

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG  
MEMPENGARUHI PERMINTAAN SEPEDA  
MOTOR DI KOTA SEMARANG  
(Studi Kasus: PNS Kota Semarang)**



**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)  
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis  
Universitas Diponegoro

Disusun oleh :

**ARIEF BUDIARTO**  
**NIM.C2B006013**

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2013**

## **PERSETUJUAN SKRIPSI**

Nama Mahasiswa : Arief Budiarto  
Nomor Induk Mahasiswa : C2B006013  
Fakultas/ Jurusan : Ekonomika dan Bisnis / IESP  
Judul Skripsi : **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG  
MEMPENGARUHI PERMINTAAN SEPEDA  
MOTOR DI KOTA SEMARANG.  
(Studi Kasus: PNS Kota Semarang)**  
  
Dosen Pembimbing : Evi Yulia Purwanti, SE. MSi

Semarang, April 2013

Dosen Pembimbing

( Evi Yulia Purwanti, SE. MSi. )  
NIP. 197107251997022001

## **PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN**

Nama Mahasiswa : Arief Budiarto  
Nomor Induk Mahasiswa : C2B006013  
Fakultas/ Jurusan : Ekonomika Dan Bisnis / Ilmu Ekonomi Studi  
Pembangunan  
Judul Skripsi : **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG  
MEMPENGARUHI PERMINTAAN SEPEDA  
MOTOR DI KOTA SEMARANG.  
(Studi Kasus: PNS Kota Semarang)**

**Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 17 April 2013**

Tim Penguji

1. Evi Yulia Purwanti, SE. MSi. (.....)
2. Prof. Dr. H. Purbayu Budi Santosa, MS. (.....)
3. Hastarini Dwi Atmanti, SE, MSi (.....)

## **PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI**

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Arief Budiarto, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: Analisis Fakto-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor Di Kota Semarang (Studi Kasus PNS Kota Semarang), adalah tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan / atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin, tiru atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan universitas batal saya terima.

Semarang, April 2013  
Yang Membuat Pernyataan,

(Arief Budiarto)  
NIM. C2B006013

## **ABSTRACT**

Semarang city is the center of government, commerce, education and others in Central Java. High mobility makes transportation system is very important, both the transport of goods and people. Current urban transport problems have become a very complex issue, especially because of the increasing dependence of the city on private vehicles both cars and motorcycles. As a result, the number of vehicles that is not accommodated by the condition of the road is available. This causes congestion becomes higher and seemed to be accepted as has been customary for the city, including Semarang.

The purpose of this study was to analyze the factors that influence the demand for motorcycles in the city of Semarang. The variables used in this study is income, public transport tariff, number of family members, motorcycle prices, and tastes. Types of data collected primary data from Surveying using questionnaires completed by respondents are civil servants (PNS) in Semarang and secondary data from the literature-literature related to this study.

Based on the results of the regression analysis motorcycle demand in the city of Semarang at 61.63% can be explained by the variable income, public transport tariff, number of family members, motorcycle prices, and tastes. Revenue has positive and significant impact on demand for motorcycles, public transportation tariff has positive and significant, number of family members have a positive and significant impact on demand for motorcycles, motorcycle prices and no significant negative effect on demand for motorcycles and taste negatively affect the demand for bicycles motors.

Keywords: Demand, Motorcycles, Revenue, Public Transport rates, number of family members, for Motorcycles, taste.

## ABSTRAK

Kota Semarang merupakan pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan dan lain-lain di Jawa Tengah. Mobilitas yang tinggi membuat sistem transportasi menjadi sangat penting, baik pengangkutan barang maupun orang. Masalah transportasi perkotaan saat ini telah menjadi masalah yang sangat kompleks, terutama karena meningkatnya ketergantungan masyarakat kota terhadap kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor. Akibatnya jumlah kendaraan yang ada tidak tertampung oleh kondisi badan jalan yang tersedia. Hal ini menyebabkan kemacetan menjadi semakin tinggi dan seolah harus diterima sebagai kelaziman bagi masyarakat kota, termasuk Semarang.

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis faktor-faktor apa yang mempengaruhi permintaan sepeda motor di Kota Semarang. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendapatan, tariff angkutan umum, jumlah anggota keluarga, harga sepeda motor, dan selera. Jenis data yang dikumpulkan adalah data primer dari survei menggunakan kuesioner yang telah diisi oleh responden yaitu pegawai negeri sipil (PNS) di Kota Semarang dan data sekunder dari literature-literatur yang terkait dengan penelitian ini.

Berdasarkan hasil analisis regresi permintaan sepeda motor di Kota Semarang dapat dijelaskan sebesar 61,63 % oleh variabel pendapatan, tariff angkutan umum, jumlah anggota keluarga, harga sepeda motor, dan selera. Pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan sepeda motor, tariff angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan, jumlah anggota keluarga berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan sepeda motor, harga sepeda motor berpengaruh negative dan tidak signifikan terhadap permintaan sepeda motor, dan selera berpengaruh negative terhadap permintaan sepeda motor.

Kata Kunci : Permintaan, Sepeda Motor, Pendapatan, Tarif Angkutan Umum, Jumlah Anggota Keluarga, Harga Sepeda Motor, Selera

## **KATA PENGANTAR**

Puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat, hidayah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai prasyarat untuk menyelesaikan Studi Strata atau S1 pada Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.

Penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor Di Kota Semarang” ini tidak terlepas dari bimbingan, bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Penulis menyadari bahwa bimbingan, bantuan dan dorongan dari berbagai pihak tersebut sangat berarti dalam penulisan skripsi ini. Sehubungan dengan hal tersebut penulis menyampaikan hormat dan terima kasih kepada:

1. Allah SWT atas segala limpahan rahmat, hidayah dan karunia-Nya kepada penulis.
2. Prof. Drs. Mohamad Nasir, M.Si., Ak., Ph.D selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
3. Ibu Evi Yulia Purwanti, SE. MSi. selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu disela kesibukan, serta telah sabar memberikan bimbingan, arahan, serta dukungan kepada penulis selama proses penelitian ini.
4. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP selaku dosen wali yang dengan tulus telah memberikan bimbingan dan kemudahan selama penulis menjalani studi di Universitas Diponegoro Semarang.
5. Segenap dosen-dosen, staf, dan karyawan Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro atas ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan, bantuan serta kemurahan hatinya.
6. Bapak dan Ibu yang tercinta yang telah memberikan dorongan moral, spiritual, materi, doa, dan kasih sayang yang telah diberikan selama ini kepada penulis. Kakak dan adik penulis yang telah membantu demi kelancaran skripsi ini

7. Para responden yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menjawab pertanyaan dan mengisi daftar pertanyaan yang penulis ajukan.
8. Kepada sahabat IESP baskoro, satya, yossi, mafia, angggit, dodid, dio, gata, tika, berthha, putra, mbem, dan kepada sahabat-sahabat lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.
9. Semua pihak yang telah membantu penulis demi kelancaran skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.
10. Kepada pihak-pihak lain yang tidak mungkin disebutkan satu per satu, yang telah memberikan dorongan, motivasi dan bantuan baik secara langsung maupun tidak langsung atas kelancaran penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan dan menghargai setiap kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak demi penulisan yang lebih baik di masa mendatang. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang berkepentingan.

