

BAB II

STUDI PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Kebutuhan akan transportasi timbul dari kebutuhan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai salah satu kegiatan yang memungkinkan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Berdasarkan pengertian diatas maka setiap transportasi mengakibatkan terjadinya perpindahan dan pergerakan yang berarti terjadinya lalu lintas. (Sardjono, 1991)

Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh transportasi adalah berupa nilai tempat (*Place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Lebih daripada itu, peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Adapun sistem transportasi dibedakan atas ; (Papacotas, 1987)

1. Transportasi Darat ;
 - a. Jalan Raya
 - b. Jalan Kereta Api
2. Transportasi Udara ;
 - a. Domestik

- b. Internasional
- 3. Transportasi Air ;
 - a. Pedalaman
 - b. Pesisir Pantai
 - c. Laut
- 4. Transportasi dalam Pipa Darat dan Laut ;
 - a. Minyak
 - b. Gas
 - c. Dan lain-lain.

“Untuk mengimbangi dan menekan laju peningkatan angkutan pribadi harus dilakukan perbaikan sistem angkutan umum berdasarkan kemampuan angkut yang besar, kecepatan yang tinggi, keamanan dan kenyamanan perjalanan yang memadai. Karena digunakan secara massal, maka haruslah dengan biaya perjalanan yang memadai dan terjangkau. (Tamin, 1997)”

“Warpani (1990) mengatakan bahwa perpindahan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain membutuhkan sarana berupa angkutan. Secara garis besar angkutan dapat dikategorikan menjadi dua bagian berdasarkan apa yang diangkut, yaitu angkutan barang dan penumpang. Angkutan penumpang sendiri berdasarkan kepemilikan kendaraan dibagi menjadi dua bagian yaitu angkutan pribadi dan umum. Angkutan pribadi ialah kendaraan pribadi yang dalam operasinya bebas menentukan lintasan sendiri sejauh tidak melanggar ketentuan peraturan lalu lintas. Sedangkan angkutan penumpang adalah angkutan orang yang ditekankan pada jenis angkutan umum penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau besar, dengan lintasan tetap dan dapat dipolakan secara

tegas, termasuk didalamnya angkutan kota, kereta api, angkutan air, atau angkutan udara”.

“Model distribusi perjalanan dapat digunakan untuk memprediksi jumlah perjalanan dari daerah asal (*generations*) dan yang tertarik ke daerah tujuan (*attractions*). Bangkitan dan tarikan memberikan suatu gagasan dari tingkat pelayanan di dalam daerah studi tetapi belum tentu memenuhi untuk dipakai sebagai model atau pengambilan keputusan (Ortuzar, 1994)”.

“Perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zona lain, dan ini dikenal sebagai perjalanan antar zona atau distribusi perjalanan. Selanjutnya orang akan memilih kendaraan yang akan digunakan untuk melakukan perjalanan yang dimaksud. Perjalanan antar zone ini tidak mengandung arti pembagian macam kendaraan, melainkan semata-mata meliputi asal dan tujuan perjalanan (Dickey, 1975)”.

2.2 Landasan Teori

2.2.1. Manfaat Transportasi

Transportasi mempunyai peran yang sangat penting dalam rangka pemenuhan kebutuhan manusia tetapi perlu diingat bahwa transportasi bukanlah tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, manfaat transportasi dapat pula dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan dalam segi ekonomi, sosial dan politik serta kewilayahan.

a. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi dan pertukaran kekayaan-segala sesuatu yang bisa diperoleh dan berguna. Kegiatan ekonomi juga bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa ke tempat produksi dan hasil produksi dibawa ke pasar. Selain itu, dengan transportasi pula para konsumen datang ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhannya seperti pasar, rumah sakit, pusat rekreasi dan lain-lainnya.

b. Manfaat Sosial

Manusia umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain sehingga ia akan menyisihkan waktunya untuk kegiatan sosial. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi tentu sangat membantu didalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain;

1. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
2. Pertukaran maupun penyampaian informasi
3. Perjalanan untuk bersantai
4. Perluasan jangka perjalanan sosial
5. Pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja, dan
6. Bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat Politis

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 13.600 pulau besar dan kecil dengan luas wilayah ribuan km² serta merupakan negara kesatuan. Keadaan demikian mengakibatkan pengangkutan atau transportasi menduduki tempat teramat penting dilihat dari kacamata politik.

