

ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SEMARANG

(Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang)



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi
Universitas Diponegoro

Disusun oleh :

Ali Nadzif

NIM. 12020111120014

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2018

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Ali Nadzif

Nomor Induk Mahasiswa : 12020111120014

Fakultas/ Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ Ilmu Ekonomi dan Studi
Pembangunan

Judul Skripsi : **ANALISIS PERMINTAAN JASA
TRANSPORTASI UMUM DI KOTA
SEMARANG (*Bus Rapid Transit (BRT)* Trans
Semarang)**

Dosen Pembimbing : Drs. Y. Bagio Mudakir, MT.

Semarang, 10 Agustus 2018

Dosen Pembimbing,



Drs. Y. Bagio Mudakir, MT.

NIP. 195406091981031004

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Ali Nadzif

Nomor Induk Mahasiswa : 12020111120014

Fakultas/ Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan

Judul Skripsi : **ANALISIS PERMINTAAN JASA
TRANSPORTASI UMUM DI KOTA
SEMARANG (*Bus Rapid Transit (BRT) Trans
Semarang*)**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 10 Agustus 2018

Tim Penguji:

1. Drs. Y. Bagio Mudakir, MT
2. Evi Yulia Purwanti, S.E., M.Si
3. Darwanto, S.E., M.Si.

()
()
()

Mengetahui,

Wakil Dekan I – Akademik dan Kemahasiswaan,



Anis Chariri, S.E., M.Com., Ph.D., Akt.

NIP.196708091992031001

PERNYATAAN ORISIONALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Ali Nadzif, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **“ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SEMARANG (*Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*)”**, adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian dari 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 itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan dari penulis aslinya.

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

Semarang, 10 Agustus 2018

Yang membuat pernyataan,



Ali Nadzif

NIM: 12020111120014

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Janganlah Kamu (Merasa) Lemah, dan Janganlah (Pula) Kamu Bersedih Hati”

(Qur'an Surat Al-Imron :139)

“Sesungguhnya Beserta Kesulitan Ada Kemudahan”

(Qur'an Surat Al-Insyirah : 6)

“Jangan Gunakan Kefasihan Bicaramu (Mendebat) di Hadapan Ibumu Yang Dahulu Mengajarimu Berbicara.”

(Ali Bin Abi Thalib)

Skripsi ini saya persembahkan terkhusus kepada kedua orang tua saya, Ayah Moch Amin dan Ibu Istianah, serta Kakak Aniq, yang selalu memberikan do'a serta dukungannya.

ABSTRACT

The city of Semarang as the capital of Central Java has the highest rate of growth in the province of Central Java. So with the high population growth and followed by an increase in economic activities, it will increase human and goods mobility. So that an increase in mobility must be balanced with sufficient infrastructure so as not to cause transportation problems. This study aims to analyze the demand for public transportation services in using the Trans Semarang corridor I service in the Mangkang-Penggaron department in supporting daily community activities.

This research study uses a survey approach to find out the community's demand for using Trans Semarang. The sample technique used is Accidental Sampling for respondents of Trans Semarang service users. The method used is the least squares regression method (Ordinary Least Square-OLS) to determine the factors that influence public demand in using Trans Semarang transportation services.

The results of this research study indicate that Trans Semarang transportation costs, use of other transportation, income, safety and comfort, timeliness have a positive effect on Trans Semarang service requests.

Keywords : Public Transportation, Public Demand, Trans Semarang, Ordinary Least Square-OLS

ABSTRAK

Kota Semarang sebagai Ibukota Jawa Tengah memiliki tingkat laju pertumbuhan tertinggi di wilayah provinsi Jawa Tengah. Maka dengan adanya pertumbuhan penduduk yang tinggi dan di ikuti dengan adanya peningkatan kegiatan ekonomi, maka akan meningkatkan mobilitas manusia maupun barang. Sehingga adanya peningkatan mobilitas harus di imbangi dengan infrastruktur yang cukup memadai agar tidak menimbulkan permasalahan transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permintaan jasa transportasi umum dalam menggunakan jasa Trans Semarang koridor I jurusan Mangkang-Penggaron dalam mendukung aktifitas masyarakat sehari-hari.