Semarang, April 2013

Penulis

(Arief Budiarto)

NIM. C2B006013



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN .....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI .....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
ABSTRAK .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
<b>BAB I      PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	8
1.3 Tujuan Penelitian .....	10
1.4 Manfaat Penelitian .....	10
1.5 Sistematika Penulisan .....	11
<b>BAB II      TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Landasan Teori .....	13
2.1.1 Teori Permintaan.....	15
2.1.2 Efek Substitusi.....	18
2.1.3 Transportasi.....	20
2.1.4 Variabel yang mempengaruhi permintaan sepeda motor	26
2.2 Penelitian Terdahulu .....	28
2.3 Kerangka Pemikiran .....	29
2.4 Hipotesis .....	30
<b>BAB III     METODE PENELITIAN</b>	
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional.....	31
3.2 Jenis dan Sumber Data.....	33

3.3	Populasi dan Sampel.....	34
3.4	Metode Analisis Data.....	35
3.4.1	Regresi Linier Berganda .....	36
3.4.2	Uji Penyimpangan Asumsi Klasik.....	37
3.4.3	Uji Hipotesis .....	39
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1	Deskripsi Objek Penelitian .....	44
4.2	Identitas Responden.....	46
4.3	Deskripsi Variabel .....	49
4.4	Analisis Data.....	56
4.4.1	Pengujian Penyimpangan Asumsi Klasik.....	57
4.4.2	Uji Hipotesis .....	62
4.5	Interpretasi Hasil.....	66
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
5.1	Kesimpulan .....	70
5.2	Keterbatasan.....	71
5.3	Saran .....	72
	<b>Daftar Pustaka.....</b>	<b>73</b>
	<b>Lampiran .....</b>	<b>75</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Data Perkembangan Kendaraan Bermotor di Indonesia.....	3
Tabel 1.2	Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Semarang` .....	6
Tabel 1.3	Data Jumlah Penduduk Kota Semarang Menurut Jenis Pekerjaan .....	39
Tabel 4.1	Data Jumlah Sepeda Motor di Semarang.....	45
Tabel 4.2	Distribusi Responden Menurut Kelompok Umur .....	46
Tabel 4.3	Distibusi Responden Menurut Jumlah Anggota Keluarga .....	47
Tabel 4.4	Distribusi Responden Menurut Tingkat Pendidikan.....	47
Tabel 4.5	Distribusi Responden Menurut Tingkat Golongan Jabatan .....	48
Tabel 4.6	Distribusi Responden Menurut Pendapatan Perbulan .....	49
Tabel 4.7	Distribusi Responden Menurut Biaya Penggunaan Angkutan Umum .....	50
Tabel 4.8	Distribusi Responden Menurut Informasi Tentang Angkutan Umum .....	51
Tabel 4.9	Distribusi Responden Menurut Harga Sepeda Motor.....	53
Tabel 4.10	Distribusi Responden Menurut Informasi Pembayaran Sepeda Motor .....	53
Tabel 4.11	Distribusi Responden Menurut Informasi Selera.....	56
Tabel 4.12	Hasil Uji Multikolineritas .....	59
Tabel 4.13	Hasil Estimasi OLS .....	60
Tabel 4.14	Hasil Uji White .....	61
Tabel 4.15	Hasil Estimasi Model.....	62
Tabel 4.16	Hasil Uji T .....	64
Tabel 4.17	Hasil Regresi Model .....	66

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kurva Permintaan.....	14
Gambar 2.2 Pergeseran Kurva Permintaan .....	16
Gambar 2.3 Efek Substitusi dan Efek Pendapatan .....	19
Gambar 4.1 Hasil Uji Normalitas.....	58

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

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

Transportasi memiliki peran yang sangat besar dalam mendukung kehidupan sosial, ekonomi, dan juga keamanan masyarakat sebagai warga negara. Seperti diketahui fungsi transportasi adalah memungkinkan melancarkan terjadinya pergerakan manusia, melancarkan gerak barang, dan pergerakan jasa dan informasi. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang. Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dengan prasarana yang telah disiapkan oleh alam seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan hasil kerja manusia seperti jalan raya dan jalan rel,

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pembangunan ekonomi suatu bangsa.

Pengembangan setiap sektor selalu berkaitan dengan perhubungan (transportasi). Satu hal yang paling mendasar dalam mewujudkan tujuan pembangunan tersebut adalah dengan adanya produktivitas yang tinggi dari subjek pembangunan, yaitu masyarakat Indonesia. Produktivitas yang tinggi akan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang tinggi pula.

Dalam rangka untuk menciptakan produktivitas yang tinggi perlu adanya dukungan dari faktor lain, diantaranya adalah sarana dan prasarana transportasi. Dengan dukungan sarana transportasi secara tidak langsung ikut menunjang kelancaran pelaksanaan proses pembangunan untuk menciptakan pertumbuhan, dan tercapainya kesejahteraan masyarakat menuju tercapainya tujuan pembangunan nasional.

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

**Tabel 1.1**  
**Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia**

No	Tahun	Penjualan Motor (unit)	Penjualan Mobil (unit)
1	2000	13 563 017	3 038 913
2	2001	15 275 073	3 189 319
3	2002	17 002 130	3 403 433
4	2003	19 976 376	3 792 510
5	2004	23 061 021	4 231 901
6	2005	28 561 831	5 076 230
7	2006	32 528 758	6 035 291
8	2007	41 955 128	6 877 229
9	2008	47 683 681	7 489 852
10	2009	52 767 093	7 910 407
11	2010	61 078 188	8 891 041

Sumber: kantor kepolisian Indonesia

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

Masalah transportasi perkotaan saat ini telah menjadi masalah yang sangat kompleks, terutama karena meningkatnya ketergantungan masyarakat kota terhadap kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor. Akibatnya jumlah kendaraan yang ada tidak tertampung oleh kondisi badan jalan yang tersedia. Hal ini menyebabkan kemacetan menjadi semakin tinggi dan seolah harus diterima sebagai kelaziman bagi masyarakat kota, termasuk Semarang. Pertumbuhan penduduk Kota

Semarang juga berbanding lurus dengan jumlah kendaraan pribadi yang terus naik. Kondisi lalu lintas di Kota Semarang sering terlihat kemacetan, dan ini harus dihadapi oleh para pengguna jalan raya.

Masalah lain yang tak kalah penting adalah fasilitas angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan bus dan mikrolet masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota besar seperti Semarang. Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Karena kenyamanan angkutan umum masih dianggap rendah maka masyarakat kebanyakan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

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

Berikut adalah peraturan tentang penetapan tariff angkutan menurut Dinas Perhubungan Kota Semarang :



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

- Rp. 1900,- (seribu Sembilan ratus rupiah) per penumpang s/d 8 (delapan) kilometer
- Selebihnya Rp. 107,- per penumpang per kilometer
- Tarif paling tinggi sebesar Rp. 3250

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

- Rp. 1900,- (seribu Sembilan ratus rupiah) per penumpang s/d 12 (dua belas) kilometer.
- Selebihnya Rp. 110,- per penumpang per kilometer
- Tariff paling tinggi sebesar Rp 3250,-

3. Tariff DAMRI

- Non AC jauh dekat Rp 2500,-
- Ekonomi AC jauh dekat Rp 3500,-

4. Tariff pelajar

- Semua jenis kendaraan Rp 900,-

Peraturan tentang tariff diatas merupakan acuan untuk para pengelola angkutan umum dalam menetapkan ongkos angkutan penumpangnya. Tetapi terkadang hal ini bukan berarti tariff angkutan ini sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Para pengelola angkutan umum menetapkan tariff sendiri sehingga tidak

sesuai dengan peraturan yang ada, dan masyarakatlah yang terkena beban ongkos yang lebih besar dari yang ditetapkan.

Kualitas dari angkutan massal sepertinya belum mampu untuk mengalihkan keinginan untuk menggunakan kendaraan pribadi. Tarif angkutan yang tidak sesuai dengan pelayanan yang diberikan menjadi salah satu faktor kenapa masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi. Masyarakat sendiri sangat membutuhkan kendaraan tersebut sebagai sarana transportasi mereka, untuk berangkat bekerja ataupun kegiatan lainnya.

