

# **Transportation Service Demand Analysis in Supporting Commerce Sector In Indragiri Hulu District**

**By : Shinta Ikada Rusmana**  
**NIM : 0702120463**

## **Abstract**

This research is held in Indragiri Hulu District which is aimed to know the factors that effect the demand of transporation service to support the commerce sector in Indragiri Hulu District. Descriptive analysis method and likert scale analysis is used to cultivate this research before giving the conclusion.

The sample of these research are service suppliers and user of transportation service. The service suppliers are the driver of transportation service and the user of the transportation service are the society of 14 subdistricts in Indragiri Hulu district, where the respondents are 70 peoples for each sample.

The result of this research shows that street condition, the value of the vehicle, and cost are the factors that effect the demand of transportation service in supporting the commerce sector in Indragiri Hulu District. Instead the government attention is really need as the point of view of infrastructure development especially street condition and cost standard in Indragiri Hulu District.

Keyword: Commerce, Demand, Service, and Transportation

\

## PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan, adanya transportasi di Indonesia memegang peranan penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Hubungan antara kemajuan berbagai aspek jasa transportasi ini adalah berkaitan erat sekali dan saling bergantung satu sama lainnya.

Adanya hubungan yang erat antara tingkat perkembangan perekonomian suatu negara dengan kondisi transportasinya dapat dilihat dari tinggi rendahnya faktor mobilitas di negara tersebut. Bertambah baik kondisi transportasi, akan bertambah mobilitas unsur-unsur perekonomian dan akan bertambah tinggi pula produktivitas yang dapat dicapai oleh sektor-sektor ekonomi yang ada.

Prasarana jalan merupakan urat nadi kelancaran lalu lintas di darat. Lancarnya arus lalu lintas akan sangat menunjang perekonomian suatu daerah. Semakin panjang jalan yang memiliki kondisi baik maka akan mempermudah dan mempercepat arus mobilitas barang dan jasa baik antar desa, kecamatan, kabupaten/kota, maupun antar provinsi. Karena bila kondisi jalan banyak yang mengalami kerusakan, hal tersebut akan menghambat mobilitas barang dan jasa terutama menyangkut masalah distribusi kebutuhan pokok yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat di Kabupaten Indragiri Hulu.

Jumlah panjang jaringan jalan transportasi darat dilihat dari jenisnya yaitu jalan negara, jalan provinsi dan jalan kabupaten dapat dilihat dari Tabel 1.1 berikut ini :

Tabel 1 : Panjang Jalan Menurut Keadaan dan Status Jalan Kabupaten Indragiri Hulu Tahun 2005-2009

Tahun	Panjang Jalan (Km)		
	Jalan Negara	Jalan Provinsi	Jalan Kab/Kota
2005 :			
Diaspal	186 390	76 000	197 905
Kerikil	-	150 540	663 268
Tanah	-	31 500	925 440
Total	186 390	258 040	1 786 613

2006 :			
Diaspal	186 390	78 000	243 205
Kerikil	-	150 540	657 268
Tanah	-	36 500	955 440
Total	186 390	265 040	1 855 913
2007 :			
Diaspal	186 390	78 000	243 205
Kerikil	-	150 540	657 268
Tanah	-	36 500	955 440
Total	186 390	265 040	1 855 913
2008 :			
Diaspal	148 392	145 000	245 654
Kerikil	-	82 500	592 991
Tanah	-	-	828 703
Total	148 392	227 500	1 667 348
2009 :			
Diaspal	148 392	145 000	248 654
Kerikil	-	82 500	592 991
Tanah	-	-	828 703
Total	148 392	227 500	1 670 348

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Indragiri Hulu Tahun 2005-2009

Pada Tabel 1 diatas dapat kita lihat bahwa total panjang jalan menurut jenisnya yaitu jalan Negara, jalan Provinsi dan jalan Kabupaten dari tahun ketahun meningkat, hanya saja pada jalan Negara dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 pada jalan yang diaspal tidak mengalami peningkatan panjang jalan yaitu sepanjang 186.390 Km. Dan umumnya pada jalan Negara, pada kondisi jalan yang berkerikil dan tanah sama sekali tidak terjadi peningkatan panjang jalan. Tetapi pada jalan Provinsi, kondisi jalan yang berkerikil dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 tidak terjadi peningkatan panjang jalan yaitu sepanjang 150.540 Km. Sedangkan pada jalan Kabupaten, pada kondisi jalan diaspal tahun 2005 panjang jalan yaitu 197.905, kemudian meningkat pada tahun 2006 sebesar 243.205, dan bernilai tetap pada tahun 2007, kemudian terjadi peningkatan total panjang jalan yaitu berturut-turut pada tahun 2008 sampai dengan 2009 yaitu 245.654 dan 248.654.