Studi penelitian ini menggunakan pendekatan survei untuk mengetahui permintaan masyarakat dalam menggunakan Trans Semarang. Teknik sampel yang digunakan adalah *Accidental Sampling* untuk responden pengguna jasa Trans Semarang. Metode yang digunakan adalah metode regresi kuadrat terkecil (*Ordinary Least Square-OLS*) untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi Trans Semarang.

Hasil studi penelitian ini menunjukkan bahwa biaya transportasi Trans Semarang, penggunaan transportasi lain, pendapatan, keamanan dan kenyamanan, ketepatan waktu berpengaruh positif terhadap permintaan jasa Trans Semarang.

Kata kunci : Transportasi Umum, Permintaan Masyarakat, Trans Semarang, *Ordinary Least Square-OLS*

KATA PENGANTAR

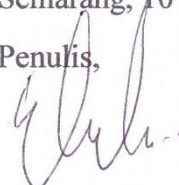
Syukur Ahamdulillah, penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan dengan judul **“ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SEMARANG (*Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*)”**. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tersusun bukan atas kemampuan dan usaha penulis sendiri. Akan tetapi melalui bantuan berbagai pihak, sehingga penulis mengucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada :

1. Bapak Dr. Suharnomo selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
2. Bapak Drs. Bagio Mudakir, MT. selaku Dosen Pembimbing yang memberikan masukan dan arahan serta saran yang membangun kepada penulis.
3. Ibu Prof. Hj. Indah Susilowati, M.Sc., Ph.D. selaku Dosen Wali atas segala saran dan nasihat selama penulis menempuh studi.
4. Bapak Akhmad Syakir Kurnia, Ph.D. selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan atas nasihat dan ilmu yang diberikan selama penulis menempuh studi.
5. Ibu Evi Yulia Purwanti, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan yang memberikan bimbingan, motivasi, ilmu dan saran selama penulis menjalani studi.

6. Seluruh Dosen dan Staf pengajar Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro yang telah mendidik dan memberikan ilmu bagi penulis.
7. Kedua orang tua tercinta, Ayah Moch Amin dan Ibu Istianah, Kakak Aniq serta keluarga besar Bani Pardi Demak, Bani Rosidin Demak dan Bani Suhud Demak yang tiada henti memberikan do'a dan dukungan kepada penulis.
8. Terima Kasih teman-teman di Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan tahun 2011 atas kebersamaannya selama studi di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
9. Teman-teman KKN Tim II Desa Katonsari, Kecamatan Demak, Kabupaten Demak. Terima Kasih atas suka dan dukanya. Semoga kita bisa berkumpul kembali.
10. Semua pihak yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu. Semoga bantuan dan doa dari semua pihak mendapat karunia dan kemuliaan dari Allah SWT.

Semarang, 10 Agustus 2018

Penulis,



Ali Nadzif

NIM: 12020111120014

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAAN ORISIONALITAS SKRIPSI	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
ABSTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	12
1.4 Sistematika Penulisan	14
BAB II TELAAH PUSTAKA	15

2.1 Landasan Teori	15
2.1.1 Definisi Transportasi	15
2.1.2 Peran dan Fungsi Transportasi	18
2.1.2.1 Peran Transportasi	18
2.1.2.2 Fungsi Transportasi	23
2.1.3 Teori Permintaan Jasa Transportasi	24
2.1.4 Teori Perilaku Konsumen	33
2.1.5 Elastisitas Permintaan	36
2.2 Penelitian Terdahulu	40
2.3 Kerangka Pemikiran	47
2.4 Hipotesis	48
BAB III METODE PENELITIAN	49
1.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	49
1.2 Populasi dan Sampel	53
1.3 Jenis dan Sumber Data	55
1.3.1 Data Primer	55
1.3.2 Data Sekunder	56
1.4 Metode Pengumpulan Data	56
1.5 Metode Analisis	57
1.6 Uji Validitas dan Reliabilitas	60
1.6.1 Uji Validitas	60
1.6.2 Uji Reliabilitas	61