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang murah, praktis dan efisien dibandingkan moda transportasi yang lain. hal ini yang membuat sepeda motor tetap diminati oleh masyarakat. Berikut adalah data perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Kendaraan Bermotor di Semarang**

Tahun	Jenis Kendaraan					
	Sepeda Motor	Oplet/mikrolet	Mobil dinas/pribadi	Bus	Truk	Taksi
Jumlah 2010*	119,019	859	44.660	443	913	1,265
2009	119,019	859	44,660	443	913	1,265
2008	123,527	813	34,625	467	1,019	1,040
2007	115,051	739	34,335	445	988	1,065
2006	93,088	719	21,697	543	736	810

Sumber :BPS,semarang dalam angka 2010

Dari tabel 1.2 dapat dilihat bahwa tingkat penggunaan sepeda motor di Kota Semarang jumlahnya selalu meningkat cukup signifikan dari tahun 2006 sampai dengan tahun 2010. Di tahun 2006 jumlah pengguna sepeda motor sebesar 93,088 meningkat terus hingga tahun 2008 mencapai 123.527. pada tahun 2009 mengalami penurunan permintaan sepeda motor di Kota Semarang menjadi 119.019 .Pada tahun 2009 terjadi peningkatan jumlah permintaan kendaraan bermotor lainnya seperti oplet/mikrolet, mobil dinas/pribadi dan taksi. Kemudahan dalam mendapatkan kendaraan pribadi ini merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kenaikan jumlah kendaraan pribadi terutama motor. Hanya dengan membayar DP (down payment) masyarakat dapat membawa pulang kendaraan bermotor.

Berikut adalah gambaran tentang mata pencaharian masyarakat Kota Semarang.

**Tabel 1.3**  
**Jumlah Penduduk Kota Semarang Menurut Jenis Pekerjaan**

Pekerjaan	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010
Petani sendiri	28,185	26,494	26,203	24,165	25,837
Buruh Tani	22,409	18,992	18,783	16,726	17,720
Nelayan	2,256	2,506	2,478	2,615	2,581
Pengusaha	24,580	51,304	52,514	52,993	52,095
Buruh Industri	192,473	152,557	152,606	168,991	171,712
Buruh bangunan	106,261	71,328	72,771	78,463	80,390
Pedagang	75,951	73,431	73,457	84,329	84,119
Angkutan	30,144	22,187	22,195	24,921	24,925
PNS dan TNI	88,486	86,918	86,949	90,976	92,226
Pensiunan	38,101	32,855	32,867	38,252	38,646
Lainnya	25,815	76,657	76,684	76,684	78,680

Sumber : BPS, Semarang dalam angka 2010

Dari tabel 1.3 , urutan mata pencaharian penduduk Kota Semarang yang tertinggi adalah buruh industry (25,66%) , PNS dan TNI (13,78%), buruh bangunan (12,02%). Pegawai negeri sipil (PNS) menempati urutan kedua sebagai mata pencaharian masyarakat Kota Semarang.

Pegawai negeri sipil (PNS) merupakan jenis pekerjaan yang memiliki pendapatan yang cukup tinggi dan mendapat tunjangan-tunjangan yang di dapat dari pemerintah. Pendapatan ini bisa dialokasikan untuk berbagai macam kebutuhan, diantaranya untuk kebutuhan transportasi baik untuk menggunakan jasa angkutan umum ataupun membeli kendaraan pribadi. Sehingga dalam penelitian ini mencoba untuk melihat perilaku dari para pegawai negeri sipil bagaimana mereka mengalokasikan pendapatan mereka apakah lebih memilih menggunakan jasa angkutan umum atau membeli kendaraan pribadi.

Diantara beragam alat transportasi di Semarang seperti mobil, sepeda motor dan angkutan umum. Sepeda motor merupakan salah satu alat transportasi yang diminati. Sepeda motor di Semarang sudah menembus angka yang tinggi, dibuktikan dengan huruf plat no untuk kendaraan sepeda motor mencapai tiga digit dibelakang angka. Pasar sepeda motor di Semarang memiliki gambaran yang cerah dan sangat menjanjikan.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian yang di kemukakan pada latar belakang, Semarang merupakan kota yang memiliki potensi dalam permintaan kendaraan pribadi. Dilihat dari kemacetan yang sekarang menjadi pemandangan setiap hari di ruas-ruas jalan Kota Semarang, dan penambahan angka plat no kendaraan yang sebelumnya 2 digit menjadi 3 digit huruf.

Pemerintah sebenarnya sudah mengeluarkan kebijakan untuk mengatur agar kemacetan dapat dikurangi untuk memperlancar arus kendaraan di Kota Semarang. Kebijakan tentang pengadaan BRT dan angkutan umum lainnya yang dimaksudkan untuk mengalihkan pengguna kendaraan pribadi menjadi pengguna jasa angkutan umum ini. Tetapi jumlah kendaraan bermotor tidak berkurang tetapi malah bertambah. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis mengenai permintaan sepeda motor dan faktor-faktor yang mempengaruhinya di Kota Semarang.

Atas dasar permasalahan tersebut maka pertanyaan penelitian yang akan dipecahkan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat permintaan sepeda motor?
2. Bagaimana pengaruh tariff angkutan umum terhadap tingkat permintaan sepeda motor?
3. Bagaimana pengaruh jumlah anggota keluarga terhadap tingkat permintaan sepeda motor?

4. Bagaimana pengaruh harga sepeda motor terhadap tingkat permintaan sepeda motor?
5. Bagaimana pengaruh selera terhadap tingkat permintaan sepeda motor?

### **1.3 . Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat permintaan sepeda motor di Kota Semarang
2. Menganalisis pengaruh tariff angkutan umum terhadap tingkat permintaan sepeda motor di Kota Semarang
3. Menganalisis pengaruh jumlah keluarga terhadap tingkat permintaan sepeda motor di Kota Semarang
4. Menganalisis pengaruh harga kendaraan terhadap tingkat permintaan sepeda motor di Kota Semarang
5. Menganalisis pengaruh selera terhadap tingkat permintaan sepeda motor di Kota Semarang.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri dan juga bagi pihak-pihak lain.

1. Bagi penulis yaitu meingkatkan pengetahuan, wawasan dan memberikan pemahaman yang semakin mendalam tentang konsep permintaan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.
2. Bagi pemerintah, diharapkan dapat menjadi masukan dalam mempertimbangkan kebijakan yang terbaik dalam mengontrol pertumbuhan ekonomi.
3. Bagi pembaca, diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan pembaca dan memberikan pegertian faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi permintaan sepeda motor di Kota Semarang.
4. Menambah dan melengkapi dan sebagai pembanding bagi hasil-hasil penelitian yang sudah ada menyangkut topik yang sama.

## **1.5. Sistematika Penulisan**

### **BAB I :PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaa penelitian, serta sistematika penelitian.

### **BAB II TELAAH PUSTAKA**

Bab ini meguraikan berbagai teori yang melandasi penelitian ini serta bahasan hasil penelitian-penelitian terdahulu yang sejenis. Selain itu, bab ini juga menguraikan kerangka pemikiran dan hipotesis berdasarkan teori dan penelitian terdahulu.

### **BAB III:METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi deskripsi tentang bagaimana penelitian akan dilaksanakan secara operasional dan bukan merupakan kutipan buku metodologi penelitian.

Bab ini menguraikan tentang variable penelitian serta definisi operasional yang digunakan, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis.