Tabel 2 : Perkembangan PDRB Sektor Perdagangan Kabupaten Indragiri Hulu Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha, 2005-2009 (jutaan Rupiah)

No	Tahun	Sektor Perdagangan	%
1	2005	416 634,55	12,43
2	2006	515 336,38	15,37
3	2007	643 191,33	19,18

4	2008	799 157,96	23,84
5	2009	978 218,92	29,18
<b>Total</b>		<b>3 352 539,14</b>	<b>100</b>

Sumber : BPS Riau 2009

Dari tabel 2, jumlah kendaraan bermotor angkutan barang tiap tahunnya mengalami sedikit peningkatan. Begitu juga dengan kondisi jalan, yang mengalami fluktuasi di tiap tahunnya. Sedangkan perkembangan PDRB pada sektor perdagangan mengalami kenaikan yang cukup pesat di tiap tahunnya. Hal ini tercermin pada tabel 1.3 yakni perkembangan kontribusi sektor perdagangan terhadap PDRB Kabupaten Indragiri Hulu.

Pada tahun 2006, sektor perdagangan berada pada posisi Rp 515.336.380.000 yang meningkat sebesar Rp 98.701.830.000 dari tahun sebelumnya yang sebesar Rp 416.634.550.000 dengan persentase 12,43% pada tahun 2005, dan meningkat menjadi 15,37% pada tahun 2006. Sedangkan kenaikan kontribusi sektor perdagangan pada PDRB yang terbesar terjadi pada tahun 2009 yang berjumlah Rp 978.218.920.000 berbanding pada 2008 sebesar Rp 799.157.960.000 atau mengalami peningkatan di tahun 2009 sebesar Rp 179.060.000 dengan persentase 19,18% pada tahun 2007, 23,84% pada tahun 2008, dan 29,18% pada tahun 2009. Semakin besarnya sumbangan sektor perdagangan dalam memberikan kontribusi terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Indragiri Hulu diharapkan mampu mendorong sektor-sektor lainnya untuk berkembang yang pada akhirnya mampu menciptakan kondisi perekonomian yang mantap.

Dari penjelasan perkembangan sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu tidak hanya di pengaruhi oleh faktor kondisi jalan dan jumlah kendaraan bermotor angkutan barang. Maka dari itu penulis ingin melihat faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu.

## **METODE PENELITIAN DAN ANALISIS DATA**

### **Lokasi Penelitian**

Penelitian ini berada di lokasi Kabupaten Indragiri Hulu. Hal ini dilakukan karena melihat luasnya Kabupaten Indragiri Hulu yaitu sebesar 8.198.26 km<sup>2</sup> (819.826,00 Ha) yang wilayahnya menyebar dari pusat administrasinya. Untuk itu perlu dilihat bagaimana permintaan jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu.

Objek penelitian ini adalah yang memberikan jasa transportasi atau dikenal dengan istilah perusahaan jasa transportasi, dan yang menerima jasa transportasi atau pengguna jasa transportasi itu sendiri.

## Populasi dan Sampel

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah yang memberikan jasa transportasi atau dikenal dengan istilah pengusaha jasa transportasi dan yang menerima jasa transportasi atau pengguna jasa transportasi sebagai pelakunya. Penulis memilih metode penarikan sampelnya dengan metode *judgment sampling* yaitu suatu metode dengan kriteria berupa suatu pertimbangan tertentu dimana pemilihan sampel sesuai dengan keinginan peneliti, dan penggunaannya terbatas untuk situasi tertentu (Jogiyanto, 2008). Dalam metode ini peneliti menghubungi dan melakukan pengumpulan datanya atas dasar strategi kecakapan atau pertimbangan pribadi semata.

Pengambilan sampel dibagi menjadi 2 kelompok :

1. Kelompok pengusaha jasa transportasi, yang disini terdiri dari kelompok supir angkutan.
2. Kelompok pengguna jasa transportasi angkutan darat yang tersebar di 14 kecamatan, yang terdiri dari pedagang elektronik, bahan bangunan, mini market, dan sembako.

Jumlah sampel ditetapkan secara proporsional yakni masing-masing 10 orang/kecamatan, oleh karenanya jumlah total sampel menjadi 140 orang. Proporsi jumlah sampel pada setiap kecamatan tertera pada tabel berikut :

Tabel 3 : Sampel Penelitian

NO	WILAYAH KECAMATAN	JUMLAH SAMPEL PENGUSAHA JASA TRANSPORTASI	JUMLAH SAMPEL PENGGUNA JASA TRANSPORTASI
1	Peranap	5	5
2	Batang Peranap	5	5
3	Seberida	5	5
4	Batang Cenaku	5	5
5	Batang Gansal	5	5
6	Kelayang	5	5
7	Rakit Kulim	5	5
8	Pasir Penyu	5	5
9	Lirik	5	5
10	Sungai Lala	5	5
11	Lubuk Batu Jaya	5	5
12	Rengat Barat	5	5
13	Rengat	5	5
14	Kuala Cenaku	5	5
	JUMLAH	70	70

Sumber : data olahan 2011

### **Jenis dan Sumber Data**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari sumbernya, dan dicatat untuk pertama kalinya. Dalam penelitian ini data primer yang diperlukan meliputi : data responden yang berkaitan dengan pengguna jasa transportasi dan yang memberikan jasa transportasi atau dikenal dengan istilah pengusaha angkutan.

