

BAB III

LANDASAN TEORI

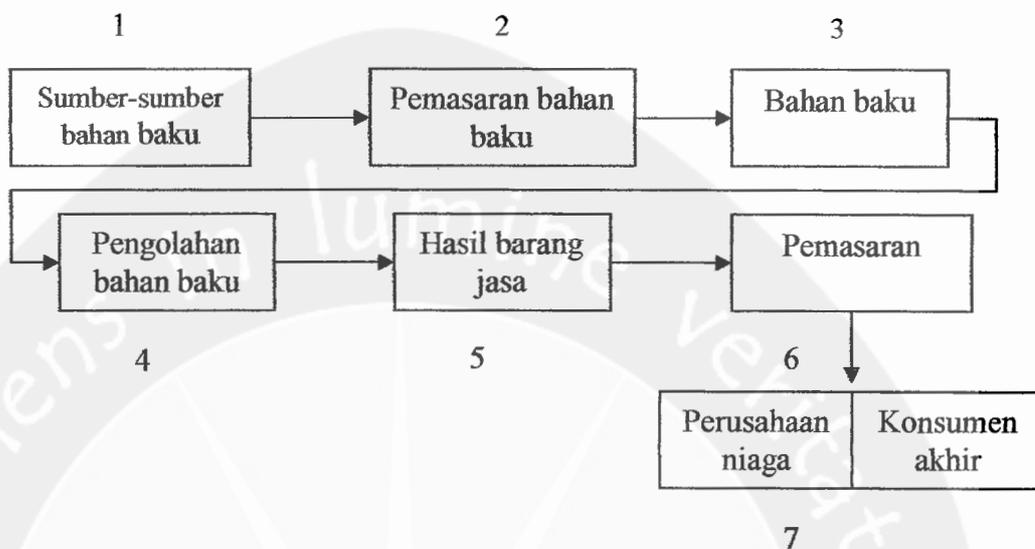
3.1. Peranan Transportasi

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*).

1. Transportasi dan kehidupan masyarakat

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi (darat, laut, dan udara). Selain itu transportasi melaksanakan penyeberan penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyeberan penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi. Dalam Repelita Tahap II yang merupakan pembangunan tinggal Landas (*Take off*) untuk 25 tahun yang akan datang peranan transportasi teramat penting, terutama untuk wilayah Indonesia bagian Timur. Moda transportasi yang banyak digunakan nantinya ialah pengangkutan melalui laut dengan menggunakan kapal-kapal barang (*cargo ship*) di samping memanfaatkan kapal-kapal penumpang (*passanger ship*).

Secara skematis dapat digambarkan di sisi peranan moda transportasi.



Gambar 3.1 Skematis Peranan Moda Transportasi

Keterangan :

1. Sumber bahan baku tersebar di berbagai tempat/daerah.
2. Pemasaran bahan baku kepada pemakai (Perusahaan Industri atau dijual ke pasar). Untuk pemasaran bahan baku, dibutuhkan moda transportasi yang mengangkut dari sumber bahan baku.
3. Arus dan titik 3, 4 dan 5 merupakan pengolahan bahan baku dalam industri yang menghasilkan barang-barang jadi (*finished goods*). Dalam pabrik dan truck (*material handling* dan transportasi).

Hasil barang-barang jadi yang diproduksi oleh industri dipasarkan untuk dijual kepada perusahaan niaga dan konsumen akhir. Untuk mengangkut diperlukan moda transportasi oleh pembeli dan seterusnya.

2. Spesialisasi secara geografis

Tiap-tiap daerah mempunyai kekhususan dalam arti spesialisasi yang berbeda untuk masing-masing daerah dan wilayah. Contohnya : hasil kerajinan Tasikmalaya, Yogyakarta, Kalimantan, Palembang berbeda untuk tiap-tiap daerah. Hasil-hasil suatu daerah yang dikarenakan spesialisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual atau dipasarkan, bilamana tersedia alat pengangkutan yang cukup serta memadai.

3. Produksi yang ekonomis

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi, ada kaitannya transportasi dengan produksi dalam arti untuk pelembaran komoditi tersebut ke pasar (*market*). Di sini kelihatan ada hubungan transportasi dengan produksi :

- a. dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengecam keuntungan dari produksi,
- b. oleh karena itu, harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan seefisien mungkin,
- c. dengan efektif dan efisien pengelolaan moda transportasi memberikan dampak makro dan mikro terhadap Pembangunan Ekonomi.