1.7 Uji Asumsi Klasik	61
1.7.1 Uji Multikolinearitas	62
1.7.2 Uji Heteroskedastisitas	64
1.7.3 Uji Normalitas	65
1.8 Pengujian Hipotesis	66
1.8.1 Uji Statistik F	66
1.8.2 Uji Statistik T	67
1.8.3 Uji Koefisien Determinasi	69
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	71
4.1 Deskripsi Objek Penelitian	71
4.1.1 Gambaran Umum Kota Semarang	71
4.1.2 Gambaran Umum Trans Semarang	74
4.2 Karakteristik Responden	77
4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	77
4.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Kelompok Umur	78
4.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir ...	79
4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan	81
4.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pernikahan	82
4.2.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan	83
4.3 Analisis Data ..	84
4.3.1 Uji Validitas dan Reliabilitas	84
4.3.2 Hasil Uji Asumsi Klasik	86
4.3.2.1 Uji Multikolinearitas	86

4.3.2.2 Uji Heteroskedastisitas	87
4.3.2.3 Uji Normalitas	89
4.3.3 Hasil Pengujian Hipotesis	92
4.3.4 Uji Statistik F	92
4.3.5 Uji Statistik T	94
4.3.6 Uji Koefisien Determinasi	96
4.4 Pembahasan Hasil Estimasi	98
BAB V PENUTUP.....	101
1.1 Kesimpulan	101
1.2 Saran	102
DAFTAR PUSTAKA	103
DAFTAR LAMPIRAN	106

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1	Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel 52
Tabel 4.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin 77
Tabel 4.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Kelompok Umur 78
Tabel 4.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir 80
Tabel 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan 81
Tabel 4.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pernikahan 82
Tabel 4.6	Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan 83
Tabel 4.7	Validitas X_4 dan X_5 85
Tabel 4.8	Reliabilitas Cronbach's Alpha 86
Tabel 4.9	Hasil Uji Multikolinearitas 87
Tabel 4.10	Hasil Uji Heteroskedastisitas (Glejser) 89
Tabel 4.11	Hasil Uji Normalitas (K-S) 90
Tabel 4.12	Uji Statistik F 93
Tabel 4.13	Uji Statistik T 94
Tabel 4.14	Uji Koefisien Determinasi (R^2) 97

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut 6 (Enam) Kota di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010, 2015, dan 2016	2
Gambar 1.2 Banyaknya Kendaraan Bermotor Di Kota Semarang Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2006-2015	4
Gambar 1.3 <i>Load Factor BRT</i> Trans Semarang Pada Koridor I - Koridor VI di Kota Semarang Tahun 2010-2017	6
Gambar 1.4 Jumlah Penumpang <i>BRT</i> Trans Semarang Pada Koridor I - Koridor IV di Kota Semarang Tahun 2010-2016	8
Gambar 2.1 Kerangka Sistem Transportasi	17
Gambar 2.2 Peranan Moda Transportasi	19
Gambar 2.3 Kurva permintaan akan <i>BRT</i> Trans Semarang Ketika terjadi Kenaikan Harga	32
Gambar 2.4 Surplus Konsumen	35
Gambar 2.5 Kerangka Pemikiran Teoritis	47
Gambar 4.1 Pembagian Wilayah Administratif Kota Semarang	72
Gambar 4.2 Peta Jalur Operasional <i>BRT</i> Trans Semarang Koridor I	75
Gambar 4.3 Hasil Uji Heteroskedastisitas (Scatterplot)	88

Gambar 4.4	Uji Normalitas (Histogram)	91
Gambar 4.5	Uji Normalitas (Probability Plot)	92

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
LAMPIRAN 1 Kuesioner Penelitian	106
LAMPIRAN 2 Data Hasil Kuesioner	111
LAMPIRAN 3 Output Regresi	119
LAMPIRAN 4 Surat Penelitian	130
LAMPIRAN 5 Dokumentasi Penelitian	133