Ada beberapa manfaat politis dari transportasi yang dapat berlaku bagi negara manapun, yaitu sebagai berikut :

- 1) Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- 2) Transportasi menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.
- 3) Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin sekali bergantung pada transportasi yang efisien, yang memudahkan memobilisasi segala (kemampuan atau ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang.
- 4) Sistem transportasi yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah bencana.

d. Manfaat kewilayahan.

Transportasi dibutuhkan untuk mengatasi kesenjangan jarak antara tempat asal dan tujuan dalam perpindahan atau pergerakan barang, jasa dan manusia itu sendiri.

Hubungan transportasi dengan tata guna lahan itu sendiri sangat erat dimana kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakikatnya

merupakan kegiatan yang menghubungkan dua lokasi lahan yang berbeda tetapi mungkin pula sama. Dengan kata lain, transportasi adalah bagian dari kegiatan ekonomi yang bersangkutan-paut dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografi barang atau orang.

2.2.2 Angkutan Laut

Angkutan laut adalah jenis transportasi yang hampir sama tuanya dengan sejarah manusia. Namun selama ribuan tahun lamanya pelayaran dilakukan dengan kapal-kapal layar yang masih terbatas daya angkut dan jangkauan pelayarannya. Pelayaran maju pesat sesudah mesin kapal diciptakan pada abad ke-18. Dalam tahun 1950-an, kapal bermotor mesin diesel telah menggantikan kapal bermesin uap. Sepuluh tahun setelah itu diluncurkan kapal bertenaga nuklir, walaupun belum dioperasikan secara penuh untuk komersial karena biayanya masih terlalu mahal.

2.2.2.1 Sejarah PT PELNI

Perkembangan angkutan laut khususnya nasional dimulai dari zaman penjajahan Belanda dimana pada waktu itu perusahaan pelayaran dikuasai oleh KPM (1890) milik Belanda yang bersifat monopoli dan menganut prinsip *capotage* Prinsip ini adalah kegiatan pelayaran yang hanya dilakukan oleh perusahaan pelayaran dalam negeri dan perusahaan pelayaran asing tidak boleh ikut dalam pelayaran dalam negeri. Akibat Perang Dunia (PD) II, kegiatan pelayaran terhenti karena banyak kapal yang digunakan untuk perang dan beberapa pelabuhan menjadi rusak.

Tugas tidak ringan dipikul PT. PELNI yang didirikan pada tanggal 28 April 1952 untuk menjadi tulang punggung angkutan laut nusantara. Kepercayaan ini disatu segi adalah sesuatu yang membanggakan, tetapi di sisi lain mengandung tantangan yang amat berat. Sebab di satu pihak dianut prinsip-prinsip teknis-ekonomis sebuah perusahaan, sedang dipihak lain harus melayani trayek-trayek pelayaran yang non ekonomis. PT PELNI terus menerus memperkuat armadanya, baik armada kapal penumpang yang diterima dari pemerintah, maupun armadakapal barang tipe caraka. Semuanya ini dioperasikan untuk memperlancar distribusi barang-barang kebutuhan pokok dan mobilitas masyarakat.

Didirikannya PT PELNI mengakibatkan tumbuhnya dualisme pada pelayaran dalam negeri. Keadaan ini berakhir pada tahun 1957 dengan dinasionalisasikannya kapal KPM menjadi PELNI. Disaat yang sama, tumbuh pula beberapa perusahaan pelayaran swasta nasional lainnya. Keadaan politik yang tidak stabil mengakibatkan usaha pelayaran mengalami kelesuan, yaitu muatan yang terbatas, kesukaran untuk mendapatkan dana, kapal yang kurang terawat, kemampuan manajemen yang terbatas, dan lain-lain. Keadaan prasarana juga mengalami penurunan sehingga produktivitas kapal bertambah rendah.