4. Pembangunan Nasional dan Hankamnas

Selain peranan transportasi tersebut di atas, hal yang sangat penting bagi negara Indonesia ialah:

- a. pembangunan Nasional dan pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan,

b. pertahanan dan Keamanan Nasional bangsa Indonesia (Hankamnas)

Di samping itu transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh. (Salim, A.,1993)

3.2. Transportasi Laut

Transportasi laut sebagai salah satu sub sistem transportasi harus mampu menggerakkan pembangunan daerah dalam rangka pemantapan wawasan nusantara. Pelabuhan akumulasi utama yang ada harus mengarah pada pemenuhan kebutuhan fasilitas bongkar muat untuk kapal-kapal nusantara. Di Indonesia peranan angkutan laut sangat penting, artinya karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.508 pulau. Membina angkutan laut tidak hanya memperlancar antar pulau atau daerah yang merupakan satu kesatuan wilayah (wawasan nusantara), tetapi yang akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan lebih merata di seluruh wilayah. Kelancaran angkutan laut membantu penciptaan sasaran pembangunan nasional melalui pengembangan potensi ekonomi yang ada. Tujuan pembangunan transportasi laut adalah menyediakan sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai serta mampu menunjang distribusi orang dan barang antar pulau yang terintegrasi moda transportasi lainnya. Program ini meliputi pengembangan fasilitas pelabuhan laut, pembangunan fasilitas keselamatan pelayaran serta pemeliharaan dan armada pelayaran. (Nasution, M.N., 2004)

3.3. Karakteristik Penumpang

Pada faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. variabel-variabel tersebut di antaranya : frekuensi perjalanan, jenis kelamin, kelas tiket jenis kapal yang dipilih, lama menentang di tempat tujuan, maksud perjalanan, pendapatan keluarga perbulan, pendapatan pribadi perbulan, tingkat pendidikan, dan usia.

3.5. Analisis Permintaan Transportasi (*Transportation Demand Analysis*)

Menurut Miro, F. (2004), Analisis permintaan transportasi merupakan proses yang berusaha menghubungkan antara pertama kebutuhan akan jasa transportasi, dengan kedua aktivitas sosial ekonomi yang menimbulkan kebutuhan transportasi tersebut.

1. Karakteristik yang lebih spesifik dari permintaan transportasi

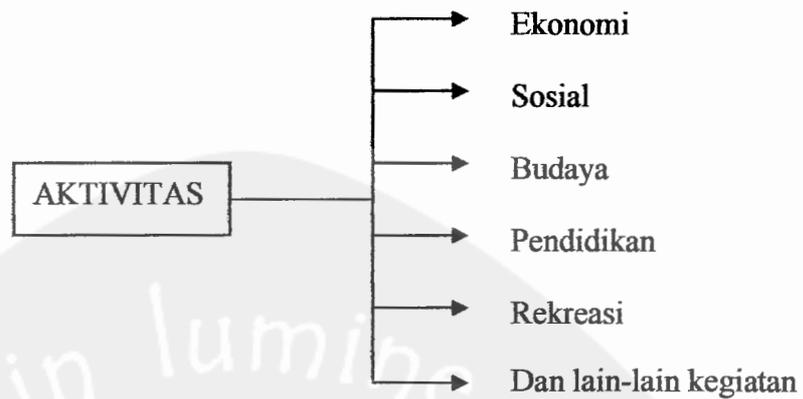
Dari sifat umum kebutuhan akan jasa transportasi dapat diturunkan karakteristik yang lebih spesifik dari kebutuhan akan jasa transportasi.

a. Karakteristik non spasial (bukan berdasarkan ruang/*space*)

Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab timbulnya kebutuhan akan jasa transportasi, berdasarkan bukan ruang ini, kita harus memformulasikan tiga pertanyaan penting berikut.

1. Mengapa terjadi kebutuhan akan jasa transportasi? (*why*)

Kebutuhan akan jasa transportasi terjadi karena adanya aktivitas-aktivitas berikut.



