

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Adanya pembangunan infrastruktur transportasi, dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pertumbuhan ekonomi berpengaruh positif terhadap perkembangan infrastruktur transportasi dengan dua cara, yaitu pertumbuhan yang lebih tinggi mempengaruhi kesejahteraan masyarakat yang kemudian akan meningkatkan permintaan pada infrastruktur transportasi. Selain itu, pertumbuhan ekonomi menyebabkan tumbuhnya sektor industri yang membutuhkan infrastruktur transportasi sebagai salah satu komponen pendukung atau penggerak yang diperlukan bagi sektor industri yang sedang berkembang (Pradhan & Bagchi, 2013).

Transportasi merupakan salah satu faktor penting dalam kesejahteraan masyarakat suatu negara. Sektor transportasi dan pergudangan berperan dalam pembentukan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Padang tahun 2022 sebesar 15,66 % dan pada tahun 2023 mengalami peningkatan sebesar 16,09 %. Sektor transportasi dan pergudangan memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian, berada di urutan kedua setelah sektor perdagangan besar dan eceran, serta reparasi mobil dan sepeda motor yang mencatat kontribusi sebesar 17,41%. Setelah itu, kontribusi tertinggi selanjutnya berasal dari sektor industri sebesar 10,88%, sektor konstruksi sebesar 10,21%, serta sektor informasi dan komunikasi sebesar 8,49%. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sektor transportasi dan pergudangan memiliki kontribusi yang lebih besar dibandingkan sektor industri, konstruksi, maupun informasi dan komunikasi (Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2023). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat peran transportasi terhadap kegiatan ekonomi masyarakat seperti perdagangan, pariwisata dan pendistribusian barang.

Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan perkembangan teknologi yang semakin maju di Indonesia, layanan transportasi umum akan lebih banyak diminati oleh masyarakat. Dengan demikian, permintaan jasa transportasi akan

meningkat seperti bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi. Jika hal tersebut tidak diimbangi dengan pembangunan prasarana transportasi maka akan menimbulkan permasalahan seperti kemacetan arus lalu lintas. Sebaliknya, tingginya aksesibilitas transportasi akan meningkatkan daya tarik wilayah, produktivitas dan kesejahteraan. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2024) mengatakan bahwa Menteri Perhubungan dan *Stakeholder* lainnya melakukan upaya pembangunan infrastruktur di sektor transportasi, salah satunya adalah melakukan pengembangan pada infrastruktur transportasi umum yang modern, ramah lingkungan dan *smart*.

Adanya kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan terjadinya peningkatan terhadap mobilitas individu, faktor produksi dan produk hasil olahan. Mobilitas tinggi merupakan proses perpindahan lebih mudah dan efisien. Oleh karena itu, mobilitas yang lebih tinggi dapat dikatakan sebagai peningkatan produktivitas. Peningkatan produktivitas menjadi faktor utama untuk mendorong kemajuan ekonomi. Dengan tingginya mobilitas yang didukung oleh sistem transportasi yang efisien dapat dikatakan bahwa perekonomian suatu negara sudah berkembang atau maju (Nur dkk., 2021).

Kegiatan memindahkan maupun mengangkut sesuatu dari tempat asal ke tempat tujuan disebut dengan transportasi (Qohar, 2015). Sektor transportasi termasuk bagian penting dari pertumbuhan, perkembangan dan inti kemajuan perekonomian sebuah negara. Adanya pengembangan sistem transportasi dengan memprioritaskan kenyamanan, ketertiban dan terkoneksi dengan kemajuan zaman akan mendukung pertumbuhan ekonomi sebuah negara (Sangadji, 2022). Sistem Transportasi seperti di darat, laut dan udara akan selalu terikat dengan perkembangan dan kemajuan teknologi (Qohar, 2015).

Transportasi umum merupakan layanan transportasi yang digunakan oleh banyak orang untuk berpindah tempat secara berkelanjutan. Layanan transportasi ini biasanya dikelola oleh pemerintah atau perusahaan swasta. Tujuan utama transportasi dapat meningkatkan kecepatan dan kelancaran mobilitas untuk keperluan individu, perusahaan dan pemerintah. Operasional transportasi terjadi di berbagai tempat seperti jalan raya, kereta api, jalur air hingga udara yang memiliki rute dan infrastruktur yang berbeda di setiap jenis transportasi seperti terminal

atau halte, stasiun, pelabuhan dan bandara (Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung, 2024).