#### **BAB IV:HASIL DAN ANALISIS**

Bab ini menguraikan deskripsi objek penelitian, analisis kuantitatif, interpretasi hasil dan argumentasi terhadap hasil penelitian.

#### **BAB V:PENUTUP**

Bab ini merupakan bab terakhir penulisan skripsi yang memuat simpulan, keterbatasan, saran.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

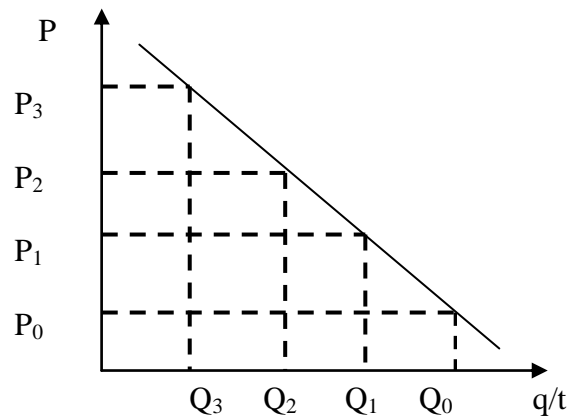
##### **2.1.1. Teori Permintaan**

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

Hukum permintaan menjelaskan tentang keterkaitan antara permintaan suatu barang dengan harganya. Dalam hukum permintaan menyatakan, makin rendah harga suatu barang makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Hukum permintaan dapat dirumuskan sebagai berikut :

“Kuantitas (jumlah) yang akan dibeli per unit waktu menjadi lebih besar apabila harga, *ceteris paribus*, semakin rendah’, (A.Richard Bilas, 1993 :9). Hal ini dapat dilihat seperti pada gambar berikut :

**Gambar 2.1**  
**Kurva Permintaan**



Sumber : Suharno TS, 2006

Sebagaimana dilihat pada gambar 2.1, pada harga  $P_1$  jumlah permintaan ke atas suatu barang sebanyak  $Q_1$ . Apabila harga naik dari  $P_1$  ke  $P_2$  maka jumlah permintaan ke atas suatu barang berkurang sebesar  $Q_1 - Q_2$ . Demikian juga sebaliknya apabila harga turun dari  $P_1$  ke  $P_0$  maka jumlah permintaan ke atas suatu barang bertambah sebesar  $Q_1 - Q_0$ . Kemiringan kurva permintaan ini mengakibatkan terjadinya pergerakan kurva permintaan yaitu menurun dari kiri atas ke kanan bawah. Sumbu horizontal dengan tanda  $q/t$  (quantity per unit time) adalah sumbu kuantitas,

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

#### **2.1.1.1 Pergeseran Kurva Permintaan**

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

Gerakan kurva permintaan yang dimaksudkan disini adalah :

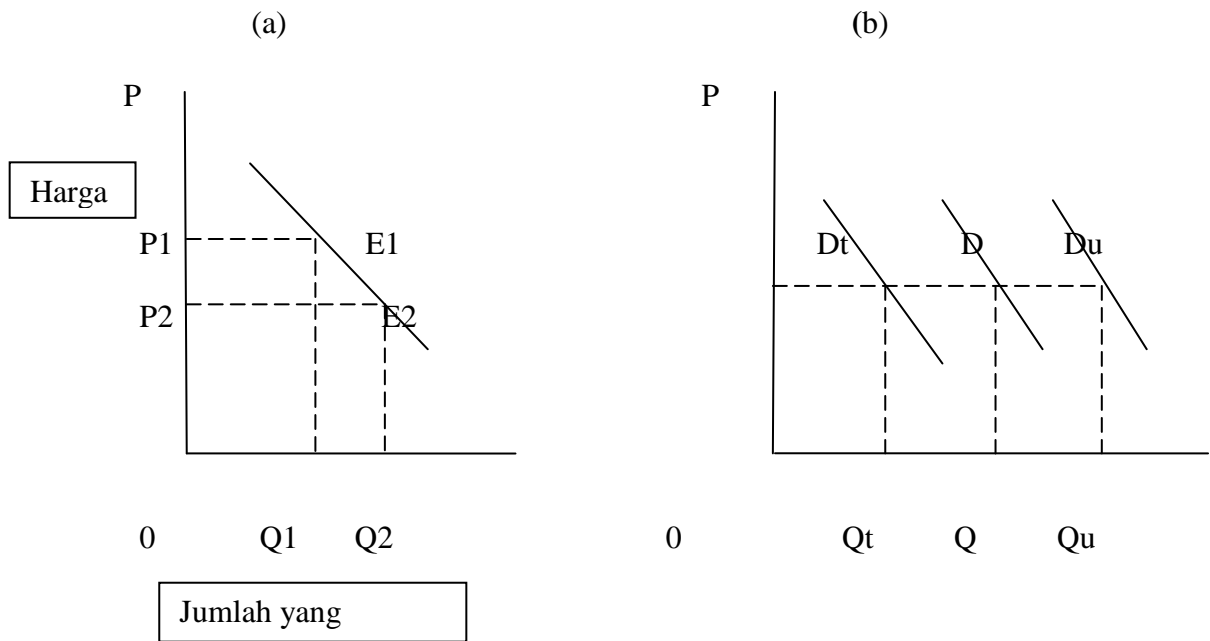
1. Gerakan di dalam kurva permintaan karena perubahan jumlah yang diminta.
2. Gerakan di dalam kurva permintaan karena perubahan permintaan karena variable lain selain harga.

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

Hal ini dapat dilihat dengan memperhatikan 2 gambar dibawah ini :

**Gambar 2.2**

**Pergeseran Kurva Permintaan**



Sumber : Rossita, 2001

Gambar 2.2 : Perubahan permintaan

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

Kurva (b) menunjukkan terjadinya perubahan permintaan karena berubahnya variable lain selain harga, permintaan bisa naik (kurva permintaan bergeser ke kanan menjadi Du) dan bisa pula turun (kurva permintaan bergeser ke kiri menjadi Dt).

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

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

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

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

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

Permintaan suatu barang atau jasa pada dasarnya dipengaruhi beberapa faktor antara lain

- a) Harga dari barang dan jasa itu (price of good)
- b) Pendapatan konsumen (the consumers of income)
- c) Harga dari barang-barang atau jasa yang berkaitan (the price of related goods or services)
- d) Ekspektasi konsumen yang berkaitan dengan harga barang atau jasa, tingkat pendapatan, dan ketersediaan dari barang atau jasa itu pada masa mendatang.
- e) Selera konsumen (the taste of consumers)
- f) Banyaknya konsumen yang potensial (the numbers of potensial consumers)
- g) Pengeluaran iklan (advertising expenditure)
- h) Atribut atau features dari produk tersebut (feature of attributes o product)
- i) Factor-faktor spesifik lainnya yang berkaitan dengan permintaan terhadap produk (other demand related factors specific to product)

### 2.1.2. Efek Substitusi

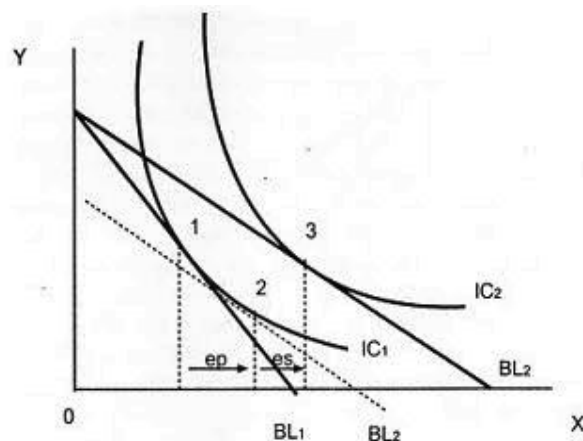
Efek substitusi adalah perubahan keseimbangan jika jumlah yang diminta sebagai dampak dari perubahan harga relatif, sementara daya beli atau pendapatan tetap.