Gambar 3.2. Bagan Aktivitas Kebutuhan Transportasi

Aktivitas-aktivitas ini akan menimbulkan kebutuhan untuk melakukan perjalanan dari satu lokasi lain dimana aktivitas itu berasal sehingga terbentuklah semacam klasifikasi profil perjalanan (*trip profile*) yang sesuai dengan aktivitas masyarakat. Pada masing-masing profil perjalanan ini dapat dihitung jumlah perjalanan yang dilakukan dan ini dijadikan sebagai jumlah kebutuhan akan jasa transportasi untuk tiap-profil perjalanan seperti : banyaknya jumlah perjalanan atau jumlah kebutuhan akan jasa transportasi untuk perjalanan bekerja (kelompok aktivitas ekonomi), jumlah kebutuhan akan jasa transportasi untuk perjalanan sekolah (kelompok aktivitas pendidikan), dan seterusnya.

2. Kapan terjadi kebutuhan akan jasa transportasi? (*when*)

Beberapa perjalanan cenderung memiliki jadwal, artinya terjadi dalam waktu yang teratur. Contohnya seperti perjalanan ke dan tempat mencari nafkah (tempat bekerja) yang dibentuk oleh aktivitas ekonomi, dan perjalanan ke dan dari sekolah/kampus yang dibentuk oleh aktivitas pendidikan (profil perjalanan sekolah). Selanjutnya ada pula

profil perjalanan yang terjadinya sekali dalam seminggu, sebulan, setahun atau tidak menentu, seperti profil perjalanan wisata ke dan dari objek yang cenderung banyak terjadi setiap hari minggu atau libur, profil perjalanan ibadah seperti ibadah haji (ke dan dari tanah suci) yang cenderung teratur sekali setahun. Profil perjalanan lain yang bersifat tidak teratur waktunya adalah perjalanan sosial (ke dan dari tempat pertemuan sosial, rumah kerabat dan lain-lain) terjadwal atau tidak bersifat rutinitas.

3. Apa moda transportasi yang digunakan ? (*What*)

Dalam melayani jumlah perjalanan yang terjadi, tentu disediakan fasilitas-fasilitas transportasi berupa alat angkutan (sarana). Dengan mempertimbangkan kondisi geografis suatu wilayah tentu kita tidak bisa satu jenis moda transportasi saja, tetapi untuk mencapai suatu tingkat efektifitas tertentu disediakanlah lebih dari satu jenis moda transportasi. Dalam keadaan seperti ini, jumlah perjalanan yang dalam hal ini adalah orang-orang yang melakukan perjalanan (*trip maker*) akan dihadapkan kepada beberapa alternatif pilihan alat angkut (moda transportasi) apa yang digunakan untuk mencapai tujuan.

b. Karakteristik spasial (berdasarkan ruang/*space*)

Kebutuhan akan jasa transportasi timbul disebabkan oleh karena tempat-tempat beraktivitas orang-orang yang melakukan perjalanan tersebar secara spasial sebagai akibat dari kebijakan pengaturan tata ruang suatu wilayah yang disebut dengan *land use planning*. Dalam kaitannya

melawan jarak fisik ini, maka timbullah keinginan orang untuk melakukan pergerakan/perjalanan dengan alat bantu mencapai melawan jarak berupa fasilitas transportasi yang terintegrasi dalam sistem transportasi. Variabel-variabel yang secara hipotesis dapat menimbulkan kebutuhan akan transportasi (keinginan seseorang untuk melakukan perjalanan) di antaranya adalah :

1. variabel terikat (*dependent variabel*)

sifat variabel ini sangatlah kualitatif sebab hal ini sangat sulit diukur secara kuantitatif. Keinginan orang untuk bergerak sangatlah tidak sama atau heterogen.

2. variabel bebas (*independent variabel*)

variabel ini secara hipotesis adalah penyebab atau pendorong bangkitnya lalu-lintas orang, barang dan kendaraan dari asal ke tujuan. Variabel ini ada 2 kelompok yaitu:

a. dari sistem kegiatan orang :

1. variabel penduduk (*population*),
2. variabel sosio-ekonomi (pendapatan, jumlah keluarga),
3. variabel tata guna lahan (*spasial/land use*), dll.

b. dari sistem transportasi :

1. variabel tingkat pelayanan (*service*),
2. variabel biaya transportasi (*price*),
3. variabel kenyamanan (*convencience*),
4. variabel waktu perjalanan (*travel time*), dll.