Walaupun PT. PELNI bukan merupakan satu-satunya perusahaan pelayaran di Indonesia, pemerintah menyadari bahwa dalam tiap keadaan harus ada yang dapat diandalkan untuk melaksanakan tugas-tugas pokok, karena sejarah telah mengajarkan kita betapa pentingnya sistem pelayaran yang tetap dan teratur bagi Indonesia. Dimasa penjajahan hal ini terungkap dalam semboyan berbahasa Belanda "*Heers Over KPM, Heers over Binnenlands Bestuur*", yang artinya

secara bebas adalah “Kuasai KPM untuk dapat menguasai Pemerintahan Dalam Negeri (Hindia Belanda)”.

PT. PELNI menempati posisi strategis dengan empat misi pokok yang diembannya. Misi tersebut adalah sebagai berikut ;

1. PT. PELNI harus dapat menjadi sarana yang dapat diandalkan sebagai tulang punggung angkutan laut antar pulau secara tetap dan teratur.
2. Ikut menjaga keutuhan Wawasan Nusantara sebagai wawasan yang memandang rakyat, bangsa dan negara serta wilayahnya sebagai satu kesatuan yang utuh dan tidak dapat dipisahkan dalam IPOLEKSOSBUDHANKAMNAS.
3. Ikut meratakan pembangunan serta hasil-hasilnya yang diwujudkan dalam bentuk RLS dan pelayaran perintis. Pelayaran perintis merupakan kelengkapan sistem RLS yang bertujuan untuk mematahkan isolasi daerah-daerah terpencil untuk kemudian mendorong kegiatan ekonomi, sosial dan pemerintahan di daerah itu. Selain pelayaran perintis, PT. PELNI juga melaksanakan angkutan transmigrasi.
4. PT. PELNI sebagai agen pemerintah, merupakan stabilisator dalam pelaksanaan pemerintah di bidang angkutan laut nasional.

2.2.2.2. Perkembangan PT. PELNI

Dalam proses pertumbuhannya, PT. PELNI sebagai BUMN yang sekaligus merupakan pelaksana kebijakan pemerintahan, banyak dipengaruhi oleh berbagai perubahan situasi politik dan ekonomi yang secara tidak langsung ikut mempengaruhinya. Pada tahun 1961 pemerintah mengubah status PT. PELNI dari

Persero menjadi Perusahaan Negara (PN). Ini tercantum dalam lembaran Negara RI no. L.N 1961. Kemudian pada tahun 1975, terjadi lagi perubahan status PELNI dari PN kembali ke PT sesuai dengan Akte Pendirian no 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan termaktub dalam L.N RI no 562-1976 dan tambahan berita Negara RI tanggal 27 Juni 1976 No 60 hingga kini.

Dalam mengelola PT. PELNI, pimpinan perusahaan terus berusaha sejauh mungkin dapat memenuhi kriteria sebagai perusahaan yang sehat. Guna menunjang tercapainya sasaran perusahaan, maka sebagai penjabaran strategi fungsional bidang organisasi dan penyempurnaan berbagai peraturan, meningkatkan program pendidikan dan pelatihan serta mengadakan perbaikan kesejahteraan karyawan.

Langkah yang meminta pengorbanan cukup besar ini bukanlah hal yang mudah, karena semuanya berkaitan dengan berbagai macam aspek. Prinsip "*reward and punishment*" dilaksanakan secara ketat dalam rangka memberikan pengarahannya kepada pegawai, mana yang patut diteladani dan mana yang harus diperbaiki. Dengan demikian dapat tercipta disiplin sesuai dengan ketentuan perusahaan.

Untuk masa sekarang ini, perkembangan perusahaan pelayaran nasional sangat menjanjikan seiring dengan keberhasilan pembangunan yang menyebabkan meningkatnya produksi di berbagai sektor. Hal ini juga menyebabkan muatan angkutan laut dari tahun ke tahun semakin meningkat.