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

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

**Gambar 2.3**

#### **Efek Substitusi dan Efek Pendapatan**



Sumber : Frans Setiawan, 2011

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

Sebelum keseimbangan bergeser ke titik 3, sebenarnya secara teoritis terlebih dahulu keseimbangan bergeser ke titik 2. Perhatikan titik 2 yang menunjukkan persinggungan IC1 dengan BL2. Pada keadaan tersebut komposisi X dan Y telah berubah. Fenomena ini telah menunjukkan antara titik 1 dan 2 sama tingkat kepuasaanya (pada kurva indeferen yang sama) tetapi jumlah barang X yang di konsumsi meningkat (sedangkan jumlah barang Y yang di konsumsi turun). keadaan ini terjadi karena harga barang X mengalami penurunan. Jadi jelas sekarang konsumen mensubstitusikan barang Y dengan barang X karena barang X lebih murah untuk satu tingkat kepuasan yang sama.

### **2.1.3. Transportasi**

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dalam menunjang pembangunan ekonomi suatu Negara. Setiap kegiatan ekonomi



membutuhkan transportasi sebagai medianya. Menurut Sukirno (1995) dalam suatu masyarakat modern pengangkutan transportasi mempunyai 2 fungsi yaitu :

1. Sebagai alat moda, yaitu mengangkut orang dari rumah ke tempat kerja/tempat usaha
2. Sebagai barang akhir, yaitu memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa pengangkutannya oleh sistem transportasi diberikan sarana angkutan kota guna menunjang aktifitas penduduk dalam kegiatan ekonomi.

Transportasi merupakan kebutuhan yang vital bagi masyarakat karena dibutuhkan untuk mendukung aktivitasnya sehari-hari. Bagi masyarakat kota sendiri transportasi adalah kebutuhan para pekerja untuk bisa mencapai lokasi pekerjaan, bagi para pelajar dan mahasiswa untuk sampai ke sekolah dan kampus, bagi para pedagang untuk sampai ke pusat-pusat perdagangan. Transportasi dibutuhkan bukan hanya untuk menindahkan orang dari satu tempat ke tempat lainnya, tetapi untuk memindahkan barang. Karena tingginya kebutuhan masyarakat akan transportasi ini, maka wajar apabila transportasi memiliki peran yang penting dalam menunjang perekonomian suatu kota dan masyarakat menuntut adanya pelayanan transportasi yang baik.

#### **2.1.3.1. Perkembangan Transportasi Saat ini**

Pada saat ini kita masih merasakan permasalahan transportasi yang sebenarnya sudah terjadi sejak tahun 1970-an, seperti : kemacetan, polusi suara dan kecelakaan. Permasalahan transportasi yang sudah ada sejak dulu ternyata masih di

jumpai saat ini, bahkan dengan tingkat kualitas lebih parah dan tingkat kuantitas yang relative besar (Wahab,2005).

Menurut Wahab (2005), banyak Negara berkembang termasuk Indonesia menghadapi permasalahan transportasi dan beberapa diantaranya sudah berada dalam tahap kritis. Permasalahan yang terjadi bukan saja disebabkan oleh terbatasnya sarana dan prasarana yang ada, tetapi juga dengan permasalahan lain seperti : pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya terutama dana. Permasalahan ini semakin diperparah oleh kualitas dan kuantitas data yang rendah, kualitas sumberdaya manusia yang rendah, disiplin dan penerapan hukum yang rendah, serta lemahnya perencanaan dan kontrol.

### **2.1.3.2. Sistem Transportasi Secara Umum**

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

Kajian terhadap komponen-komponen sistem transportasi (sepeda motor dan mobil) mempunyai ciri yang berbeda dengan kajian bidang lain karena melibatkan cukup banyak aspek dan beragam. Objek dasar sistem transportasi yang ditandai

dengan multimoda ini lebih ditekankan pada pergerakan manusia atau barang. Oleh sebab itu dalam mengkaji sistem transportasi terdapat 2 konsep dasar yaitu :

1. Konsep mengenai ciri tidak spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis transportasi apa yang digunakan (misal : angkutan umum, ojek, sepeda motor, mobil pribadi, taksi, dan lainnya).
2. Konsep mengenai ciri spasial (dengan batas ruang) di dalam kota termasuk pola tata guna lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

### **2.1.3.3 Sepeda motor**

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

Di Indonesia saat ini sepeda motor menjadi salah satu alternatif dan pelengkap untuk mengisi kebutuhan akan sarana transportasi. Sepeda motor memiliki fungsi untuk menambah jaringan transportasi dan dapat mengisi kebutuhan akan sarana transportasi tersebut secara efisien, murah dan cepat. Sepeda motor juga memiliki jangkauan yang relatif lebih fleksibel. Hal ini menyebabkan banyak masyarakat

menggunakan sepeda motor sebagai moda alternatif pada kawasan tertentu yang sering terkena masalah kemacetan.

Besarnya peluang pangsa pasar sepeda motor di Indonesia membuat perusahaan-perusahaan sepeda motor saling berlomba untuk meningkatkan pangsa pasar mereka dari berbagai merek. Promosi sepeda motor pun ditingkatkan sesuai perusahaan, asuransi kredit motor pun saling bersaing untuk mendapatkan konsumen (Mirza,2007).

Persaingan tersebut menyebabkan kemudahan dalam mendapatkan sepeda motor. Sepeda motor dapat dibeli dengan kredit dengan system yang lebih mudah, harga cicilan yang menarik dan bunga ringan (dari perusahaan asuransi).

#### **2.1.3.4 Aspek yang Mempengaruhi Kebutuhan Transportasi**

Penggunaan sepeda motor sebagai suatu moda transportasi merupakan suatu efek dari pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan disini merupakan kegiatan yang harus dilakukan setiap hari, misal pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan, dan lain-lain. Sehingga penggunaan sepeda motor merupakan sarana atau akses untuk melakukan kebutuhan tersebut.

Menurut Wahab (2005) beberapa hal yang mempengaruhi kebutuhan transportasi adalah sebagai berikut:

1. Jumlah penduduk

Jumlah penduduk mempunyai hubungan langsung secara kuantitas dengan kebutuhan pergerakan. Semakin banyak kebutuhan

pergerakan manusia maupun barang maka akan semakin banyak pula penggunaan sepeda motor dan mobil sebagai moda transportasi darat.

2. Strata penduduk (usia dan jenis kelamin)

Dilihat dari sisi usia, maka bayi, anak-anak, remaja, pekerja, penganggur, orang tua dan orang cacat mempunyai tingkat permintaan pergerakan yang tidak sama. Demikian juga dengan perbedaan jenis kelamin akan menyebabkan kebutuhan terhadap pergerakan berbeda pula.

3. Jumlah keluarga

Jumlah keluarga dalam satu rumah juga akan berpengaruh secara langsung akan kebutuhan pergerakan. Semakin banyak jumlah anggota keluarga maka akan semakin banyak pula penggunaan sepeda motor dan mobil sebagai alternative transportasi darat.

4. Pendapatan

Jumlah pendapatan kadang juga terkait secara linier dengan jumlah permintaan pergerakan. Semakin besar pendapatan maka permintaan pergerakan juga akan cenderung meningkat.

5. Status social dan ekonomi kepala keluarga

Status sosial dan ekonomi keluarga juga dapat dianggap berkaitan dengan permintaan pergerakan. Semakin tinggi status ekonomi kepala keluarga secara tidak langsung akan semakin besar keinginan untuk pemenuhan kebutuhan akan pergerakan.

