

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan kendaraan di Ruang lalu lintas jalan (Anonim, Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan 2009, 2009). Proses ini dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Tujuannya adalah mempermudah perseorangan atau sekelompok orang agar dapat menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki serta memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuannya.

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990). Sedangkan Angkutan Massal merupakan angkutan umum yang dapat memberikan kapasitas lebih besar pada penumpang, satu contoh yang ada di Indonesia adalah Kereta Api. Sedangkan angkutan pribadi adalah angkutan yang dimiliki dan dioperasikan secara pribadi, tidak digunakan oleh masyarakat umum.

2.2 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata & Nana Syaodih, 2006).

Dengan menggunakan metode Analisis Deskriptif maka akan dapat menjelaskan bagaimana karakteristik responden. Karakteristik yang dimaksud bisa berupa kendaraan utama apa yang digunakan saat sekarang, kendaraan yang digunakan untuk menuju kampus, serta latar belakang dari responden.

Latar belakang meliputi usia responden, jenis kelamin, kepemilikan SIM, status kepemilikan sepeda motor, pendapatan rumah tangga, pengeluaran pribadi bulanan, serta pengeluaran harian untuk transportasi (termasuk BBM, parkir, ongkos angkot, dan lain lain)

2.3 Karakteristik Pola Perjalanan

Pola perjalanan harian mahasiswa juga perlu dideskripsikan beserta moda yang digunakan. Pola perjalanan bisa dianalisa berdasarkan dengan mengetahui lokasi pemberhentian harian. Pola pemberhentian dalam kajian ini secara garis besar meliputi Tempat tinggal (*Home*), Kampus (*School*), Rekreasi (*Recreation*), dan Tujuan lain (*Other Purpose*).

- a. Tempat tinggal (*Home*) adalah suatu bangunan, lokasi seseorang/beberapa orang tinggal secara menetap dalam jangka waktu tertentu. Tempat tinggal sebagai tempat pemberhentian merupakan awal dan akhir dari perjalanan harian mahasiswa bisa berupa tempat tinggal bersama Orangtua, Rumah kos, Rumah kontrakan, ataupun *Dorm* mahasiswa. Untuk memenuhi kualifikasi responden maka rumah tinggal yang ditinggali setidaknya berjarak lebih dari 500 meter dari Kampus masing-masing responden.
- b. Kampus merupakan tempat pemberhentian yang mana mahasiswa melakukan kegiatan kuliah. Lokasi ini saat penting mengingat kajian ini terfokus pada perilaku transportasi yang dilakukan oleh mahasiswa, dan tempat pemberhentian harian utama sebagai seorang mahasiswa adalah kampus.
- c. Rekreasi yang dimaksud merupakan tempat pemberhentian yang dianggap mahasiswa sebagai tempat rileksasi. Pemberhentian ini dapat berupa aktivitas seperti belanja, nongkrong, melakukan hobi, olahraga, dll. Pada pemberhentian ini responden diminta menyebutkan kegiatan rekreasi apa yang paling sering dilakukan pada kegiatan sehari-hari.
- d. Tujuan lain adalah aktivitas mahasiswa di luar kegiatan kampus dan rekreasi. Aktivitas ini bisa berbagai macam seperti menjemput seseorang, bekerja *part-time*, dan sebagainya.

2.4 Persepsi Terhadap Angkutan Umum

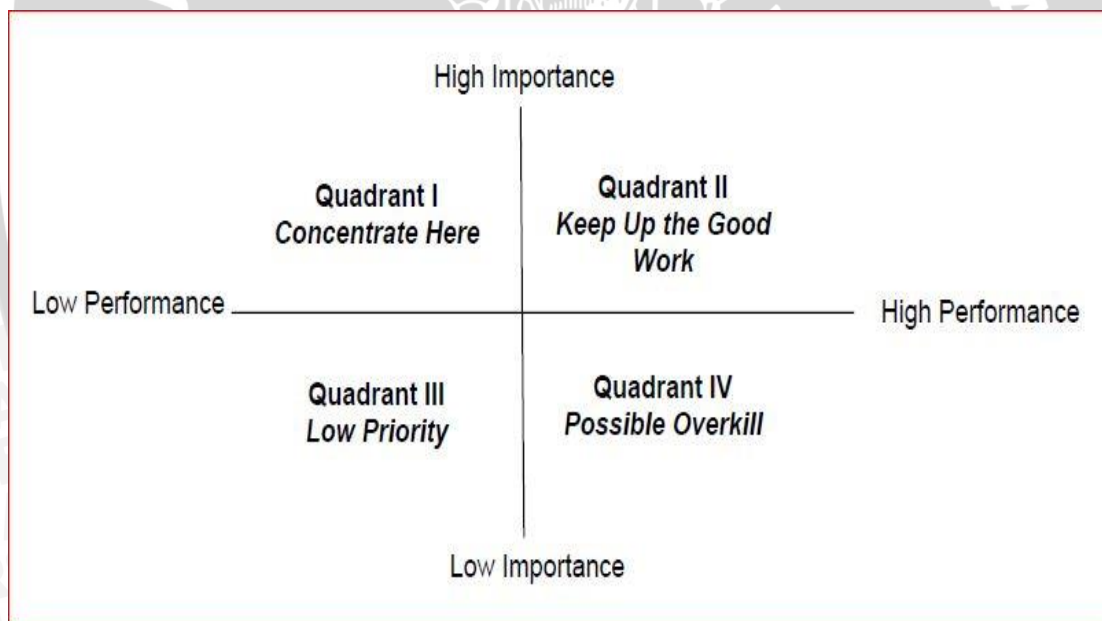
Merupakan penilaian secara subjektif untuk membantu mendeskripsikan bagaimana pandangan mahasiswa jika pemerintah daerah menyediakan Angkutan massal baru pada Lingkungan sekitar. Poin utama yang disebutkan adalah sebagai berikut:

- 1) Tertarik tidaknya akan menggunakan angkutan baru.
- 2) Umumnya lebih memilih barang/jasa yang baru daripada yang sudah ada/tua.
- 3) Tertarik tidaknya pada pencegahan polusi udara dan pengurangan dampak rumah kaca.

- 4) Tanggapan mengenai pelestarian lingkungan seperti penghijauan atau pelestarian spesies alam.
- 5) Apakah memiliki rasa untuk menjaga kesehatan diri sendiri.
- 6) Sangat peduli dengan isu atau berita keselamatan transportasi yang berkaitan dengan penggunaan angkot.
- 7) Peduli tentang isu keamanan penumpang yang berkaitan dengan penggunaan angkot.

2.5 Metode Analisis *Importance Performance Analysis (IPA)*

Analisis *Important Performance* memberikan manajemen yang terfokus untuk mengembangkan strategi pemasaran (Martilla & James, 1977). Pada metode ini responden menilai tingkat kepentingan serta kinerja berbagai atribut terkait angkutan mahasiswa saat sekarang. Nilai rata-rata tingkat kepentingan dan kinerja angkutan akan dianalisis dalam bentuk *Importance Performance Matrix*.



Gambar 2. 1 *Important Performance Matrix*

Sumber: Jurnal "The Use of Importance-Performance Analysis (IPA) in Evaluating Japan's E-government Services"

Model IPA pada bidang dua dimensi akan dibagi menjadi 4 bagian kuadran dengan kinerja pada sumbu x dan kepentingan pada sumbu y. Dari hasil pembagian ini, masing-masing kuadran yang bernama *Concentrate Here*, *Keep up the Good Work*, *Low Priority*, dan *Possible Overkill* seperti pada Gambar 2. 1. Pada masing-masing kuadran memiliki perlakuan yang berbeda. Perlakuan yang diberikan adalah sebagai berikut:

a. Kuadran I (Kepentingan Tinggi – Kinerja Rendah)

Atribut yang masuk kuadran ini akan berlabel *Concentrate Here* yang berarti memiliki prioritas tertinggi. Apapun yang masuk kuadran ini memiliki prioritas tinggi untuk ditingkatkan.

b. Kuadran II (Kepentingan Tinggi – Kinerja Tinggi)

Dengan label *Keep up The Good Work*, atribut yang masuk kuadran ini sudah bagus sehingga perlu dipertahankan. Karena atribut pada kuadran ini merupakan kekuatan dari objek.

c. Kuadran III (Kepentingan Rendah – Kinerja Rendah)

Atribut yang masuk kuadran ini merupakan atribut yang tidak penting dan bukan sebuah ancaman ketika tidak ditingkatkan.

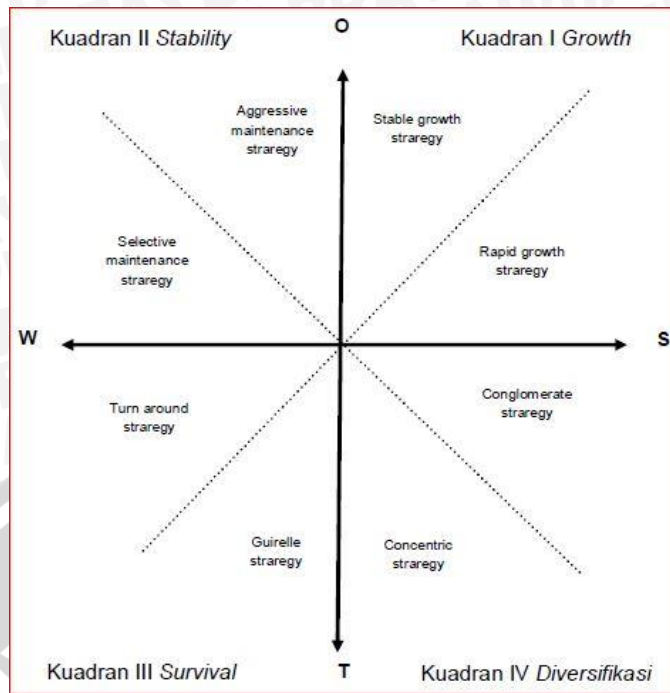
d. Kuadran IV (Kepentingan Rendah – Kinerja Tinggi)