BAB I

PENDAHULUAN

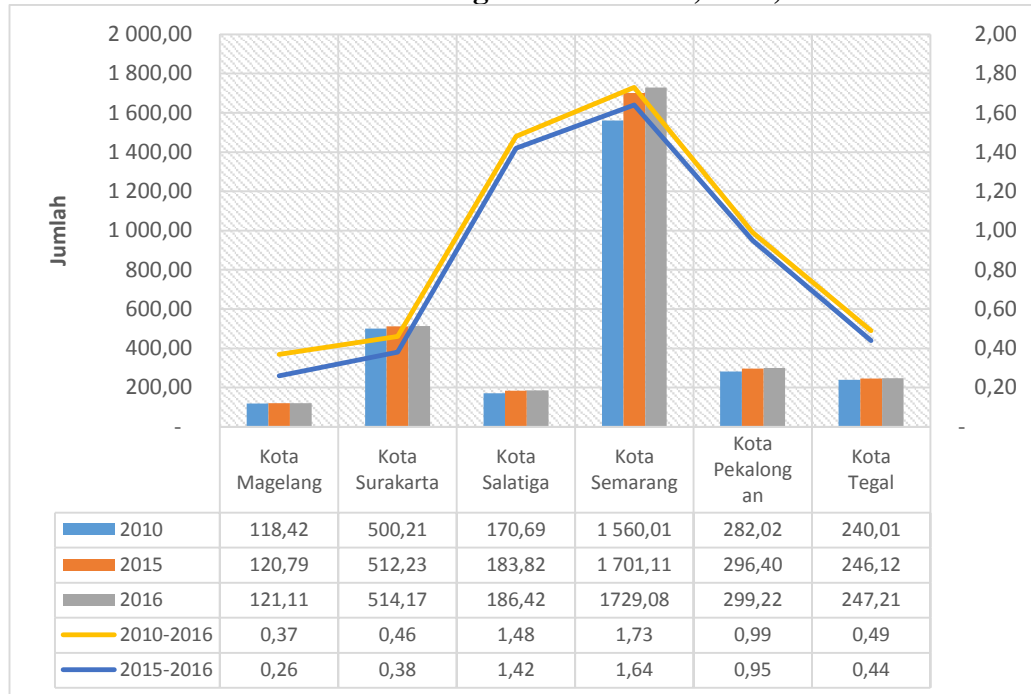
1.1 Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan ekonomi suatu negara tergantung tersedianya pengangkutan dalam negara yang bersangkutan. Dimana Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi di masyarakat menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Karena dengan adanya penggunaan transportasi dapat menciptakan suatu barang yang berguna baik menurut waktu dan tempat (Salim, 2013).

Sedangkan adanya pertumbuhan penduduk pada suatu daerah, akan membawa pengaruh terhadap ketersediaan jasa angkutan yang dibutuhkan. Kemudian adanya pertumbuhan penduduk juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi tumbuh dan kembangnya pembangunan suatu daerah. Jika jumlah penduduk suatu daerah semakin meningkat, maka hal tersebut merupakan akibat adanya pembangunan yang terjadi di suatu daerah tersebut.

Berikut merupakan pertumbuhan penduduk berdasarkan jumlah penduduk dan laju pertumbuhan penduduk menurut 6 (enam) kota di provinsi Jawa Tengah.

Gambar 1.1
Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut 6 (Enam)
Kota di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010, 2015, dan 2016.



Sumber : BPS Jawa Tengah, diolah.

Dilihat dari Gambar 1.1 bahwa jumlah penduduk di 6 (enam) kota provinsi Jawa Tengah tersebut menurut tahun 2010, 2015, dan 2016 mengalami kenaikan tertinggi terjadi di wilayah Kota Semarang yaitu pada tahun 2010 sebesar 1.560.01 jiwa, tahun 2015 sebesar 1.701.11 jiwa dan pada tahun 2016 sebesar 1.729.08 jiwa.

Kenaikan yang dialami Kota Semarang merupakan kenaikan tertinggi dibandingkan enam kota di Jawa Tengah. Sedangkan dilihat dari sisi laju pertumbuhan penduduk, kenaikan terbesar dialami oleh Kota Semarang yaitu tahun 2010 hingga tahun 2016 sebesar 1.73 persen dan tahun 2015 hingga tahun 2016 sebesar 1.64 persen. Maka dengan adanya pertumbuhan penduduk yang tinggi, dan diikuti dengan adanya kenaikan kegiatan ekonomi tersebut. Maka

dengan semakin tingginya kegiatan ekonomi akan meningkatkan terjadinya mobilitas baik manusia maupun barang. Oleh karena itu, adanya peningkatan mobilitas harus diimbangi dengan ketersediaan infrastruktur yang cukup memadai agar tidak menimbulkan permasalahan-permasalahan yang ada. Baik masalah transportasi atau yang lainnya.

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan yang ada di masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien. Sehingga kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan sekecil mungkin (Adisasmita, 2010).

