jasa Angkutan	.	.080	.005	.486
	Kenyamanan	<b>.080</b>	.	.297	.179
	Pendapatan	<b>.005</b>	.297	.	.200
	Ongkos/Tarif	<b>.486</b>	.179	.200	.
N	Permintaan Jasa Angkutan	100	100	100	100
	Kenyamanan	100	100	100	100
	Pendapatan Penumpang	100	100	100	100
	Ongkos/Tarif	100	100	100	100

Sumber: SPSS, Data Olahan 2021

Informasi Tabel 4.1 Hasil *Pearson Correlation* terlihat hubungan yang rendah variabel kenyamanan terhadap jasa permintaan angkutan dimana nilai

korelasi sebesar -0.142 pada sig 0,080 hal ini juga terjadi pada variabel ongkos/tarif nilai korelasi sebesar 0.004 pada sig 0.486 kemudian pendapatan berada pada tingkat keeratan yang sedang, signifikan sebesar 0,258 dengan sig 0.005.

**Tabel 4.3 Hasil Koefisien Determinasi (*Adjusted R2*)**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.290 <sup>a</sup>	.084	.056	.92304	1.693
a. Predictors: (Constant), Ongkos/Tarif, Pendapatan Penumpang, Kenyamanan					
b. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan					

Sumber: SPSS, Data Olahan 2021

Hasil R sebesar 0,290 sebagai nilai korelasi berganda artinya variabel kenyamanan, ongkos/tarif dan pendapatan memiliki keeratan hubungan yang rendah dengan permintaan jasa angkutan. Nilai R Square dan Adjusted R square mewakili nilai koefisien determinasi, namun dalam regresi berganda lebih tepat menggunakan nilai adjusted R square sebesar 0,056 atau 0,56%. Artinya variasi dari permintaan jasa angkutan mampu menjelaskan sebesar 0,56% oleh variabel kenyamanan, pendapatan dan ongkos/tarif. Sedangkan sisanya 99,44% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak masuk dalam model atau tidak diteliti.

**Tabel 4.4 Hasil Uji F (Uji Simultan)**

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	7.518	3	2.506	<b>2.941</b>	.037 <sup>b</sup>
Residual	81.792	96	.852		
Total	89.310	99			

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan

b. Predictors: (Constant), Ongkos/Tarif, Pendapatan Penumpang, Kenyamanan

Sumber: SPSS, Data Olahan 2021

Hasil uji ANOVA dengan analisis F (*Fisher*) diketahui nilai F hitung sebesar 2,941 > F tabel sebesar 2,70 (n-k-1 kesalahan 5%) sehingga  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Artinya variabel kenyamanan, pendapatan dan daya ongkos/tarif secara bersama-sama signifikan mempengaruhi permintaan jasa angkutan.

**Tabel 4.5 Hasil Regresi Linear Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	<b>19.530</b>	3.492		5.593	.000		
	Kenyamanan	<b>-.112</b>	.084	-.132	<b>-1.340</b>	<b>.183</b>	.989	1.011
	Pendapatan Penumpang	<b>.249</b>	.096	.254	<b>2.586</b>	<b>.011</b>	.991	1.009
	Ongkos/Tarif	<b>.029</b>	.076	.037	<b>.380</b>	<b>.705</b>	.985	1.015

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan

Sumber: SPSS, Data Olahan 2021

Hasil Output SPSS tabel coefficients maka persamaan regresinya adalah:

$$Y = 19.530 - 0,112X_1 + 0,249X_2 + 0,029X_3 + e$$

Interpretasi dari persamaan regresi linier berganda adalah :

- Jika segala sesuatu pada variabel-variabel independen dianggap konstan maka nilai permintaan jasa angkutan (Y) adalah sebesar 19.530
- Jika variabel kenyamanan terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka permintaan jasa angkutan (Y) akan terus menurun (lambang negatif) sebesar 0,112 persen
- Jika pendapatan terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka permintaan jasa angkutan (Y) akan meningkat sebesar 0,249 persen
- Jika ongkos/tarif terus ditingkatkan sebesar 1 persen maka permintaan jasa angkutan (Y) akan terus meningkat sebesar 0,029 persen