Ini merupakan kuadran yang perlu diperhatikan, karena atribut yang masuk pada kuadran ini terlalu berlebih. Jika sumber daya terlalu fokus pada atribut ini sebaiknya beralih ke Kuadran I yang mana memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi.

2.6 Metode *Strength, Weakness, Opportunities Treath* (SWOT)

Metode SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan (Rangkuti, 2006). Digunakan untuk mendapatkan strategi terbaik yang dapat diaplikasikan oleh penyedia jasa agar bisa mengalihkan mahasiswa untuk beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan massal baru. Analisis metode SWOT digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor yang menjadi kekuatan (*Strengths*), Kelemahan (*Weaknesses*), Peluang (*Opportunities*), dan Ancaman (*Threats*) yang mungkin terjadi dalam kegiatan bertransportasi mahasiswa saat sekarang.

Sebelum menyusun Matrik SWOT, perlu dibuat dahulu grafik IFAS dan EFAS untuk mengetahui bagaimana strategi yang akan dilaksanakan. Nilai *rating* didapat dari data dengan skala 1 hingga 7, nilai bobot didapat dari nilai urgensi masing-masing faktor. Hasil dari IFAS dan EFAS nantinya akan diplotkan pada grafik berikut:



Gambar 2. 2 Grafik IFAS - EFAS
Sumber: LM-FEUI (H. Oka A. Yoeti : 1996)

1) Kuadran I : *Growth* (Pertumbuhan)

Strategi pertumbuhan didesain untuk mencapai pertumbuhan.

- *Rapid growth strategy* (strategi pertumbuhan cepat), adalah strategi untuk meningkatkan laju pertumbuhan dengan waktu yang lebih cepat peningkatan kualitas yang menjadi faktor kekuatan agar dapat memaksimalkan pemanfaatan semua peluang yang ada.
- *Stable growth strategy* (strategi pertumbuhan stabil), adalah strategi yang mana mempertahankan pertumbuhan yang ada (kenaikan yang stabil, jangan sampai turun).

2) Kuadran II : *Stability* (Stabilitas)

Strategi stabilitas adalah strategi untuk mengurangi kelemahan yang ada. Stabilitas untuk mempertahankan suatu keadaan dengan berupaya memanfaatkan peluang dan memperbaiki kelemahan. Strategi stabilitas terbagi dua yaitu :

- *Aggressive maintenance strategy* (strategi perbaikan agresif), adalah strategi internal dengan mengadakan perbaikan pada berbagai bidang. Perbaikan faktor-faktor kelemahan untuk memaksimalkan pemanfaatan dari peluang.
- *Selective maintenance strategy* (strategi perbaikan pilihan), adalah strategi internal dengan melakukan perbaikan pada hal yang menjadi kelemahan.

3) Kuadran III : *Survival* (Bertahan)

- *Turn around strategy* (strategi memutar balik), adalah strategi yang membalikkan kecenderungan-kecenderungan negatif yang umum tertuju pada pengelolaan.
- *Guirelle strategy* (strategi mengubah fungsi), adalah strategi mengubah fungsi yang dimiliki dengan fungsi lain yang benar-benar berbeda.

4) Kuadran IV : Diversifikasi (Penganekaragaman)

- *Diversifikasi concentric strategy* (strategi diversifikasi konsentrik), adalah diversifikasi obyek dan daya sehingga dapat meminimalkan ancaman.
- *Diversifikasi conglomerate strategy* (strategi diversifikasi konglomerat), adalah memasukkan investor untuk mendanai diversifikasi yang mempertimbangkan laba.

Untuk menyusun faktor strategis, maka digunakan matriks SWOT. Matrik ini menggambarkan bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Matrik ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan strategi alternatif.

Tabel 2. 1 Matriks SWOT

EFAS \ IFAS	IFAS	Strengths (S)	Weaknesses (W)
Opportunities (O)		Strategi SO	Strategi WO
Treaths (T)		Strategi ST	Strategi WT

Sumber: (Rangkuti, 2006)

EFAS adalah *External Factors Analysis Summary*, yaitu kesimpulan analisis dari berbagai faktor eksternal yang mempengaruhi keberlangsungan perusahaan. IFAS adalah *Internal Factors Analysis Summary*, yaitu kesimpulan analisis dari berbagai faktor internal yang mempengaruhi keberlangsungan perusahaan.