#### **2.1.4. Variabel-variabel yang Mempengaruhi Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Adapun variabel – variabel yang dapat mempengaruhi tingkat permintaan sepeda motor adalah variabel pendapatan, variabel tariff angkutan umum, variabel jumlah anggota keluarga, variabel harga kendaraan, variabel selera.

##### **2.1.4.1. Pengaruh Pendapatan Terhadap Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Hubungan antara tingkat pendapatan yang berpengaruh terhadap tingkat permintaan sepeda motor dikemukakan oleh Wahab (2005). Semakin besar tingkat pendapatan maka pergerakan permintaan juga cenderung akan meningkat.

##### **2.1.4.2. Pengaruh Tarif Angkutan Terhadap Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Angkutan umum merupakan substitusi dari alat transportasi pribadi. Kenaikan harga tariff angkutan umum akan menyebabkan para pengguna jasa ini akan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena lebih praktis. Biaya transportasi yang biasa digunakan untuk memakai jasa angkutan umum dapat dialihkan untuk membayar kredit motor yang sekarang dapat diangsur dengan harga yang relatif murah.

##### **2.1.4.3. Pengaruh Jumlah Keluarga Terhadap Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Jumlah keluarga memiliki hubungan dengan kebutuhan transportasi. Semakin banyak jumlah keluarga maka kebutuhan akan transportasi akan meningkat. Untuk orang tua yang berangkat bekerja dan anak-anak yang berangkat ke sekolah atau kampus.

#### **2.1.4.4. Pengaruh Harga Motor Terhadap Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Sukirno (2003) menulis bahwa hukum permintaan pada hakikatnya merupakan hipotesis yang menyatakan bahwa makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Sebaliknya, makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit permintaan terhadap barang tersebut. Hubungan antara harga sepeda motor dengan permintaan sepeda motor itu sendiri sangatlah jelas. Kenaikan harga sepeda motor akan berpengaruh berkurangnya tingkat permintaan sepeda motor dan penurunan harga sepeda motor akan meningkatkan permintaan sepeda motor.

#### **2.1.4.5. Pengaruh Selera Terhadap Tingkat Permintaan Sepeda Motor**

Cita rasa atau selera masyarakat terhadap suatu barang merupakan kepuasan individu yang berbeda-beda. Kemajuan teknologi membuat semakin banyak pemilihan alat transportasi, termasuk sepeda motor yang diminati masyarakat karena lebih irit, hemat dan cepat sampai ketempat tujuan bila dibandingkan dengan kendaraan roda empat (mobil). Sebelum membeli alat transportasi sepeda motor,

masyarakat akan memilih secara selektif agar sepeda motor yang dibeli memberikan kepuasan dan sesuai dengan selera.

## **2.2. Penelitian Terdahulu**

Pertama, Nenek (2010) dalam penelitiannya tentang analisis permintaan sepeda motor matic di Kota Semarang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan sepeda motor matic study kasus di Kota Semarang. Dalam penelitian ini menggunakan harga motor matic, harga sepeda motor bebek manual, pendapatan rumah tangga, jumlah anggota keluarga, dan selera keluarga sebagai variabel bebas.

Kedua, Astuti dan Teguh (2010) dalam penelitiannya tentang implementasi kebijakan angkutan massal melalui pengoprasian BRT (bus rapid trans) di Kota Semarang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana dampak dari penerapan BRT di Kota Semarang, dan menganalisa kendala apa saja yang menghambat perkembangan BRT di Kota Semarang itu sendiri.

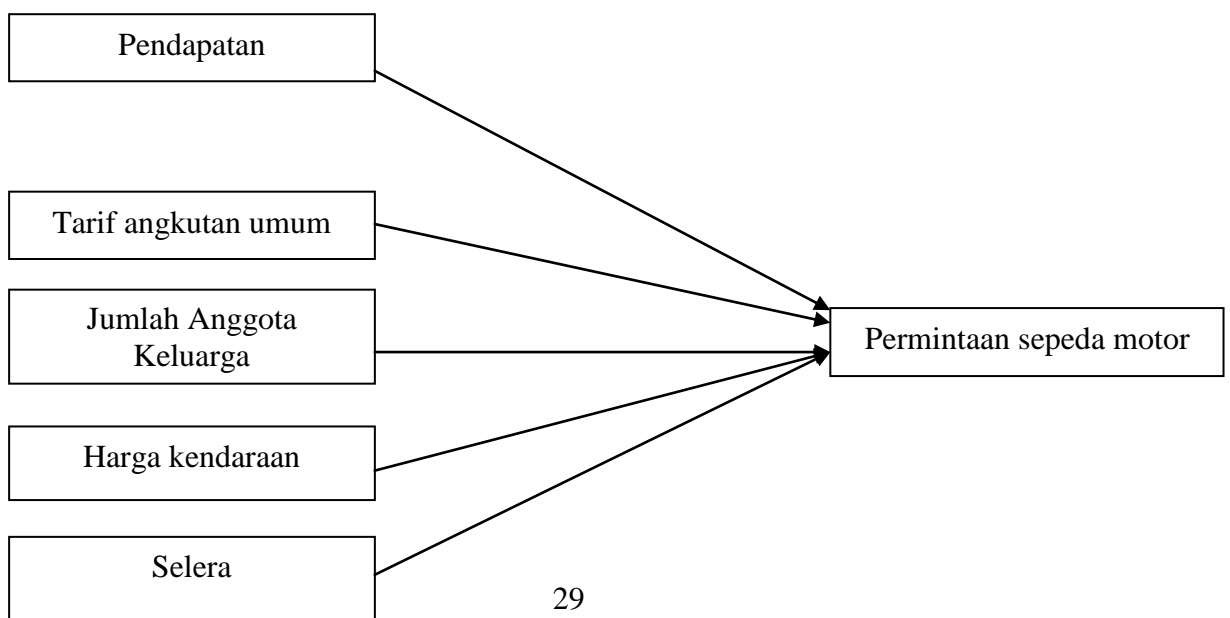
Ketiga, Marsito (2007) dalam penelitiannya berjudul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan mobil di Sumatra utara. Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan timbal balik (saling mempengaruhi satu sama lain), hubungan satu arah atau tidak ada hubungan sama sekali antara harga rata-rata mobil pribadi, PDRB perkapita, jumlah penduduk usia produktif dan harga barang lain di Sumatera Utara.



Keempat, Rositta (2001) dalam penelitiannya berjudul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan mobil bekas di Kotamadya Medan. Penelitian ini bertujuan untuk melihat faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan mobil bekas di dan bagaimanakah elastisitas permintaan terhadap mobil bekas di kotamadya Medan. Dalam penelitian ini pendapatan, harga mobil bekas, harga mobil baru sebagai variabel bebas.

### 2.3. Kerangka Penelitian

Kerangka ini adalah konsep untuk mengungkapkan dan menentukan persepsi dan keterkaitan antara variable yang akan diteliti diuraikan dengan kajian teori diatas. Mengacu pada teori yang ada, maka garis besar penelitian ini yaitu melihat pengaruh antara pendapatan konsumen, tariff angkutan umum, jumlah anggota keluarga, harga kendaraan itu sendiri, dan selera konsumen terhadap permintaan motor melalui proses analisis data. Sebagaimana dapat dilihat dari bagan di bawah ini.