Data sekunder diperoleh dari laporan yang diterbitkan oleh suatu badan atau instansi yang terkait dalam penelitian ini antara lain : Dinas Perhubungan Kabupaten Indragiri Hulu, Badan Pusat Statistik Kabupaten Indragiri Hulu, serta literatur-literatur yang dianggap penting.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Sesuai dengan masalah pokok yang dikaji, pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan sumber data primer dan sekunder. Daftar pertanyaan dari kuesioner ini merupakan pertanyaan berstruktur yaitu pertanyaan yang dibuat sedemikian rupa sehingga jawaban responden dibatasi dalam beberapa alternatif saja. Sumber data sekunder yang menunjang penelitian ini diperoleh melalui teknik dokumentasi yang diperoleh dari instansi terkait, serta dari beberapa literatur atau hasil penelitian yang mendukung.

Kuesioner disebarakan kepada pengguna jasa transportasi dan pengusaha jasa transportasi yang berjumlah 140 orang. Responden penelitian ini bisa diklasifikasikan berdasarkan tipologi masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi angkutan darat dan yang memberikan jasa transportasi atau dikenal dengan istilah pengusaha jasa transportasi.

### **Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan oleh penulis untuk menganalisis masalah yang dihadapi adalah metode analisis yang bersifat deskriptif, yaitu data yang digunakan adalah data primer atau data yang langsung diambil melalui kuesioner, kemudian dianalisis dengan menggunakan skala likert sekaligus diberi kesimpulan dan saran.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil Penelitian**

Mengingat akan apa yang telah dikemukakan sebelumnya bahwa sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sebagai bagian dari sistem perekonomian, transportasi memiliki fungsi sangat penting dalam pembangunan nasional. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tiga tujuan yaitu: mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan juga mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah

dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa keseluruh pelosok nusantara.

Angkutan darat, sebagai bagian dari sistem transportasi secara keseluruhan, turut memberikan kontribusi dalam meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Ini dapat dilihat bahwa pada umumnya daerah-daerah yang memiliki jaringan angkutan darat, sebagai sarana yang dapat menghubungkan daerah tersebut dengan daerah lain, akan memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dibandingkan daerah-daerah yang terisolir. Permasalahannya adalah dikarenakan tingginya tingkat kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi ini membuka peluang bagi pengusaha untuk terjun kedalam usaha ini, sehingga membuat tingkat persaingan semakin tinggi pula.

Dari penelitian ini akan diketahui faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu.

### Gambaran Umum Responden Penelitian

Survey dilakukan pada 140 orang responden, dimana 70 responden merupakan pengusaha jasa transportasi, dan 70 responden lainnya merupakan penggunaan jasa transportasi di Kabupaten Indragiri Hulu. Yang ingin didapat dari survey karakteristik responden ini adalah umur, pendidikan terakhir, lamanya tinggal, jumlah tanggungan dan pendapatan dalam 1 bulan. Hal tersebut diperlukan untuk mengetahui karakteristik responden yang diharapkan mampu mewakili semua pengguna jasa transportasi di Kabupaten Indragiri Hulu.

#### 1. Umur Responden

Tabel 4 : Karakteristik Responden Diihat dari Tingkat Umur

No	Umur	Pegguna Jasa		Penyedia Jasa	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< 30 tahun	4	5,72	4	5,72
2	30-40 tahun	9	12,86	7	10,00
3	>40 tahun	57	81,42	59	84,28
Total		70	100	70	100

Sumber : Data Olahan 2011

Dari Tabel 4 jika dilihat secara keseluruhan maka sebagian besar responden berumur diatas 40 tahun dengan persentase 82,85 %.

Tabel 5 : Karakteristik Responden Dilihat dari Tingkat Pendidikan

No	Pendidikan	Pegguna Jasa		Penyedia Jasa	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	SD	21	30,00	-	-
2	SMP	11	15,72	8	11,43

3	SMA/SMK	30	42,85	39	55,72
4	PT (D3,S1 dan S2)	8	11,43	23	32,85
Total		70	100	70	100

Sumber : Data Olahan 2011

Dari Tabel 5 jika dilihat secara keseluruhan maka sebagian dari responden tingkat pendidikan terakhirnya adalah tamatan SMA dengan persentase 49,28 % dan responden yang menamatkan pendidikan SMP hanya sebagian kecil yaitu berjumlah 21 responden dengan persentase 12,85 %.

## 2. Lamanya Tinggal

Berdasarkan hasil pengumpulan data melalui kuesioner, diperoleh keterangan bahwa lamanya tinggal responden di Kabupaten Indragiri Hulu berbeda-beda. Berkisar antara < 5 tahun, 5-10 tahun, > 10 tahun.

Tabel 6 : Karakteristik Responden Dilihat dari Lama Tinggal

No	Lama Tinggal	Pegguna Jasa		Penyedia Jasa	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< 5 tahun	11	15,71	9	12,86
2	5-10 tahun	25	35,71	22	31,42
3	>10 tahun	34	48,58	39	55,72
Total		70	100	70	100

Sumber : Data Olahan 2011

Jika dilihat secara keseluruhan pada Tabel 6 maka sebagian besar responden sudah tinggal di Kabupaten Indragiri Hulu lebih dari 10 tahun dengan persentase 52,14 % dan hanya sebagian kecil yang tinggal di Kabupaten Indragiri Hulu kurang dari 5 tahun dengan persentase 13,57 %, sedangkan 47 responden lainnya tinggal antara 5-10 tahun atau sekitar 33,57 %.