2.2.3 Karakteristik dan Jenis Kapal

Kapal sebagai sarana pengangkut muatan mempunyai ciri-ciri tersendiri dalam menangani muatannya. Muatan ini dapat berbentuk gas, cair, dan padat. Guna mendalami karakteristik kapal, maka terdapat beberapa ragam faktor penentu, baik dilihat dari segi material, fungsi dan operasi kapal, yaitu antara lain:

- a. Bahan material kapal yang dipakai ; baja, kayu, ferro semen, fiberglass dan lain sebagainya,
- b. Fungsi sebagai kapal ; kapal penumpang., kapal barang umum, kapal curah, kapal peti kemas, kapal tanki, kapal tunda, kapal ikan, dan lain sebagainya
- c. Sistem pengendali dan penggerak ; mekanik, semi otomatis, diesel sebagai kekuatan penggerak utama.
- d. Daerah operasi kapal ; jarak dekat, sedang atau jauh yang disesuaikan dengan perairan laut.

Secara umum bentuk badan kapal dapat dibagi sebagai berikut ;

- a. Dasar rata (*flat bottom*), biasa terdapat pada kapal-kapal ukuran besar.
- b. Dasar semi rata (*semi flat bottom*), biasa terdapat pada kapal-kapal ukuran sedang / kecil.
- c. Dasar landai (*deep bottom*) , kapal untuk kecepatan tinggi.

Dalam bidang pelayaran telah beroperasi beberapa jenis kapal seperti kapal penumpang (*passanger vessel*), kapal barang (*general cargo vessel*) yang konvensional, kapal peti kemas (*countainer vessel*) yang dapat berupa semi *container* atau *full countainer*, kapal pengangkut kayu (*log carrier*) dan kapal

tangki pengangkut minyak (*tankers*). Selain kapal, unsur pengangkut angkutan lain dapat berupa pelabuhan, alur pelayaran, peralatan telekomunikasi yang harus ada bagi kelancaran dan keselamatan pelayaran.

Berikut adalah ciri-ciri pengangkutan laut :

1. Muatan barang maupun penumpang yang diangkut dalam jumlah yang besar dan jarak yang jauh.
2. Biaya angkutan relatif lebih murah atau rendah.
3. Kecepatan berlayar rendah atau lambat, hanya mencapai 15-20 mil laut / jam.
4. Banyaknya *handling cargo* yang mengalami beberapa kali pengalihan pada waktu dimuat ke kapal dan di pelabuhan tujuan.

Angkutan laut mempunyai berbagai fasilitas :

- a. Kapal sebagai fasilitas operasi yang merupakan sarana angkutan dapat dibedakan lagi menjadi kapal penumpang dan kapal barang.
- b. Fasilitas basis (prasarana) terdiri atas pelabuhan, alur pelayaran dan navigasi, serta komunikasi sebagai fasilitas keselamatan pelayaran.

2.2.4 Bangkitan Perjalanan

Bangkitan perjalanan adalah jumlah perjalanan yang berasal dari satu zona atau tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan atau zona. Bangkitan ini meliputi lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi dan lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan perjalanan tersebut tergantung 2 aspek tata guna lahan yaitu :

- Jenis tata guna lahan

- Jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan tersebut.

Berdasarkan tujuan perjalanan, ada 5 (lima) kategori yang tujuan perjalanan yang sering digunakan, yaitu :

- a. Perjalanan ke tempat kerja
- b. Perjalanan dengan tujuan pendidikan
- c. Perjalanan ke tempat belanja
- d. Perjalanan untuk kepentingan social
- e. Dan hal-hal lainnya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan atau membangkitkan sejumlah orang untuk melakukan perjalanan dari satu zona ke zona lainnya adalah :

- a. Tarif
- b. Tingkat pendapatan
- c. Kepentingan perjalanan
- d. Waktu perjalanan
- e. Kenyamanan dalam perjalanan
- f. Keamanan.