Hasil uji t secara parsial diketahui :

- Nilai t hitung variabel kenyamanan sebesar  $1,340 < 1,98$  ( $n-2=100-2=98$  a5%) kemudian nilai sig  $0,183 > 0,05\%$ . Sehingga  $H_a$  ditolak dan  $H_o$  diterima, artinya variabel kenyamanan tidak signifikan mempengaruhi permintaan jasa angkutan.
- Nilai t hitung pendapatan sebesar  $2,586 > 1,98$  ( $n-2=100-2=98$  a5%) kemudian nilai sig  $0,011 < 0,05\%$ . Sehingga  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak, artinya pendapatan signifikan mempengaruhi permintaan jasa angkutan.

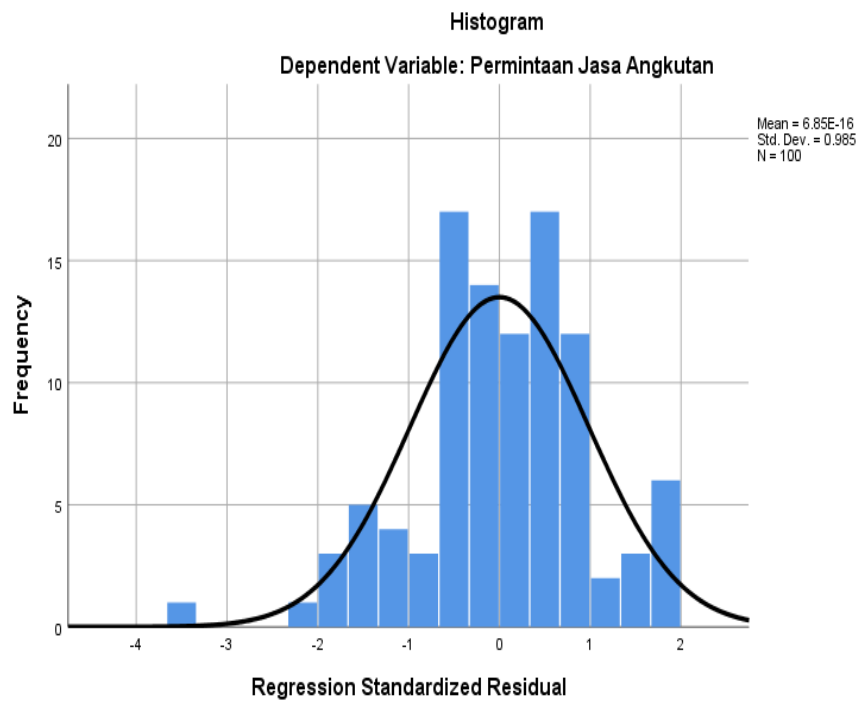
- Nilai  $t$  hitung ongkos/tarif sebesar  $0,037 < 1,98$  ( $n-2=100-2=98$  a5%) kemudian nilai sig  $0,705 > 0,05\%$ . Sehingga  $H_a$  ditolak dan  $H_o$  diterima, artinya ongkos/tarif tidak signifikan mempengaruhi permintaan jasa angkutan.