## 3. Jumlah Tanggungan Responden

Tabel 7 : Karakteristik Responden Dilihat dari Jumlah Tanggungan

No	Jumlah Tanggungan	Pegguna Jasa		Penyedia Jasa	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< 3 orang	15	21,42	17	24,28
2	4-6 orang	46	65,71	44	62,85
3	> 7 orang	9	12,85	9	12,85
Total		70	100	70	100

Sumber : Data Olahan 2011



Jika dilihat secara keseluruhan pada Tabel 7 maka jumlah tanggungan responden sebagian besar antara 4-6 orang dengan persentase 64,28 %, jumlah persentase tanggungan yang dibawah 3 orang sebesar 22,85 % dan hanya sebesar 12,85 % dari jumlah responden yang jumlah tanggungannya besar dari 7 orang.

#### 4. Jumlah Pendapatan Responden Dalam 1 Bulan

Tabel 8 : Karakteristik Responden Dilihat dari Jumlah Pendapatan dalam 1 Bulan

No	Pendapatan (dalam juta)	Pengguna Jasa		Penyedia Jasa	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< dari Rp. 5.000.000	31	77,5	20	28,57
2	Rp. 5.000.000- Rp.10.000.000	9	22,5	50	71,43
Total		40	100	70	100

Sumber : Data Olahan 2011

Jika dilihat secara keseluruhan pada Tabel 8 sebagian besar responden pendapatannya berkisar antara Rp. 5.000.000 – Rp. 10.000.000 dengan persentase 42,14 %. Sedangkan pendapatan responden kurang dari Rp. 5.000.000 berjumlah 51 orang dengan persentase 36,42 %.

Hasil penelitian mengenai analisis permintaan jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu, dilihat dari variabel : kondisi jalan, jumlah armada dan ongkos transportasi.

Berikut ini dijelaskan tanggapan responden mengenai faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di Kabupaten Indragiri Hulu.

#### Kondisi Jalan

Jalan merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat. Hal ini karena fungsi strategis yang dimilikinya, yaitu sebagai penghubung antar satu wilayah dengan wilayah lain (Sumber : Statistik Transportasi, 2010). Jalan sebagai penghubung antar sentra-sentra produksi dengan daerah pemasaran, sangat dirasakan sekali manfaatnya dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah.

Oleh karena itu kondisi jalan juga berpengaruh terhadap perekonomian di wilayah tersebut. Jalan yang termasuk infrastruktur yang wajib dikelola pemerintah, merupakan gambaran masa hadapan wilayah tersebut. Dengan semakin membaiknya infrastruktur ini (jalan) maka semakin banyak pula daya tarik investor untuk berinvestasi di wilayah tersebut.

Penyedia jasa transportasi merupakan salah satu investor yang berinvestasi dengan melihat kondisi infrastruktur jalan. Kondisi jalan sangat berpengaruh kepada biaya angkutan yang ditetapkan penyedia jasa transportasi sehingga pengguna jasa transportasi tidak mampu berbuat apa-apa selain memanfaatkan ketersediaan jasa

transportasi yang telah ada. Untuk mengetahui lebih jelasnya berikut akan disajikan hasil penelitian pada tabel berikut ini :

Tabel 9 : Tanggapan Responden Terhadap Kondisi Jalan di Kabupaten Indragiri Hulu (pengguna jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Kondisi jalan	54	16	-	-	-	70
2	Peranan jasa transportasi	10	2	28	12	18	70
3	Fasilitas kondisi jalan	36	12	2	7	13	70
4	Kondisi jalan mempengaruhi penetapan ongkos oleh jasa transportasi	55	13	1	1	-	70

Sumber : Data Olahan, 2011

Tabel 10 : Tanggapan Responden Terhadap Kondisi Jalan di Kabupaten Indragiri Hulu (penyedia jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Kondisi Jalan	65	5	-	-	-	70
2	Perkembangan perdagangan	62	7	1	-	-	70
3	Fasilitas kondisi jalan	47	17	3	2	1	70
4	Kondisi jalan terhadap ongkos	50	11	6	3	-	70

Sumber : Data Olahan 2011

Berdasarkan tabel 9 dan 10 dapat diketahui tanggapan responden pengguna jasa transportasi dan penyedia jasa transportasi mengenai variabel kondisi jalan di daerah penelitian. Variabel kondisi jalan dengan dua jenis responden yakni responden bagian pengguna jasa transportasi dan bagian penyedia jasa transportasi yang masing-masing memiliki responden sebanyak 70 responden.

Untuk responden bagi pengguna jasa transportasi sebanyak 54 responden menyatakan bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi penggunaan jasa transportasi, sisanya 16 responden juga sepakat bahwa kondisi jalan Mempengaruhi terhadap

penggunaan jasa transportasi. Mengenai poin pertanyaan kedua terhadap responden pengguna jasa transportasi mengenai pengaruh penyedia jasa transportasi terhadap perkembangan sektor perdagangan, sebanyak 28 responden menyatakan Kurang Mempengaruhi dan 2 responden menyatakan Mempengaruhi dan Sangat Mempengaruhi sebanyak 10 responden dan sisanya 12 dan 18 responden berturut-turut menyatakan Tidak Mempengaruhi dan Sangat Tidak Mempengaruhi.