Dari bagan diatas pengujian dengan analisis data akan dilakukan untuk melihat bagaimana pangaruh variabel X (independen) terhadap Y (dependen). Berdasarkan teori variabel pendapatan, tariff angkutan umum, jumlah anggota keluarga, selera konsumen mempunyai pengaruh positif, sedangkan harga kendaraan berpengaruh negative. Setelah diketahui bagaimana pengaruhnya lalu dibentuk suatu persamaan model permintaan sepeda motor di Kota Semarang.

#### **2.4. Hipotesis**

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

Dalam penelitian ini hipotesis yang dapat ditarik yaitu :

1. Diduga pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan sepeda motor.
2. Diduga tarif angkutan umum berpengaruh positif terhadap permintaan sepeda motor.
3. Diduga jumlah anggota keluarga berpengaruh positif terhadap permintaan sepeda motor.
4. Diduga harga kendaraan berpengaruh negatif terhadap permintaan motor.
5. Diduga selera berpengaruh positif terhadap permintaan sepeda motor.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian adalah suatu cara kerja atau prosedur mengenai bagaimana kegiatan penelitian yang akan dilakukan dalam mengumpulkan dan memahami objek-objek yang menjadi sasaran penelitian yang dilakukan.

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

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang akan menjadi objek penelitian, sedangkan definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan memberikan arti (Moh.Nazir,2003). Jadi variabel penelitian ini meliputi faktor-faktor yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti.

Dalam penelitian ini digunakan dua jenis variabel penelitian, yaitu variabel terikat (*dependent*) dan variabel bebas (*independent*).

##### **3.1.1 Variabel Terikat (*Dependent Variabel*)**

Dalam penelitian ini variabel dependent yang digunakan adalah permintaan sepeda motor di Kota Semarang. Permintaan sepeda motor ini adalah jumlah pembelian sepeda motor oleh pegawai negeri sipil di Kota Semarang.

### **3.1.2 Variabel Independen (*independent Variabel*)**

#### **1. Pendapatan**

Pendapatan adalah keseluruhan pendapatan rumah tangga, baik dari hasil pekerjaan utama maupun dari hasil pekerjaan sampingan yang dihitung dengan sejumlah uang selama satu bulan dalam satuan rupiah. Penentuan tingkat pendapatan sendiri dilakukan dengan memberikan pertanyaan kepada responden berapa rata-rata pendapatan mereka per bulan lewat kuesioner. Variabel ini menggunakan satuan rupiah.

#### **2. Tarif Angkutan Umum**

Tarif angkutan umum adalah jumlah biaya transportasi yang dikeluarkan oleh pengguna angkutan umum. Penentuan besarnya beban ongkos pengguna angkutan umum sudah ada dalam peraturan tentang tariff angkutan umum yang diberlakukan oleh dinas perhubungan. Variabel ini menggunakan satuan rupiah.

#### **3. Jumlah Keluarga**

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

#### 4. Harga Sepeda Motor

Harga sepeda motor adalah sejumlah uang yang harus dibayarkan kepada dealer atau penjual untuk mendapatkan satu unit sepeda motor yang dinyatakan dalam rupiah. Variabel ini menggunakan satuan rupiah.

#### 5. Selera

Selera adalah kesukaan atau pilihan konsumen untuk mendapatkan kepuasan tertentu. Selera merupakan hal-hal yang mendasari konsumen untuk melakukan keputusan pembelian ataupun penggunaan jasa. Pengambilan keputusan selalu didasari dengan pertimbangan yang matang agar konsumen mendapatkan kepuasan maksimal.

### **3.2. Jenis dan Sumber Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan melalui survey dengan menggunakan daftar pertanyaan yang terstruktur. Dan data sekunder yang diperoleh literature-literatur yang terkait dengan penelitian ini.

Data yang diperlukan dalam penelitian ini antara lain adalah :

1. Data mengenai pendapatan keluarga pegawai negeri sipil di Kota Semarang.
2. Data mengenai biaya angkutan umum yang harus dikeluarkan setiap keluarga untuk memenuhi kebutuhan transportasi di Kota Semarang.

3. Data mengenai jumlah anggota keluarga pegawai pegawai negeri sipil di Kota Semarang.
4. Data mengenai harga sepeda motor yang telah dibeli oleh setiap keluarga pegawai negeri sipil di Kota Semarang.
5. Data mengenai selera yang berkaitan dengan penggunaan alat transportasi oleh pegawai negeri sipil di Kota Semarang.

### **3.3. Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini adalah PNS (pegawai negeri sipil) yang berada di Kota Semarang. Dikarenakan jumlah populasi yang besar, maka digunakan teknik sampling, hal ini dikarenakan apabila meneliti semua individu dalam populasi, akan memakan biaya yang sangat besar dan juga membutuhkan waktu yang lama. Dengan meneliti sebagian dari populasi, diharapkan bahwa hasil yang diperoleh akan dapat menggambarkan sifat populasi yang bersangkutan. Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono,2002).

Teknik sampling menggunakan metode random sampling. Random sampling adalah suatu sampel yang terdiri dari n elemen, yang terpilih dari suatu kombinasi dari n elemen dan mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih seperti kombinasi-kombinasi lainnya (Cochan,1991). Setiap anggota dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dimasukkan sebagai sampel. Besaran sampel, mula-mula digunakan rumus slovin (Nasir,2004) yaitu :

$$n = N / (1 + N \cdot e^2) \quad \text{atau} \quad n = N / (N \cdot d^2 + 1)$$

dimana:

n = jumlah sampel

N = ukuran populasi

E atau d = persentase kelonggaran karena ketidakteelitian dan kesalahan dalam pengambilan sampel

$$\begin{aligned} n &= 92226 / (1 + 92226 \cdot 0,1^2) \\ &= 92226 / 923,26 \\ &= 99,89 \text{ (dibulatkan 100)} \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan rumus Slovin besaran sampel dalam penelitian ini berjumlah 99,89 (dibulatkan 100) responden dengan persentase kelonggaran karena ketidakteelitian dan kesalahan dalam pengambilan sampel 10 %. Sehingga penelitian ini menggunakan total sampel sebesar 100 responden.

### **3.4. Metode Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda. Model regresi linier berganda memungkinkan untuk memasukan lebih dari satu variable predictor. Kemudian uji asumsi klasik yang meliputi uji multikolinieritas, uji autokolerasi, uji heterokedesitas dan uji normalitas.

### 3.4.1. Regresi Linier Berganda

Sehubungan dengan tujuan penelitian, maka dalam penelitian ini digunakan metode analisis linier berganda untuk mengetahui pengaruh pendapatan, tarif angkutan umum, jumlah anggota keluarga, harga kendaraan, selera terhadap permintaan sepeda motor di Kota Semarang menggunakan model sebagai berikut :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + u$$

Dimana :

Y = Permintaan sepeda motor

$\alpha$  = Intercept

$\beta_1$  = Koefisien regresi pendapatan

X1 = Pendapatan

$\beta_2$  = Koefisien regresi tariff angkutan umum

X2 = Tarif angkutan umum

$\beta_3$  = Koefisien regresi jumlah anggota keluarga

X3 = Jumlah anggota keluarga

$\beta_4$  = Koefisien regresi harga sepeda motor

X4 = Harga sepeda motor

$\beta_5$  = Koefisien regresi selera

X5 = Selera

u = Error term



### **3.4.2. Uji Penyimpangan Terhadap Asumsi Klasik**

Sebelum melakukan interpretasi terhadap hasil regresi dari model yang digunakan, terlebih dahulu dilakukan pengujian terhadap asumsi-asumsi klasik model OLS, sehingga model tersebut layak digunakan. Tujuannya agar diperoleh penaksiran yang bersifat Best Linier Unbiased Estimator (BLUE). Pengujian ini dimaksudkan untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinearitas, heterokedastisitas dan autokolerasi pada hasil estimasi, karena apabila terjadi penyimpangan maka uji t dan uji F yang dilakukan sebelumnya tidak valid.