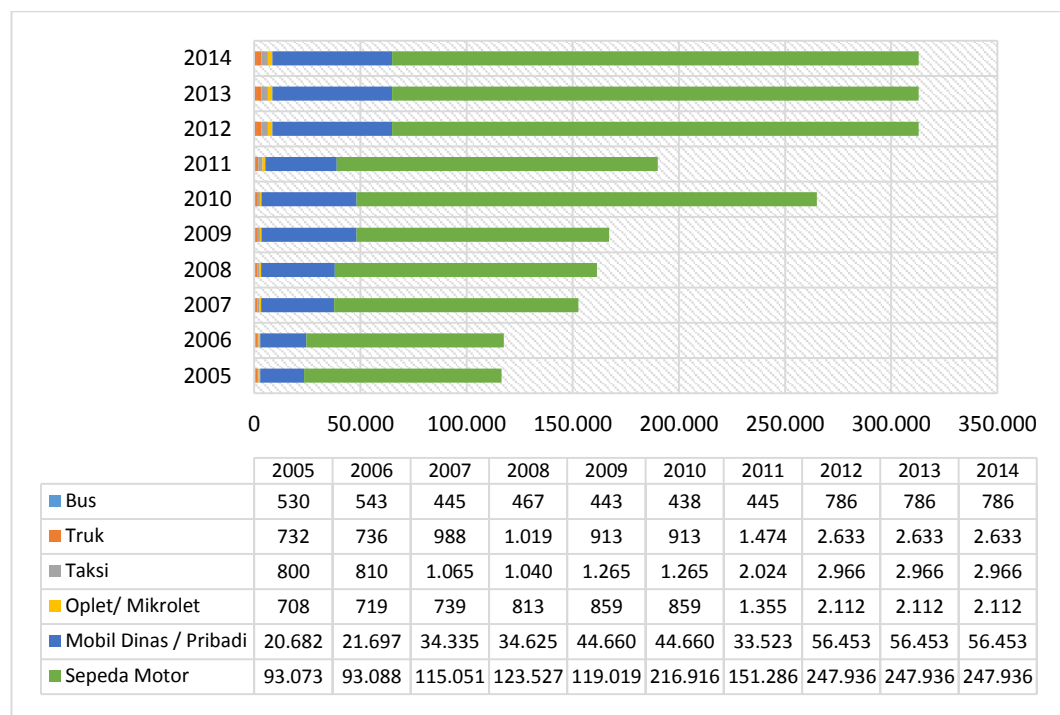
Sedangkan berkaitan dengan fenomena permintaan jasa transportasi, Nasution (2004) mengatakan bahwa permintaan jasa transportasi akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marginal terhadap sesuatu barang, yang satu tinggi yang lain rendah. Dimana apabila arus air akan selalu terjadi dari tempat yang tinggi ke tempat yang rendah, maka arus barang adalah terbalik, yaitu dari tempat yang kegunaan marginal terhadap sesuatu barang rendah ke tempat dimana kegunaan dari barang tersebut tinggi.

Kota Semarang merupakan Ibukota Jawa Tengah dengan luas wilayah 373.70 km² yang memiliki kegiatan yang cukup padat yaitu kepadatan penduduk pada tahun 2016 sebesar 4.628 orang/km². Kegiatan perekonomian

di Kota Semarang terus meningkat karena memiliki letak yang strategis berada di pusat pemerintahan Jawa Tengah. Tidak hanya itu saja, karena letak yang strategis di tengah-tengah pulau yang menjadi jalur utama mobilitas masyarakat di Pulau Jawa. Maka Kota Semarang memiliki kegiatan transportasi yang cukup besar. Berikut merupakan banyaknya jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang menurut jenis kendaraan pada tahun 2005 hingga tahun 2014.

Gambar 1.2

Banyaknya Kendaraan Bermotor Di Kota Semarang Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2005-2014



Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2006-2015, diolah.

Gambar 1.2 diatas menunjukkan bahwa banyaknya kendaraan bermotor dari tahun ke tahun jumlah kepemilikan kendaraan bermotor pribadi terus mengalami peningkatan. Berdasarkan gambar tersebut tercatat pada tahun 2006 sebanyak 93.088 untuk kendaraan sepeda motor dan meningkat hingga tahun

2015 sebanyak 151.286. Selain itu kenaikan kendaraan bermotor juga di ikuti oleh kenaikan pada kendaraan taksi sebesar 810 pada tahun 2010 dan terus meningkat sampai pada tahun 2015 sebesar 2.024. Sehingga hal tersebut menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor meningkat seiring dengan penambahan penduduk dan aktifitas ekonomi.