Pada poin 3 bagi responden pengguna jasa, sebanyak 36 responden menyatakan bahwa Sangat Mempengaruhi fasilitas kondisi jalan raya mempengaruhi mereka menggunakan jasa penyedia transportasi dan 12 responden menyatakan Mempengaruhi. Pada poin ke 4, responden diberi pertanyaan tentang kondisi jalan mempengaruhi penetapan ongkos oleh penyedia jasa transportasi, sebanyak 55 responden menyatakan Sangat Mempengaruhi dan sisanya Mempengaruhi sebanyak 13 responden serta 2 responden lagi menyatakan Kurang Mempengaruhi dan Tidak Mempengaruhi.

Untuk kategori penyedia jasa 65 responden merespon bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi ketersediaan jasa transportasi dan 5 responden menyatakan mempengaruhi dengan hal yang sama. Perkembangan sektor perdagangan di wilayah setempat dijawab sebanyak 62 responden dengan sangat mempengaruhi serta 7 responden mengatakan mempengaruhi sedangkan seorang responden menyatakan kurang mempengaruhi, pada pernyataan poin selanjutnya untuk pernyataan mengenai ketersediaan fasilitas yang memadai di jalan, 47 responden dari 70 responden menyatakan sangat mempengaruhi mereka dalam menyediakan sarana jasa transportasi, 17 responden menyatakan hal yang sama yakni mempengaruhi serta 6 responden berturut-turut menyatakan kurang mempengaruhi, tidak mempengaruhi bahkan sangat tidak mempengaruhi mengenai fasilitas kondisi jalan.

Selanjutnya berdasarkan pernyataan kuesioner poin ke empat untuk para penyedia jasa transportasi, 50 responden dari seluruh responden yakni 70 responden menyatakan sangat mempengaruhi bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi penetapan biaya ongkos transportasi sedangkan 11 responden menyatakan mempengaruhi serta 9 responden menyatakan bahwa kondisi jalan kurang berpengaruh bahkan 3 responden menyatakan tidak berpengaruh antara kondisi jalan dengan penetapan biaya ongkos transportasi.

### **Jumlah Armada**

Ketersediaannya sejumlah armada transportasi angkutan darat dapat juga mempengaruhi minat dan hasrat pengguna jasa transportasi dalam memilih transportasi mana yang menjadi alternatif mereka untuk sebagai sarana pengangkutan serta bagi penyedia jasa transportasi ketersediaan jumlah armada dapat mereka manfaatkan untuk mencari solusi atau ide-ide agar jasa transportasi mereka banyak mendapatkan hal yang menguntungkan terutama mendapatkan para penumpang atau pengguna jasa yang lebih banyak.

Tabel dibawah ini merupakan gambaran yang dapat di simpulkan terhadap pengguna dan penyedia jasa transportasi mengenai jumlah armada.

Tabel 11 : Tanggapan Responden Terhadap Jumlah Armada di Kabupaten Indragiri Hulu (pengguna jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Armada	37	13	10	5	5	70
2	Jenis angkutan berbeda	45	7	5	3	10	70
3	Sikap supir	25	20	10	10	5	70
4	Kondisi transportasi	30	12	9	9	10	70

Sumber : Data Olahan, 2011

Tabel 12 : Tanggapan Responden Terhadap Jumlah Armada di Kabupaten Indragiri Hulu (penyedia jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Jumlah Armada	35	11	12	7	5	70
2	Angkutan berbeda	43	5	7	5	10	70
3	Ketertiban penumpang	27	18	8	12	5	70
4	Penerapan rute	28	10	11	11	10	70

Sumber : Data Olahan 2011

Dari Tabel 11 dan 12 dapat dijelaskan bagaimana sikap baik pengguna jasa transportasi maupun penyedia jasa transportasi merespon keterlibatan jumlah armada terhadap sikap mereka dalam memanfaatkan transportasi.

Bagi pengguna jasa transportasi menyatakan bahwa jumlah armada cenderung sangat berpengaruh terhadap mereka dalam menggunakan jasa transportasi hanya 10 responden yang menyatakan kurang berpengaruh dan mempengaruhi 13 responden. Begitu pula dengan sikap mereka mengenai perbedaan jenis angkutan yang disediakan sebanyak 45 responden menyatakan sangat mempengaruhi mereka dalam memilih transportasi sebagai sarana mereka, sehingga dapat dikatakan bahwa perbedaan jenis angkutan transportasi lebih dominan sangat mempengaruhi mereka dalam memilih jasa transportasi mana yang akan digunakan mereka. Sedangkan pada poin pertanyaan lainnya untuk responden pengguna jasa transportasi, peneliti menanyai apakah kesopanan supir juga termasuk mempengaruhi pengguna dalam menggunakan jasa transportasi? Sebanyak 25 responden menyatakan sangat mempengaruhi dan 20 responden menyatakan mempengaruhi serta kurang mempengaruhi dan tidak mempengaruhi masing-masing sebanyak 10 responden dan

sisanya sebanyak 5 responden menyatakan sama sekali tidak mempengaruhi mereka dalam memilih jasa transportasi mana yang akan mereka gunakan.