#### **3.4.2.1. Uji Normalitas**

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi, data yang digunakan mempunyai distribusi normal atau tidak. Data yang baik adalah yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Seperti diketahui bahwa uji F dan uji t mengasumsikan bahwa nilai residual menjadi mengikuti distribusi normal. Untuk mendeteksi hal ini digunakan uji jarque-Berra, uji menggunakan distribusi probabilitas. Dimana jika probabilitasnya lebih besar dari alpha 5 persen maka uji normalitas diterima. Justifikasi lainnya untuk uji ini adalah dengan membandingkan nilai J-B hitung dengan  $\chi^2$  tabel, apabila J-B hitung  $< \chi^2$  tabel maka residual u, terdistribusi normal (Gujarati,1995).

#### **3.4.2.2. Uji Multikolinieritas**

Pada mulanya multikolinieritas berarti adanya hubungan linier (kolerasi) yang sempurna atau pasti, diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi. Istilah multikolinieritas berkenaan dengan terdapatnya lebih dari satu hubungan linear pasti dan istilah kolinieritas berkenaan dengan terdapatnya satu hubungan linear. Perbedaan ini jarang diperhatikan dalam praktek dan multikolinieritas berkenaan dengan kedua kasus tadi. Multikolinieritas dalam penelitian ini dideteksi dengan menggunakan Auxilliary Regression yaitu membandingkan besar nilai  $R^2$  model utama dengan  $R^2$  variabel-variabel independennya secara partial. Jika  $R^2$  model utama lebih besar daripada  $R^2$  variabel-variabel independennya maka tidak terjadi multikolinieritas (Gujarati,1995).

#### **3.4.2.3. Uji heterokedastisitas**

Uji heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian variabel dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Heterokedastisitas terjadi apabila variabel gangguan tidak mempunyai varian yang sama untuk semua observasi. Akibat adanya heterokedastisitas, penaksir OLS tidak bias tetapi tidak efisien. Cara untuk mendeteksi ada tidaknya heterokedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan white heteroscedasticity-consistent standard errors and covariance yang tersedia dalam program Eviews 6.0. Uji ini diterapkan pada hasil regresi dengan menggunakan prosedur equation dan

metode OLS untuk masing-masing perilaku dalam persamaan simultan. Hasil yang perlu diperhatikan dari uji ini adalah nilai F dan Obs\*Rsquared, secara khusus adalah nilai probability dari Obs\*rsquared. Dengan uji white, dibandingkan Obs\*Rsquared dengan X (chi-squared) table. Jika nilai Obs\*Rsquared lebih kecil daripada X table maka tidak ada heterokedastisitas pada model (Gujarati,1995).

### **3.4.3. Uji Hipotesis**

Uji signifikansi merupakan prosedur yang digunakan untuk menguji kebenaran atau kesalahan dari hasil hipotesis nol dari sampel. Ide dasar yang melatarbelakangi pengujian signifikansi adalah uji statistic (estimator) dari distribusi sampel dari suatu statistic di bawah hipotesis nol. Keputusan untuk mengolah  $H_0$  dibuat berdasarkan nilai uji statistic yang diperoleh dari data yang ada (Gujarati,1995).

#### **3.4.3.1. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Koefisien determinasi ( $R^2$ ), baik dalam kasus regresi dengan menggunakan dua variabel maupun lebih biasanya merupakan ukuran yang menggambarkan seberapa besar variasi dalam variabel tak bebas (Y) mampu dijelaskan oleh variasi variabel bebas (X).

Untuk mengetahui nilai  $R^2$ , maka perlu memperhatikan persamaan:

$$Y_i = \hat{Y}_i + \hat{u}_i$$

Dari persamaan tersebut dengan dikuadratkan kedua sisi dan menjumlahkan untuk sampel, maka akan diperoleh:

$$\begin{aligned} \sum y_i^2 &= \sum \hat{y}_i^2 + \sum u_i^2 + 2 \sum \hat{y}_i u_i \\ &= \sum \hat{y}_i^2 + \sum u_i^2 \\ &= \hat{\beta}_i^2 \sum x_i^2 + \sum u_i^2 \end{aligned}$$

Besaran  $R^2$  yang didefinisikan tersebut dikenal dengan koefisien determinasi dan biasanya digunakan untuk mengukur kebaikan-sesuai suatu garis regresi. Adapun cirri ataupun sifat dasar dari  $R^2$  adalah :

1. Nilai merupakan  $R^2$  besaran non negative.
2. Nilai adalah terletak  $0 \leq R^2 \leq 1$ . Suatu nilai  $R^2$  yang bernilai nol berarti tidak ada hubungan antara variabel tak bebas dengan variabel yang menjelaskan (variabel bebas).

#### 3.4.3.2. Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan ke dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel tak bebas. Hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$H_0 : \beta_0 = \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = 0$$

$$H_1 : \beta_0 \neq \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq \beta_5 \neq 0$$

Untuk menguji kedua hipotesis tersebut digunakan nilai statistic F, yaitu:

$$F = MSR/MSE = SSR/k/SSE/(n-k)$$

Dimana : SSR : Sum of squares due to regression =  $\sum (\hat{Y}_i - y)^2$

SSE : Sum of squares Error =  $\sum (\hat{Y}_i - \hat{Y}_i)^2$

MSR: Mean square due to regression

MSE: Mean of square to error

Dengan demikian keputusan yang diambil adalah :

- Terima  $H_0$  jika F statistic < nilai F table, artinya semua variabel bebas bukan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel tidak bebas.
- Terima  $H_1$  jika nilai F statistic > nilai F table, artinya semua variabel bebas merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel tak bebas.

#### 3.4.3.3. Uji Signifikansi Parameter (Uji t)

Uji t bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh satu variabel bebas secara individual dalam menjelaskan variasi variabel tak bebas. Hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:

1.  $H_0 : \beta_1 \leq 0$  , dimana variabel pendapatan tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

$H_1 : \beta_1 > 0$  , dimana variabel pendapatan berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

2.  $H_0 : \beta_2 \leq 0$  , dimana variabel tariff angkutan umum tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

$H_1 : \beta_2 > 0$  , dimana variabel tariff angkutan umum berpengaruh positif secara signifikan terhadap yaitu permintaan sepeda motor.

3.  $H_0 : \beta_3 \leq 0$  , dimana variabel jumlah anggota keluarga tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

$H_1 : \beta_3 > 0$  , dimana variabel jumlah keluarga berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

4.  $H_0 : \beta_4 \leq 0$  , dimana variabel harga kendaraan tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

$H_1 : \beta_4 > 0$  , dimana variabel harga kendaraan berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

5.  $H_0 : \beta_5 \leq 0$  , dimana variabel selera tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

$H_1 : \beta_5 > 0$  , dimana variabel selera berpengaruh positif secara signifikan terhadap permintaan sepeda motor.

Untuk menguji kedua hipotesis ini digunakan nilai statistic t,yaitu :

$$T = \beta_0 / 0$$

Dimana  $\sigma$  adalah deviasi standar yang diperoleh dari  $\sigma^2 = SSE/n-k$ . Dimana  $n$  adalah jumlah observasi.  $K$  adalah jumlah parameter termasuk konstanta. Dengan demikian keputusan yang diambil adalah :

- Terima  $H_0$  jika nilai t statistic < nilai t table, artinya suatu variabel bebas bukan merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel tidak bebas.
- Terima  $H_1$  jika nilai t statistic > nilai table, artinya suatu variabel bebas merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel tak bebas.