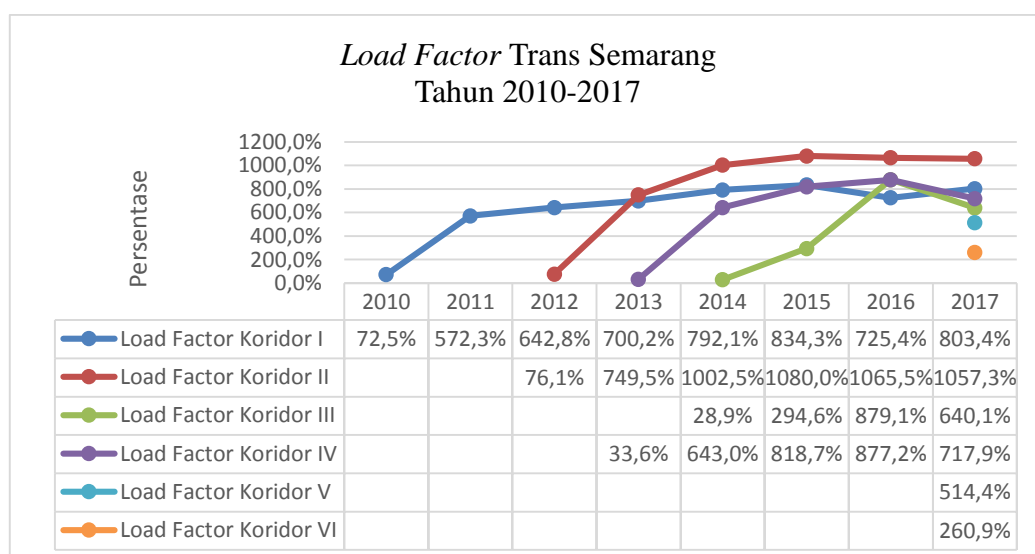
Dalam sistem transportasi, Adisasmita (2010) menyatakan bahwa sistem transportasi memiliki persoalan yang mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan akan pergerakan. Oleh karena itu, usaha pemecahannya dapat dilakukan sebagai berikut : (a) membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan, (b) mengurangi volume arus pergerakan dengan mengurangi jumlah kendaraan pemakai jalan, (c) menggabungkan (a) dan (b) yaitu menyediakan kapasitas secara optimum membangun prasarana transportasi tambahan dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 158 Ayat (1) dijelaskan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Sehingga pemerintah Kota Semarang melalui kebijakannya mengeluarkan angkutan massal berbasis jalan yang dikenal dengan *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Semarang.

Bus Rapid Transit (BRT) atau yang dikenal dengan Trans Semarang merupakan salah satu sarana transportasi massal yang dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di Kota Semarang. Trans Semarang diluncurkan oleh Pemerintah Kota Semarang pada 2 Mei 2009 bertepatan dengan hari jadi Kota Semarang yang ke-462.

Selanjutnya untuk mengamati kinerja transportasi tersebut, maka kenaikan penumpang dapat diamati melalui jumlah angka *Load Factor* BRT Trans Semarang. Angka *load factor* dimaksudkan untuk mengetahui nilai kegunaan dari suatu kapasitas muatan dari moda transportasi tersebut. Dimana angka persentase *load factor* diperoleh dengan menjumlahkan capaian penumpang dibagi dengan kapasitas total maksimum penumpang yang dapat diangkut dan kemudian dikalikan dengan 100 persen. Berikut merupakan angka *load factor* BRT Trans Semarang pada tahun 2010 hingga tahun 2017.