2.2.5 Pemilihan Moda dan Perilaku Perjalanan

Pemilihan moda adalah prosedur mengalokasikan perjalanan-perjalanan diantara berbagai usulan moda perjalanan seperti mobil versus mobil, mobil versus angkutan rel atau angkutan jalur lintas tetap lainnya, bis versus angkutan

rel atau jalur khusus lainnya, dan mungkin *van*, taksi, atau *jitney*, yang beberapa diantaranya beroperasi berdasarkan kebutuhan.

Beberapa model terdahulu untuk pemisahan moda angkutan menggunakan karakteristik sosial ekonomi dari daerah-daerah asal dan tujuan sebagai alat ukur (*predictor*). Pendekatan lain juga menyertakan karakteristik sistem transportasi yang bersaing (*compete*).

Model pemilihan perilaku yang disebut “dipecah” atau “berdasarkan perjalanan”, berusaha untuk menilai “kekuatan pendorong”, yang mempengaruhi pemilihan mengenai perjalanan. Harus dipahami bahwa tiap individu dalam masalah sosial dan ruang lingkup kehidupannya, secara subyektif menilai faktor-faktor yang berbeda seperti :

1. Tingkat pendidikan dan kedudukan
2. Tingkat pendapatan
3. Biaya pengendalian dan parkir terhadap angkutan, kemacetan, waktu yang dipakai termasuk berjalan dan menunggu serta nilai-nilai yang tersangkut pada waktu yang diberikan masing-masing individu
4. Maksud perjalanan yang akan menggambarkan keperluan-keperluan seperti jadwal pertemuan, membawa paket-paket dan lain-lain.
5. Kenyamanan dan kebersihan kendaraan
6. Keleluasaan pribadi
7. Pertimbangan kecelakaan atau keselamatan pribadi
8. Ketergantungan.

9. Kesempatan untuk melakukan aktivitas-aktivitas seperti mengobrol, mendengarkan radio, bekerja atau membaca.

“Model pemilihan moda transportasi merupakan bagian yang sangat penting dari perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan oleh karena model pemilihan moda transportasi menjadi kunci yang memainkan peranan angkutan umum dalam pembuatan kebijakan transportasi.(Ortuzar, 1994)”.

Model pemilihan moda yang baik akan memasukkan faktor-faktor penting seperti tipe dari perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, maupun tingkat pelayanan dari sistem transportasi. Berikut adalah beberapa variable yang terdapat dalam faktor-faktor yang telah disebutkan diatas.

1. Karakteristik pelaku perjalanan

Secara umum adalah :

- a. Ketersediaan / kepemilikan kendaraan
- b. Kepemilikan lisensi
- c. Kondisi rumah tangga (sendiri, berkeluarga, memiliki anak)
- d. Pendapatan
- e. Kepadatan penduduk

2. Karakteristik dari perjalanan

Pemilihan moda sangat dipengaruhi oleh :

- a. Maksud dari perjalanan
- b. Kapan perjalanan dilakukan

3. Karakteristik dan fasilitas transportasi

- a. Ketersediaan dan biaya trayek
- b. Kenyamanan dan kecocokan
- c. Dapat dipercaya dan teratur
- d. Keamanan

Manusia dapat memilih moda transportasi yang paling menguntungkan, baik dari segi ekonomi, efisiensi maupun tingkat pelayanan yang diinginkan. Pada kondisi tertentu pemakai alat transportasi dalam melakukan perjalanan dapat memilih beberapa alternatif dari alat transportasi yang tersedia.

Mannering (1990), menyatakan bahwa proses penentuan keputusan perilaku perjalanan merupakan proses yang rumit. Kondisi sosial ekonomi dan pola aktifitas pelaku perjalanan merupakan faktor utama yang berpengaruh terhadap keputusan pelaku perjalanan tersebut. Dalam melakukan prediksi permintaan transportasi perlu didasarkan pada faktor keputusan pelaku perjalanan, dalam hal ini bagaimana perilaku konsumen yang menggunakan jasa transportasi tersebut. Keputusan-keputusan yang dibuat oleh pelaku perjalanan sangat menentukan kuantitas, distribusi moda dan rute serta waktu dari sarana angkutan dalam jaringan transportasi.