### 3. Aplikasi Pengujian Asumsi Klasik

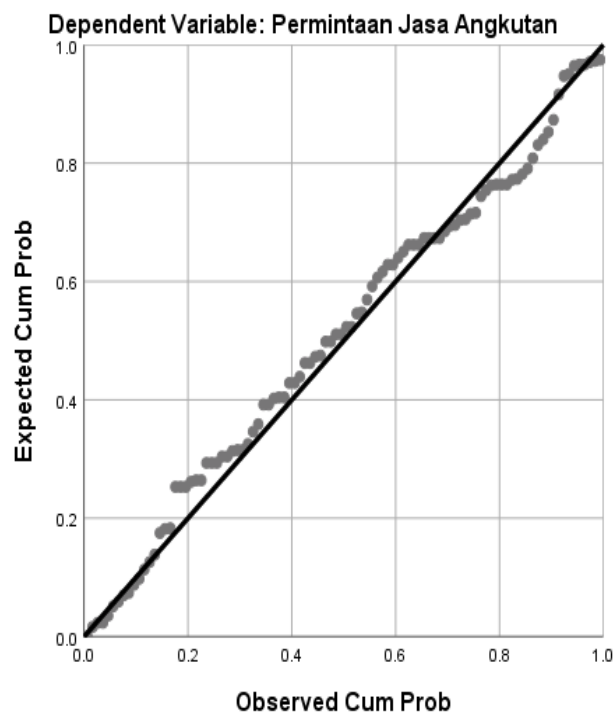
#### a. Uji Normalitas Data

Hasil pengujian normalitas data diketahui bahwa data telah berdistribusi normal, dimana gambar histogram memiliki kecembungan seimbang ditengah, kemudian gambar normal PP Plot terlihat titik-titik berada dalam garis diagonal. Dengan melihat tampilan grafik histogram dapat disimpulkan bahwa pola distribusi dala adalah normal. Kemudian pada grafik normal plot terlihat titititik sebaran data normal. Normalitas data dilakukan dengan menstranformasi data kedalam data logaritma agar data menunjukkan pergerakan yang tidak terlalu berbeda dengan tahun sebelumnya.





Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Sumber : SPSS, Data Olahan 2021

**Gambar 4.1 Hasil Output Uji Normalitas**

b. Uji Multikolinearitas

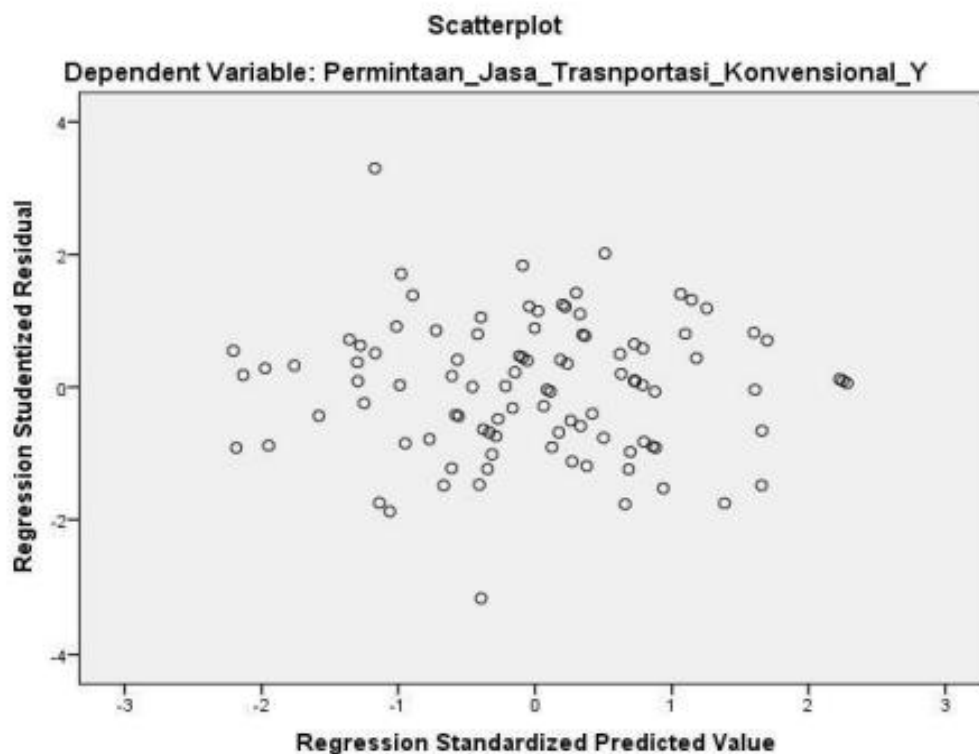
Hasil uji multikolinearitas diketahui bahwa Nilai VIF dan tolerance pada tabel di bawah menunjukkan bahwa semua variabel dalam penelitian ini tidak mengalami multikolinearitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai VIF variabel tersebut yang besarnya kurang dari 10 (Ghazali, 2005), dan nilai tolerance jauh melebihi angka 0,1.

**Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinearitas**

Model		Coefficients <sup>a</sup>					Collinearity Statistics	
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			Tolerance	VIF
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.		
1	(Constant)	19.530	3.492		5.593	.000		
	Kenyamanan	-.112	.084	-.132	-1.340	.183	.989	1.011
	Pendapatan Penumpang	.249	.096	.254	2.586	.011	.991	1.009
	Ongkos/Tarif	.029	.076	.037	.380	.705	.985	1.015

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan

Sumber : SPSS, Data Olahan 2021



Sumber : SPSS, Data Olahan 2021

**Gambar 4.2 Scarterplot Uji Heterokedastisitas**

Gambar *Scaterplot* menunjukkan bahwa titik-titik yang dihasilkan menyebar secara acak dan tidak membentuk suatu pola atau trend garis tertentu. Gambar di atas juga menunjukkan bahwa sebaran data ada di sekitar titik nol. Hasil pengujian ini menunjukkan bahwa model regresi ini bebas dari masalah heterokedastisitas, dengan perkataan lain: variabel-variabel yang diuji dalam penelitian ini bersifat homokedastis.

### C. Pembahasan

Jika dilihat dari uji parsial maka variabel kenyamanan (X1) tidak memiliki pengaruh terhadap permintaan jasa angkutan, karena memiliki Nilai t hitung variabel kenyamanan sebesar  $1,340 < 1,98$  ( $n-2=100-2=98$  a5%) atau lebih kecil dibanding t tabel. Hal ini sangat dimungkinkan dengan kondisi angkutan atau lokasi jasa angkutan yang dirasa tidak memberikan

kualitas yang baik bagi penumpang. Salah satunya keberadaan angkutan yang sudah tua atau tidak layak pakai namun masi beroperasi ini sangat memberikan kenyamanan yang kurang bagi penumpang. Kenyamanan akan mempunyai tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam mempengaruhi perilaku konsumen untuk sistem transportasi yang berbeda. Secara umum, waktu perjalanan, waktu menunggu, dan tarif merupakan variabel utama yang digunakan untuk memperkirakan perilaku penumpang dalam transportasi perkotaan.

Hasil uji parsial variabel pendapatan penumpang ( $X_2$ ) berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan, karna memiliki nilai  $t$  hitung sebesar  $2,586 > 1,98$  ( $n-2=10-2=8$  a5%) atau lebih besar dibanding  $t$  tabel. Hasil penelitian ini sebanding dengan penelitian (Celpi & Mora, 2016) pendapatan masyarakat berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Padang. Pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi artinya apabila terjadi peningkatan pendapatan maka permintaan jasa transportasi akan meningkat. Semakin banyak pendapatan masyarakat maka semakin banyak pula permintaan jasa transportasi. Dilihat dari tingkat pendapatan pengguna jasa transportasi berbeda-beda, ada yang berpendapatan tinggi dan ada pula yang berpendapatan rendah. Pada pengguna jasa yang berpendapatan tinggi lebih inelastis dari pada pengguna jasa transportasi berpendapatan rendah. Pengaruh harga memberi respon kecil pada Pengguna jasa transportasi dengan pendapatan tinggi tetapi pengguna jasa transportasi berpendapatan rendah atau sedang, perubahan harga akan mempengaruhi permintaan (hanafiah dan saefuddin, 1983).