Jasa transportasi umum dapat membantu dalam mencapai alokasi sumber daya kegiatan ekonomi dengan lebih efisien, meningkatkan peluang untuk bekerja dan pendapatan masyarakat (Adisasmita, 2010). Selain itu, jasa transportasi umum dibuat sebagai alternatif perjalanan bagi masyarakat untuk bepergian, terutama bagi individu yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Dengan demikian, akan membuat perjalanan harian seseorang lebih mudah. Lebih banyak orang yang menggunakan transportasi umum akan mengurangi polusi udara dan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya. Sehingga kemacetan arus lalu lintas dapat dikurangi secara bertahap (Dinas perhubungan DIY, 2022).

Di Indonesia, terdapat kota yang berkembang pesat dalam aktivitas sosial ekonomi, salah satunya adalah Kota Padang. Kota Padang adalah kota terbesar di Pantai Barat Pulau Sumatera dan menjadi Ibukota Provinsi Sumatera Barat. Pada tahun 2022, jumlah penduduk Kota Padang berdasarkan jenis kelamin sebanyak 919.145 jiwa, sedangkan pada tahun 2023 jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin mengalami kenaikan menjadi 924.687 jiwa (Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera barat, 2024). Peningkatan jumlah penduduk di Kota Padang menyebabkan peningkatan aktivitas bagi masyarakat. Pada hari senin hingga jumat biasanya digunakan untuk kesibukan dengan pekerjaan, sekolah, maupun bisnis. Sementara itu, pada akhir pekan digunakan untuk pergi berlibur dengan keluarga, teman, saudara dan melakukan aktivitas positif lainnya. Dengan kata lain, kegiatan masyarakat di Kota Padang yang mempengaruhi tingkat mobilitas tergantung kepada hari kerja dan akhir pekan.

Kota Padang merupakan pusat pemerintahan dan bisnis di Provinsi Sumatera Barat. Oleh sebab itu, layanan transportasi umum di Kota Padang harus memiliki akses yang baik. Hal ini bertujuan untuk memudahkan masyarakat dalam memilih layanan transportasi yang dibutuhkan untuk beraktivitas setiap harinya. Di dalam pemilihan maupun permintaan terhadap jasa transportasi yang digunakan dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu karakteristik muatan atau penumpang, kecepatan transportasi dan kualitas pelayanan (Nasution, 2004). Jika terdapat berbagai macam aktivitas masyarakat, Kota Padang akan mengalami

permasalahan transportasi seperti kemacetan lalu lintas, keterbatasan infrastruktur, kurangnya kualitas dan keandalan transportasi umum, meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi dan sebagainya. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, pemerintah Kota Padang mengoperasikan salah satu moda transportasi massal berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT). Dalam hal ini, transportasi massal berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT) ialah Trans Padang.

*Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan sistem transportasi massal berbasis bus dengan kapasitas besar, melayani dengan infrastruktur yang berkualitas dengan biaya yang terjangkau. BRT juga menawarkan rute, halte sistem pembayaran dalam bus, sistem informasi yang baik untuk penumpang serta mobilitas yang tinggi untuk menghindari adanya keterlambatan kedatangan dan keberangkatan yang sering ditemukan pada sistem bus biasa. BRT dirancang bertujuan agar dapat mengubah perspektif seseorang terhadap transportasi umum khususnya bus. BRT memiliki keunggulan dalam hal kenyamanan, keamanan, efisiensi biaya dan waktu, tarif yang sama baik jarak dekat maupun jauh. Dengan demikian, peralihan masyarakat dari kendaraan pribadi ke BRT diharapkan dapat menjadi solusi yang efektif dalam menekan permasalahan kemacetan lalu lintas (The BRT Standard, 2016).

Sarana transportasi umum di Kota Padang yang beroperasi saat ini sebagai BRT adalah Trans Padang. Trans Padang merupakan transportasi umum berbasis BRT menawarkan mobilitas cepat, nyaman dan biaya murah dalam pelayanan sebagai angkutan dalam kota. Trans Padang ini resmi beroperasi sejak 14 Februari 2014 yang dapat digunakan untuk masyarakat umum di Kota Padang yang pada saat itu masih berjumlah 10 armada (Wikipedia, 2024). Menurut pemerintah Kota Padang (2013), dikeluarkannya Peraturan Walikota Padang No. 21 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Trans Padang. Trans Padang sampai saat ini terus mengalami perkembangan setiap tahunnya mulai dari jumlah unit pengoperasian, pelayanan bahkan rute perjalanan (Husna & Asri, 2023).