Kondisi transportasi yang tersedia dijawab oleh responden cenderung menyatakan hal ini sangat mempengaruhi mereka sebanyak 30 responden, 9 responden menyatakan kurang mempengaruhi dan 12 responden menyatakan mempengaruhi, sedangkan 10 respon menyatakan sama sekali tidak mempengaruhi mereka dalam menggunakan jasa transportasi ini dan sisanya menyatakan tidak mempengaruhi yakni sebanyak 9 responden.

Pada penyedia jasa transportasi ketersediaannya sejumlah armada transportasi dinyatakan sangat mempengaruhi mereka, 12 responden menyatakan hal itu kurang mempengaruhi dan sebanyak 11 responden menyatakan mempengaruhi.

Adanya jenis angkutan transportasi yang berbeda juga dinyatakan lebih separuh responden menyatakan sangat mempengaruhi mereka dalam menyediakan jasa transportasi, hanya 7 responden yang menyatakan kurang mempengaruhi mereka.

Selanjutnya mengenai ketertiban penumpang / pengguna jasa transportasi apakah mempengaruhi penyedia jasa transportasi dalam menyediakan jumlah transportasi mereka? Sebanyak 27 responden menyatakan bahwa ketertiban penumpang sangat mempengaruhi dan mempengaruhi sebanyak 18 responden.

Begitu juga halnya dengan penerapan rute tempuh yang disediakan, 28 responden menyatakan sangat mempengaruhi mereka dalam menyediakan jasa transportasi, 11 responden menyatakan tidak mempengaruhi bahkan 10 responden menyatakan sangat tidak mempengaruhi.

## Ongkos

Tabel 13 : Tanggapan Responden Terhadap Ongkos di Kabupaten Indragiri Hulu (pengguna jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Penetapan ongkos	20	12	9	18	11	70
2	Ongkos dan fasilitas	32	18	10	5	5	70
3	Pungutan liar	45	10	10	4	1	70
4	Usaha perdagangan	25	20	10	10	5	70

Sumber : Data Olahan, 2011

Tabel 14 : Tanggapan Responden Terhadap Ongkos di Kabupaten Indragiri Hulu (penyedia jasa transportasi)

No	Indikator	Tanggapan Responden					Jumlah
		SM	M	KM	TM	STM	
1	Ongkos	50	20	-	-	-	70

2	Jarak tempuh	42	12	10	4	2	70
3	Pungutan liar	45	15	5	5	-	70
4	Barang bawaan	31	19	19	1	-	70

Sumber : Data Olahan 2011

Berdasarkan Tabel 13 dan 14 dapat digambarkan bagaimana pengaruh ongkos terhadap pengguna dan penyedia jasa transportasi. Untuk pengguna jasa transportasi ongkos cenderung sangat mempengaruhi mereka dalam menggunakan transportasi yang mereka pilih, 20 responden menyatakan sangat mempengaruhi dan 12 responden menyatakan mempengaruhi sedangkan tidak mempengaruhi sebanyak 18 responden. Mengenai perbandingan ongkos terhadap fasilitas transportasi hampir separuh responden menyatakan sangat mempengaruhi sebanyak 32 responden dan 18 responden menyatakan mempengaruhi, adanya pungutan liar menjadikan ongkos mempengaruhi, sebanyak 45 responden menyatakan sangat mempengaruhi adanya pungutan liar terhadap biaya ongkos, sedangkan jenis sektor perdagangan hanya 25 responden yang menyatakan sangat mempengaruhi dan 20 responden menyatakan mempengaruhi.

Untuk penyedia jasa transportasi ongkos biaya transportasi sangat mempengaruhi sebanyak 50 responden sepakat dengan hal itu dan 20 responden menyatakan mempengaruhi. Jarak tempuh juga sangat mempengaruhi besar terhadap ongkos hal ini dilihat dengan 42 responden menyatakan sangat berpengaruh dan 12 responden menyatakan berpengaruh, mengenai pungutan liar yang dialami penyedia jasa tentu saja dapat berpengaruh terhadap ongkos yang diterapkan, 45 responden sepakat bahwa adanya pungutan liar sangat mempengaruhi ongkos yang ditetapkan dan 15 responden menyatakan mempengaruhi sisanya hanya 5 responden menyatakan kurang mempengaruhi dan 5 responden menyatakan tidak mempengaruhi.

Mengenai barang bawaan yang di bawa penumpang / pihak pengguna jasa transportasi, sebanyak 31 responden penyedia jasa transportasi menyatakan sangat mempengaruhi ongkos dan 19 responden menyatakan mempengaruhi.