Berdasarkan (Rangkuti, 2006), strategi yang disusun adalah:

- 1) Strategi SO dibuat dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
- 2) Strategi ST adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman.
- 3) Strategi WO diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
- 4) Strategi WT didasarkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

2.7 Penelitian Terdahulu

No	Nama	Tahun	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
1	Isfanari	2011	Kajian Karakteristik Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo di Kota Mataram	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo ditinjau dari sisi sosioekonomi Pengendara/kusir 2. pergerakan, perilaku berkendara dan persepsi pengemudi terhadap keselamatan serta strategi kebijakan yang harus diambil terkait dengan karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deskriptif 2. IPA (<i>Importance Performance Analysis</i>) 3. <i>SWOT Analysis</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam posisi yang kuat dan berpeluang 2. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah Progresif Strategi 3. Sepeda Motor dan Cidomo dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat memungkinkan untuk terus melakukan pengembangan
2	Khoirunnisa	2014	Analisis Kepuasan Pelanggan Menggunakan Atribut Pelayanan Prima dengan Mengintegrasikan <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) dan <i>Quality Function Deployment</i> (QFD)	Mengetahui atribut pelayanan prima yang diprioritaskan untuk meningkatkan kepuasan pelanggan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) 2. <i>Quality Function Deployment</i> (QFD). 	Atribut pelayanan prima yang diprioritaskan untuk meningkatkan pelayanan prima adalah atribut kemampuan (<i>Ability</i>), penampilan (<i>Appearance</i>), perhatian (<i>Attention</i>), tindakan (<i>Action</i>), tanggung Jawab (<i>Accountability</i>), dan sikap (<i>Attitude</i>).

3	KARTINI LA ODE UNGA	2011	Strategi Pengembangan Kawasan Wisata Kepulauan Banda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menentukan faktor-faktor internal dan eksternal yang mendukung dan menghambat pengembangan pariwisata Kepulauan Banda. 2. Menentukan faktor-faktor eksternal yang mendukung dan menghambat pengembangan pariwisata Kepulauan Banda. 3. Menentukan strategi pengembangan kawasan wisata Kepulauan Banda. 	SWOT Analysis	<ol style="list-style-type: none"> 1. Faktor-faktor internal yang mendukung pengembangan pariwisata Kepulauan Banda adalah keragaman atraksi, <i>image</i> kawasan yang sudah terkenal sejak VOC, sifat keterbukaan, keamanan, dan kemudahan mencapai lokasi. Sementara yang menghambat adalah belum adanya pusat informasi wisata, sifat terhadap lingkungan yang sangat rendah, SDM bidang pariwisata masih rendah, dan belum memadainya infrastruktur pendukung. 2. Faktor-faktor eksternal yang mendukung pengembangan pariwisata Kepulauan Banda adalah aksesibilitas, perkembangan teknologi dan informasi, regulasi, serta tingginya potensi dan minat wisatawan. Sementara yang menghambat adalah interupsi budaya dan perusakan lingkungan. 3. Strategi prioritas berdasarkan SWOT adalah pengembangan wisata <i>diving</i> dan <i>snorkeling</i>, membangun jaringan dengan wisata lain, bekerja sama dengan agen perjalanan, dan membuat website khusus.
---	---------------------	------	--	--	---------------	--

4	Ludfi Djakfar	2010	<p>Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) di Kota Malang</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui karakteristik pengguna. 2. Mengetahui karakteristik pergerakan berdasarkan jarak tempuh dan lama perjalanan. 3. Karakteristik fasilitas transportasi 	<p><i>Model Analisis Regresi Binary Logistik</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Karakteristik pengguna adalah Jenis kelamin laki-laki sekitar 70%, 53% berusia antara 20 - 22 tahun, 35% Uang saku perbulan antara Rp. 100.000,00 – Rp. 250.000,00, 60% memiliki SIM C, dan 77% memiliki sepeda motor. 2. Saat melakukan perjalanan menuju kampus, mayoritas mahasiswa menempuh jarak antara 1 - 3 km dari rumah menuju kampusnya, lama perjalanan menuju kampus kurang dari 15 menit, biaya perjalanan rata-rata yang dikeluarkan mahasiswa dalam sehari berkisar antara Rp. 3000,00– Rp. 4500,00. 3. Dalam menggunakan moda yang digunakan sekarang menuju kampus, 28,15% mahasiswa memilih waktu perjalanan sebagai pertimbangan utama dalam memilih moda yang mereka gunakan menuju kampus. Selain dikarenakan waktu, kenyamanan serta kecocokan terhadap moda juga mempengaruhi pemilihan moda mahasiswa.
---	---------------	------	---	--	--	---

Sumber: Laporan/Jurnal dari Skripsi dan Tesis pendahulu