Kemudian pada hasil uji Parsial variabel ongkos/tarif pada penelitian ini tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan. Nilai  $t$  hitung ongkos/tarif sebesar  $0,037 < 1,98$  ( $n-2=10-2=8$  a5%) atau lebih kecil dibanding  $t$  tabel. Artinya apabila terjadi setiap ada peningkatan ongkos/tarif ini tidak mempengaruhi jasa permintaan angkutan. Hal ini tidak sesuai dengan hukum permintaan, jika harga suatu barang naik maka jumlah barang yang diminta oleh konsumen akan menurun.

Karena Manfaat yang dimiliki oleh suatu produk jasa harus dibandingkan dengan berbagai biaya (pengorbanan) yang ditimbulkan dalam mengkonsumsi layanan jasa tersebut Lupiyoadi, (2006). Adanya kesesuaian antara harga dan kualitas produk atau jasa dapat membuat kepuasan bagi konsumen.

Menurut peraturan Daerah Kota Medan No. 9 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dan melihat dari hasil penelitian maka perlu diperhatikan adanya perbaikan dari tingkat kenyamanan yang ada pada kondisi angkutan moda, sehingga para penumpang merasa lebih nyaman dan tidak beralih ke pengangkutan model lain. Apabila kualitas kenyamanan dan manfaat yang diterima konsumen sesuai dengan harga yang dikeluarkan untuk mendapatkan jasa angkutan tersebut, konsumen akan merasa puas. Sedangkan, apabila tingkat kenyamanan dan manfaat yang diterima konsumen tidak sesuai dengan harga yang dikeluarkan, maka konsumen akan merasa tidak puas. Harga yang dibebankan terhadap jasa yang ditawarkan menjadikan indikator tingkat pelayanan yang akan konsumen terima.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal: (a). Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi. (b). Tersedianya pelayanan (availability of service), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi. (c). Pengoperasian yang diandalkan (dependability of operation), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan. (d). Kemampuan (capability), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan. (e). Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan

Menurut ahli transportasi Soegijatna Tjakranegara menyatakan, pengangkutan adalah memindahkan barang atau commodity of goods dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya. Dari pendapat tersebut dapat dijelaskan bahwa pada intinya transportasi adalah proses pemindahan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dalam proses perpindahan itu ada beberapa hal yang harus menjadi perhatian yaitu mengenai harga jasa, kenyamanan, ketepatan waktu dan jenis barang ataupun penumpang yang akan diangkut.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisa permintaan jasa angkuta kota terminal amplas dan terminal pinang baris, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa Variabel kenyamanan penumpang berdasarkan hasil analisis menunjukkan data bahwa kenyamanan penumpang tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal Amplas maupun terminal Pinang Baris.
2. Bahwa Variabel Variabel pendapatan penumpang berdasarkan hasil analisis menunjukkan data bahwa pendapatan berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal Amplas dan terminal Pinang Baris.
3. Bahwa Variabel ongkos/tarif penumpang berdasarkan hasil analisis menunjukkan data bahwa ongkos/ tafif penumpang tidak berpengaruh terhadap permintaan jasa angkutan di terminal amplas dan terminal Pinang baris.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas maka saran yang diberikan peneliti, sebagai berikut :

1. Berdasarkan peraturan Daerah Kota Medan No. 9 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan maka sebaiknya unsur pemerintah terkait yaitu dinas perhubungan agar lebih memperhatikan kondisi angkutan kota konvensional seiring dengan sudah menjamurnya angkutan dengan model online, serta memperhatikan adanya kenyamanan bagi penumpang angkutan moda terutama pada kelayakan kondisi mobil dan pengaturan waktu operasional sehingga tidak ada kekosongan angkutan moda
2. Perlu kebijakan Tarif diberlakukan dengan baik agar penumpang lebih bisa memilih angkutan sesuai dengan kebutuhannya
3. Dalam penelitian selanjutnya perlu dilakukan perhitungan untuk Ability To Pay (ATP) untuk memperkuat hasil penelitian nantinya.
4. Kenyamanan dan keamanan penumpang serta ketepatan waktu berangkat sangat mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum.