Tabel 15 : Tanggapan Responden Pengguna Jasa Transportasi Terhadap Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi

No	Indikator Yang Di Nilai	Tanggapan Responden				
		SM	M	KM	TM	STM
1	Kondisi Jalan	38,75	10,75	10,33	6,67	15,5
2	Jumlah Armada	34,25	13,00	8,50	6,75	30,00
3	Ongkos	30,50	15,00	9,75	9,25	5,25

Sumber : data di olah

Dari Tabel 15 dapat dilihat rekapitulasi tanggapan responden pengguna jasa transportasi yang menggambarkan tentang hasil penelitian terhadap 70 orang responden. Secara keseluruhan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi

pemintaan pengguna jasa transportasi dalam menunjang sektor perdagangan di kabupaten Indragiri Hulu. Dari hasil penelitian tersebut dapat diperoleh faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi oleh pengguna jasa transportasi. Dimana persentase tertinggi sebesar 38,75% menyatakan bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi jasa transportasi, sedangkan mengenai jumlah armada 34,25 % responden menyatakan sangat mempengaruhi, hanya 8,50% responden yang menyatakan bahwa jumlah armada kurang mempengaruhi para pengguna jasa transportasi dalam menggunakan jasa ini.

Mengenai ongkos, 30,50% responden sepakat menyatakan bahwa ongkos sangat mempengaruhi para pengguna jasa transportasi dalam menggunakan jasa ini dan sebanyak 15,00% responden menyatakan mempengaruhi namun hanya 5,25 % responden yang menyatakan bahwa ongkos sangat tidak mempengaruhi mereka dalam menggunakan jasa transportasi.

Akan tetapi meskipun responden yang diteliti terbagi dua yaitu responden pengguna jasa transportasi dan responden penyedia jasa transportasi, berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan langsung kelapangan faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi ini mereka menjawabnya dengan keluhan yang hampir sama. Perhatikan tabel rekapitulasi responden penyedia jasa transportasi dibawah ini :

Tabel 16 : Tanggapan Responden Penyedia Jasa Transportasi Terhadap Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi

No	Indikator Yang Di Nilai	Tanggapan Responden				
		SM	M	KM	TM	STM
1	Kondisi Jalan	56,00	10,00	3,33	2,50	1,00
2	Jumlah Armada	33,25	11,00	9,50	8,75	7,50
3	Ongkos	42,00	16,50	11,33	3,33	2,00

*Sumber : data di olah*

Berdasarkan tabel 16 diatas, dapat dilihat bahwa 56% responden menyatakan kondisi jalan sangat mempengaruhi mereka dalam menyediakan jasa transportasi. Mengenai jumlah armada yang ada 33,25 % responden penyedia jasa transportasi menyatakan sangat mempengaruhi mereka terhadap penyediaan jasa transportasi dan hanya 7,50% yang menyatakan bahwa jumlah armada sangat tidak mempengaruhi mereka dalam hal penyediaan jasa transportasi di wilayah penelitian tersebut.

Ongkos menjadi hal yang terpenting bagi penyedia jasa transportasi. 42% responden menyatakan bahwa ongkos sangat mempengaruhi mereka dalam penyediaan jasa transportasi di wilayah tersebut, hanya 2% yang menyatakan bahwa ongkos sangat tidak mempengaruhi mereka dalam menyediakan jasa transportasi di wilayah penelitian tersebut.

Berdasarkan dari kedua tabel responden tersebut, baik dari pihak pengguna jasa transportasi maupun pihak penyedia jasa transportasi menganggap kondisi jalan merupakan alternatif atau alasan utama mereka baik menggunakan jasa transportasi bagi pengguna maupun menyediakan jasa transportasi bagi penyedia jasa transportasi.

Dengan alasan ini, pemerintah wilayah setempat sebaiknya cepat merespon mengenai keluhan kondisi jalan di wilayah tersebut demi menghidupkan sektor-sektor ekonomi terutama sektor perdagangan yang menomor satukan transportasi sebagai alat bantu utama mereka.

Jumlah armada bagi kedua responden (pengguna dan penyedia jasa transportasi) menyatakan sangat mempengaruhi mereka. Sedangkan pada Ongkos, kecenderungan atau sebagian besar pengguna jasa transportasi dan penyedia jasa transportasi menyatakan ongkos sangat mempengaruhi pengguna jasa transportasi dalam memilih jenis transportasi dan juga ongkos sangat mempengaruhi penyedia jasa transportasi dalam menyediakan jasa angkutannya.

Dengan demikian sebaiknya pemerintah juga turut andil dan turun tangan mengenai penetapan ongkos yang lebih baik dan sewajarnya agar tidak mengganggu aktifitas dan sendi-sendi perekonomian baik si pengguna jasa transportasi maupun penyedia jasa transportasi.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap pengguna dan penyedia jasa transportasi darat yang disajikan pada bab sebelumnya di peroleh kesimpulan dimana responden menganggap bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi darat dalam menunjang perdagangan dikabupaten Indragiri Hulu adalah kondisi jalan, jumlah armada dan ongkos. Dimana dari penelitian tersebut diperoleh hasil penelitian sebagai berikut :

Dari kondisi jalan responden pengguna jasa transportasi menilai bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi mereka dalam menggunakan jasa transportasi, kondisi jalan ini bisa saja dalam bentuk kurangnya fasilitas di jalan raya, jalan yang buruk/rusak maupun jarak rumah ke tujuan begitu juga sebaliknya.