Gambar 1.3
Load Factor BRT Trans Semarang Pada Koridor I - Koridor VI di Kota Semarang Tahun 2010-2017



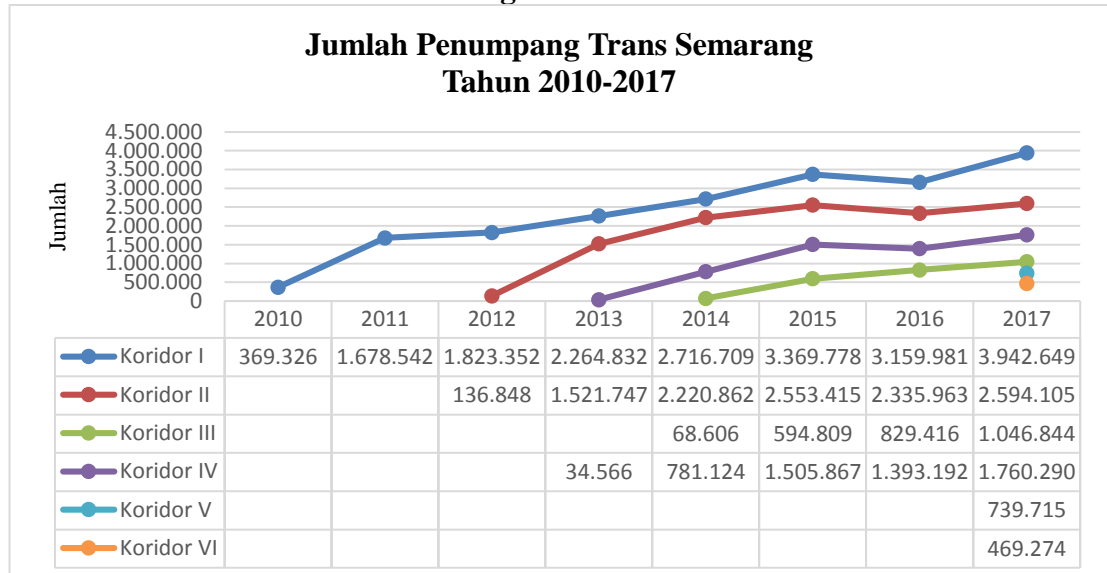
Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang

Gambar 1.5 menunjukkan bahwa angka *load factor* BRT Trans Semarang pada koridor I yang dibuka bulan Oktober tahun 2010 yakni sebesar 72,5 persen mengalami kenaikan pada tahun 2013 sebesar 700,2 persen yang selanjutnya pada tahun 2017 mengalami kenaikan sebesar 803,4 persen. Pada koridor II yang dibuka pada bulan Oktober 2012 yakni sebesar 76,1 persen dan mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 1057,3 persen. Berlanjut pada koridor III yang dibuka pada bulan November 2014 sebesar 28,9 persen dan mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 640,1 persen. Pada koridor IV yang dibuka pada bulan Desember 2013 yakni sebesar 33,6 persen yang kemudian mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 717,9 persen.

Sedangkan pada koridor V dan VI di buka pada bulan yang sama yakni bulan April pada tahun 2017 masing-masing pada koridor V sebesar 514,4 persen dan koridor VI sebesar 260,9 persen. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa *load factor* BRT Trans Semarang dari masing-masing koridor yakni koridor I sampai dengan koridor VI cenderung mengalami kenaikan dari tahun ke tahun.

Selain itu, untuk mengamati fenomena tersebut dapat juga diamati melalui banyaknya jumlah penumpang *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang dari tahun 2010 hingga tahun 2017.

Gambar 1.4
Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang Pada Koridor I - Koridor VI
di Kota Semarang Tahun 2010-2017



Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang

Gambar 1.4 tersebut menunjukkan jumlah penumpang BRT Trans Semarang pada koridor I yang dibuka bulan Oktober tahun 2010 yakni sebesar 369,326 orang mengalami kenaikan pada tahun 2013 sebesar 2,264,832 orang yang selanjutnya pada tahun 2017 mengalami kenaikan sebesar 3,942,649 orang. Pada koridor II yang dibuka pada bulan Oktober 2012 yakni jumlah penumpang sebesar 136,848 orang dan mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 2,594,105 orang. Berlanjut pada koridor III yang dibuka pada bulan November 2014 dengan jumlah penumpang sebesar 68,606 orang dan mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 1,046,844 orang. Pada koridor IV yang dibuka pada bulan Desember 2013 yakni jumlah penumpang sebesar 34,566 orang yang kemudian mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 1,760,290 orang.