## DAFTAR PUSTAKA

- Gibson, J. L., Ivancevich, J. M., & Donnely, J. H. (2017). *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses. (Terjemahan) Edisi Delapan*. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Handoko, T. H. (2018). *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFE
- Hamalik. (2018). *Psikologi Belajar Mengajar*. Bandung; Sinar Baru Algensindo
- Hasibuan, M. S. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia, Edisi Revisi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ivancevich, K. (2016). *Perilaku Manajemen dan Organisasi. Alih Bahasa Gina Gania*. Jakarta; Erlangga.
- Kasmir. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Teori dan Praktik)*. Depok; Rajawali Pers.
- Kertajaya, H. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung; Alfabeta.
- Mangkunegara, A. P. (2016). *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia, Cetakan Ketiga*. Bandung: Refika Aditama.
- Manullang, M. & Manuntun, P. (2016). *Metode Penelitian: Proses Penelitian Praktis*. Bandung: Cipta Pustaka Media.
- Moenir, A.S (2016). *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara Pusat
- Munandar, A. S. (2018). *Psikologi Industri dan Organisasi*. Jakarta; Universitas Indonesia (UI Press).
- Nitisemito, A. S. (2018). *Manajemen Personalia (Manajemen Sumber Daya Manusia, Edisi Kelima, Cetakan Keempat belas*. Jakarta; Ghalia Indonesia.
- Ravianto, J. (2017). *Manajemen Personalia*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Rivai, V. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan, Edisi 2*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Robbins, S. P. (2018). *Perilaku Organisasi. Edisi 10*. Jakarta: PT. Macan Jaya Cemerlang.
- Rusiadi., Subiantoro, N., & Hidayat, R. (2016). *Metode Penelitian Manajemen, Akuntansi, dan Ekonomi Pembangunan, Konsep, Kasus dan Aplikasi SPSS, Eviews, Amos, Listrel*. Medan: USU Press.

- Sedarmayanti. (2016). *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja. Cetakan kedua*. Bandung: CV. Mandar Maju.
- Siagian, S. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta; Penerbit PT. Bumi Aksara.
- Sirait, J. T. (2016). *Memahami Aspek-Aspek Pengelolaan Sumber Daya Manusia dalam Organisasi*. Jakarta; Grasindo
- Soetjipto, B. W. (2018). *Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Amara Book
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta
- Sujarweni, W. (2016). *Kupas Tuntas Penelitian Akuntansi dengan SPSS*. Yogyakarta. Pustaka Baru Press.
- Sunyoto, D. (2017). *Penelitian Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Buku Seru.
- Sutrisno, E. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Thoha, M. (2017). *Perilaku Organisasi: Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta; PT. Raja Grafindo.
- Wibisono. (2017). *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wibowo. (2017). *Manajemen Kinerja. Edisi Ke-4*. Jakarta: Rajawali Per.

## **JURNAL**

- Alfiah, S. E. (2018). Motivasi Kerja, Loyalitas, dan Kualitas Karyawan Terhadap Kinerja Karyawan PT. Varia Usaha Gresik. *BISMA (Bisnis dan Manajemen)*, 8(2), 144-155.
- Andayani, N. R., & Makian, P. (2016). Pengaruh Pelatihan Kerja dan Motivasi Kerja terhadap Kinerja Karyawan Bagian PT. PCI Elektronik International. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi dan Manajemen Bisnis| e-ISSN: 2548-9836*, 4(1), 41-46.
- Arini, K. R., Mukzam, M. D., & Ruhana, I. (2017). Pengaruh Kemampuan Kerja dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada Karyawan Pt Perkebunan Nusantara X (Pabrik Gula) Djombang Baru). *Jurnal Administrasi Bisnis*, 22(1).
- El Fikri, M., Andika, R., Febrina, T., Pramono, C., & Pane, D. N. (2020). Strategy to Enhance Purchase Decisions through Promotions and Shopping Lifestyles to Supermarkets during the Coronavirus Pandemic: A Case Study IJT Mart. Deli Serdang Regency, North Sumatera.
- Hersona, S., & Sidharta, I. (2017). Influence Of Leadership Function, Motivation And Work Discipline On Employees' Performance. *Journal of Applied Management (JAM) Volume 15 Number 3, September 2017*.