Sementara itu bagi responden penyedia jasa transportasi yang juga sama sepatatnya dengan pengguna jasa transportasi memberi respons bahwa kondisi jalan sangat mempengaruhi mereka dalam menyediakan jasa transportasi. Ada kemungkinan bila semakin buruk kondisi jalan, maka pihak penyedia jasa angkutan akan semakin mengkerdikan jasa transportasi mereka di wilayah tersebut.

Sedangkan pada jumlah armada, ketersediaan jumlah armada sangat mempengaruhi responden pengguna jasa transportasi dan begitu juga dengan pihak penyedia jasa transportasi juga menyatakan jumlah armada sangat mempengaruhi mereka.



Disamping itu kedua pihak baik pengguna maupun penyedia jasa transportasi berharap ketersediaan jumlah armada juga harus diikutsertai dengan kelengkapan fasilitas jalan raya, ini demi kelancaran armada yang dimiliki.

Ongkos adalah hal yang sangat sensitif untuk dibicarakan antara penyedia dan pengguna jasa transportasi. Penetapan ongkos yang biasa dilakukan oleh penyedia jasa transportasi seringkali di sangka sebagai penerapan sepihak yang dilakukan oleh penyedia jasa transportasi tanpa melakukan komunikasi yang baik dengan pihak pengguna jasa transportasi.

Mengenai ongkos, kedua pihak menyatakan sangat mempengaruhi mereka dalam memanfaatkan jasa transportasi. Bagi pengguna jasa transportasi, ongkos yang ditetapkan oleh penyedia jasa transportasi selagi harga itu masih wajar, pengguna jasa transportasi masih mau menggunakan jasa tersebut akan tetapi apabila harga tidak wajar ditetapkan maka pengguna berhak tidak memanfaatkan jasa transportasi tersebut.

Bagi penyedia jasa transportasi, seringkali menganggap pembagian ongkos ini cukup rumit sehingga mereka memakai sistem trayek sekali jalan dengan satu harga.

Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa pemerintah setempat juga seharusnya turut andil dalam membagi keuntungan kedua pihak yakni pengguna dan penyedia jasa transportasi ini agar perekonomian berjalan dengan baik dan aman.

### **Saran**

Berdasarkan uraian dan penjelasan diatas maka penulis dapat memberikan saran-saran yang semoga dapat dimanfaatkan baik pengguna maupun penyedia jasa transportasi bahkan pemerintah setempat yang antara lain :

1. Pihak penyedia jasa transportasi sebaiknya mampu membagi rute perjalanan bagi tiap-tiap armada, sehingga rute tersebut dapat menjangkau lokasi rumah atau tempat tujuan pengguna jasa transportasi.
2. Pihak penyedia jasa transportasi sebaiknya dalam hal menetapkan ongkos perlulah terlebih dulu mengkomunikasikannya dengan pihak pengguna jasa transportasi namun akan tetapi pihak ketiga yakni pemerintah dirasakan sangat perlu menjadi jalan tengah mengenai masalah tarif angkut ini.
3. Pemerintah setempat sebaiknya juga harus dapat merespon dengan cepat mengenai faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat terhadap permintaan jasa transportasi ini, agar cepat segera diselesaikan demi menghidupkan sendi-sendi perekonomian yang lebih mantap di daerah penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alma, Buchari 2000. *Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa*. Alfabeta. Bandung
- Demaria, 2011. *Analisis Permintaan Jasa Angkutan Penumpang Laut Dan Sungai Trayek Pekanbaru-Bengkalis Di Pelabuhan Sungai Duku Pekanbaru*. Universitas Riau. Pekanbaru
- Firman, 2007. *Dampak Sektor Transportasi Terhadap Sektor Pertanian dan Peternakan*. Universitas Riau. Pekanbaru
- Hutabarat, Rinaldi. 2012. *Analisis Permintaan Jasa Angkutan Penumpang Trans Metro / Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) Di Pekanbaru*. Universitas Riau. Pekanbaru
- Jogiyanto, 2008. *Metodologi Penelitian Sistem Informasi*. ANDI. Yogyakarta.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Mankiw, Gregory N. 2003. *Pengantar Ekonomi. Edisi Kedua*. Erlangga. Jakarta.
- Miro, fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Mukhtar, Ary 2006. *Peranan Jaringan Transportasi Angkutan Darat Terhadap Pengembangan Wilayah Di Kabupaten Kuantan Singingi*. Universitas Riau. Pekanbaru
- M.L. Jhinghan, 2003, *Ekonomi Pembangunan Dan Perencanaan*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Nasution, M.N, 2008. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia. Bogor.
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Soeharno, 2007. *Teori Mikroekonomi*. ANDI. Yogyakarta.
- Sugiarto, Dkk. 2005. *Ekonomi Mikro Sebuah Kajian Komprehensif*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Mikroekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Supranto, J. 2001. *STATISTIK Teori dan Aplikasi*. Erlangga. Jakarta.
- Tjipno, Fandy. 2006. *Manajemen Jasa*. ANDI. Yogyakarta.
- Ulfa, Mutia 2007. *Peranan Sarana Angkutan Umum Dalam Aktivitas Ekonomi Dan Sosial Masyarakat Di Kota Pekanbaru*. Universitas Riau. Pekanbaru