Sedangkan pada koridor V dan VI di buka pada bulan April pada tahun 2017 masing-masing pada koridor V dengan jumlah penumpang sebesar 739,715 orang dan koridor VI dengan jumlah penumpang sebesar 469,274 orang.

Sehingga adanya fenomena tersebut dapat disimpulkan bahwa adanya kecenderungan kenaikan jumlah penumpang BRT Trans Semarang pada tiap koridor dari tahun ke tahun. Dan tidak hanya itu saja, bahwa adanya BRT Trans Semarang di Kota Semarang semakin diminati oleh masyarakat sebagai sarana untuk menunjang aktivitas sehari-hari.

Berdasarkan analisis latar belakang tersebut, maka peneliti akan melakukan penelitian dengan judul “ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SEMARANG (*Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*)”.

1.2 Rumusan Masalah

Pertumbuhan ekonomi suatu negara tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara yang bersangkutan. Dimana Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan penduduk suatu daerah akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan.

Kota Semarang sebagai Ibukota Jawa Tengah memiliki tingkat laju pertumbuhan tertinggi di wilayah provinsi Jawa Tengah. Maka dengan adanya pertumbuhan penduduk yang tinggi di ikuti dengan adanya kenaikan kegiatan ekonomi. Maka semakin tingginya kegiatan ekonomi akan meningkatkan mobilitas manusia maupun barang. Sehingga peningkatan mobilitas harus di imbangi dengan infrastruktur yang cukup memadai agar tidak menimbulkan permasalahan transportasi.

Pemerintah melalui kebijakannya yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Sehingga pemerintah Kota Semarang melalui kebijakannya tersebut, mengeluarkan transportasi angkutan massal berbasis jalan yang dikenal dengan *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*.

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang merupakan salah satu transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat. Berdasarkan fenomena tingginya angka *load factor* dan tingginya jumlah penumpang yang ada, hal

tersebut menunjukkan tingginya permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang oleh masyarakat. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang. Berdasarkan uraian di atas, maka dalam penelitian ini dapat ditarik beberapa pertanyaan dalam penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh biaya perjalanan BRT Trans Semarang terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?
2. Bagaimana pengaruh penggunaan transportasi lain terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?
3. Bagaimana pengaruh pendapatan pengguna jasa terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?
4. Bagaimana pengaruh keamanan dan kenyamanan terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?
5. Bagaimana pengaruh ketepatan waktu terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi pengaruh biaya perjalanan BRT Trans Semarang terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
2. Mengidentifikasi pengaruh penggunaan transportasi lain terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
3. Mengidentifikasi pengaruh pendapatan pengguna jasa terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
4. Mengidentifikasi pengaruh keamanan dan kenyamanan terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
5. Mengidentifikasi pengaruh ketepatan waktu terhadap permintaan jasa transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang?

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi pemerintah Kota Semarang khususnya bagi Badan Layanan Umum (BLU) *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang untuk dapat selalu meningkatkan kualitas pelayanan yang lebih baik bagi pengguna jasa transportasi tersebut.

2. Menyampaikan informasi bagi semua pihak yang berminat dan adanya kepentingan dengan masalah ini.
3. Memperluas khasanah ilmu pengetahuan sehingga dapat digunakan sebagai rujukan bagi penelitian selanjutnya yang akan melakukan penelitian serupa.
4. Sebagai sarana pembelajaran dalam memahami permasalahan transportasi yang ada di Kota Semarang.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab I merupakan pendahuluan yang menjelaskan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : Telaah Pustaka

Bab II menerangkan tentang tinjauan pustaka yang berisi mengenai dasar teori yang mendasari penelitian ini, baik dari berbagai penelitian yang dilakukan sebelumnya dan kerangka pemikiran yang telah disusun.

BAB III : Metode Penelitian

Bab III menyajikan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, mencakup variabel penelitian, jenis dan definisi operasional variabel penelitian, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV : Hasil dan Pembahasan

Bab IV memberikan gambaran umum mengenai objek penelitian, baik kondisi Kota Semarang maupun jasa transportasi BRT Trans Semarang yang diuraikan dalam hasil analisis data.

BAB V : Penutup

Bab V merupakan penutup yang menjelaskan mengenai kesimpulan, keterbatasan dan saran yang diperoleh dari hasil penelitian.