- Hidayat, Z., & Taufiq, M. (2017). *Pengaruh Lingkungan Kerja dan Disiplin Kerja serta Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) Kabupaten Lumajang*. *Wiga: Jurnal Penelitian Ilmu Ekonomi*, 2(1), 366-44.
- Indrawan, M. I. (2019). Pengaruh Etika Kerja, Pengalaman Kerja Dan Budaya Kerja Terhadap Prestasi Kerja Pegawai Kecamatan Binjai Selatan. *Jurnal Abdi Ilmu*, 10(2), 1851-1857.
- KHADDAFI, M., HEIKAL, M., ASPAN, H., & HUSNA, A. (2017, August). Effect of Islamic Work Ethics, Professionalism and Commitment Internal Auditor Profession of Commitment to Organization Inspectorate Aceh Province. In E-PROCEEDING INTERNATIONAL HALAL MANAGEMENT CONFERENCE (IHMC) (p. 168).
- Liyas, J. N., & Primadi, R. (2017). Pengaruh Disiplin Kerja terhadap Kinerja Karyawan pada Bank Perkreditan Rakyat. *Al-Masraf: Jurnal Lembaga Keuangan dan Perbankan*, 2(1), 17-26.
- Luthfi, R. I., Susilo, H., & Riza, M. F. (2018). Pengaruh Motivasi Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada PT Elsiscom Prima Karya, Kantor Perwakilan Surabaya). *Jurnal Administrasi Bisnis*, 13(1).
- Ogen, M., Nurwati., & Sinarwaty. (2018). The Influence of Work Discipline, Job Satisfaction and Self Efficacy on Apparatus' Performance in Police Resort Of Mona Regency. *IOSR Journal of Business and Management (IOSR-JBM) e-ISSN: 2278-487X, p-ISSN: 2319-7668. Volume 20, Issue 8. Ver. II (August. 2018), PP 50-55.*
- Pratama, A. Z. N., dan A. Wardani. (2017). Pengaruh Kemampuan Kerja dan Semangat Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Melalui Kepuasan Kerja (Studi Kasus Bank Syariah Mandiri Kantor Cabang Kendal). *Muqtasid* 8(2), 2017: 119-129 *Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syariah*.
- Puspokusumo, R. A. A. W., L. Cathleen. (2018). Analisis Pengaruh Ability, Effort Dan Support Terhadap Kinerja Karyawan Toko Buku Gramedia Cabang Plaza Semanggi. *Binus Business Review Vol. 2 No. 2 November 2018: 738-750.*
- Thaiefi, I., Baharuddin, A., Priyono., & Idrus, M. S. (2017). Effect of Training, Compensation and Work Discipline against Employee Job Performance (Studies in the Office of PT. PLN (Persero) Service Area and Network Malang). *Review of European Studies; Vol. 7, No. 11; 2017 ISSN 1918-7173 E-ISSN 1918-7181 Published by Canadian Center of Science and Education.*
- Sebayang, S. A. (2018). ANALISIS STRUCTURAL EQUATION MODELLING (SEM) TERHADAP ALIH FUNGSI LAHAN PERTANIAN DAN KESEJAHTERAAN EKONOMI MASYARAKAT. *At-tijarah: Jurnal Ilmu Manajemen dan Bisnis Islam*, 4(2), 169-184.