Adanya Trans Padang akan berdampak positif terhadap pengelolaan kota yang lebih terarah karena transportasi ini memiliki sistem pengoperasian yang teratur, memiliki tingkat keamanan yang tinggi di jalan seperti tidak ugal-ugalan

yang sangat berbeda dari transportasi umum lainnya. Trans Padang sampai sekarang terus mengalami perkembangan setiap tahunnya. Dapat dilihat dari jumlah unit pengoperasian, pelayanan bahkan rute perjalanan yang semakin meningkat. Trans Padang dikelola oleh Perusahaan Umum Daerah Padang Sejahtera Mandiri (PSM) (Husna, 2022). Pada penelitian ini menyajikan tabel yang menunjukkan jumlah penumpang dari bulan Januari sampai Juni tahun 2024.

**Tabel 1. 1**

**Data Jumlah Penumpang Trans Padang Dari Bulan Januari Sampai Juni Tahun 2024**

Bulan	Jumlah Penumpang		Total
	Umum	Pelajar	
Januari	208.425	128.520	336.945
Koridor I	108.596	75.394	183.990
Koridor II	5.249	1.766	7.015
Koridor III	2.279	1.769	4.048
Koridor IV	28.449	9.494	37.943
Koridor V	22.761	29.530	52.291
Koridor VI	41.091	10.567	51.658
Februari	189.034	110.347	299.381
Koridor I	101.475	64.624	166.099
Koridor II	4.969	1.723	6.692
Koridor III	1.840	1.252	3.092
Koridor IV	23.798	8.197	31.995
Koridor V	20.141	25.091	45.232
Koridor VI	36.811	9.460	46.271
Maret	203.296	49.847	253.143
Koridor I	102.425	30.319	132.744
Koridor II	4.869	747	5.616
Koridor III	1.670	581	2.251
Koridor IV	25.480	4.046	29.526

Koridor V	19.607	10.513	30.120
Koridor VI	49.245	3.641	52.886
<b>April</b>	<b>202.392</b>	<b>50.894</b>	<b>253.286</b>
Koridor I	106.269	26.120	132.389
Koridor II	-	-	-
Koridor III	5.837	2.160	7.997
Koridor IV	22.774	4.011	26.785
Koridor V	24.592	13.665	38.257
Koridor VI	42.920	4.938	47.858
<b>Mei</b>	<b>253.437</b>	<b>88.671</b>	<b>342.108</b>
Koridor I	124.208	48.631	172.839
Koridor II	-	-	-
Koridor III	17.356	6.632	23.988
Koridor IV	29.028	6.515	35.543
Koridor V	25.736	19.757	45.493
Koridor VI	57.109	7.136	64.245
<b>Juni</b>	<b>234.457</b>	<b>63.711</b>	<b>298.168</b>
Koridor I	111.675	35.724	147.399
Koridor II	-	-	-
Koridor III	17.686	5.750	23.436
Koridor IV	27.244	3.912	31.156
Koridor V	23.638	13.265	36.903
Koridor VI	54.214	5.060	59.274
<b>Total Keseluruhan</b>	<b>1.291.041</b>	<b>491.990</b>	<b>1.783.031</b>

*Sumber Perumda Padang Sejahtera Mandiri Trans Padang*

Pada tabel 1.1, data jumlah penumpang dari masing - masing koridor yang terdaftar dari bulan Januari sampai bulan Juni 2024. Tabel 1.1 menunjukkan jumlah penumpang yang mengalami fluktuasi secara signifikan di setiap bulannya pada tahun 2024, dimana jumlah penumpang terbanyak pada bulan Mei dengan total 342.108 penumpang. Sebaliknya, pada bulan Maret jumlah penumpang

paling sedikit dengan total 253.143 penumpang. Trans Padang saat ini berjumlah enam koridor, akan tetapi salah satu koridor yaitu koridor dua tidak beroperasi dikarenakan belum terselesaikan permasalahan manajemen perusahaan. Jadwal Trans Padang beroperasi dimulai pada pukul 06.00 sampai 19.00 WIB setiap harinya. Untuk menggunakan layanan Trans Padang, penumpang dapat menunggu di halte Trans Padang yang sudah ada di jalur masing - masing koridor (Azwardy, 2024).

Menurut Suroyo Alimoeso, Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan menjelaskan bahwa penumpang Trans Padang mencapai 120 persen kapasitas selama jam sibuk (pukul 05.30 hingga 08.00 WIB dan 16.00 hingga 18.30 WIB). Di luar jam sibuk, jumlah penumpang hanya mencapai antara 50 hingga 70 persen (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Direktorat jenderal Perhubungan Darat, 2024). Selain itu, BRT Trans Padang memiliki persaingan dengan transportasi umum lainnya, contohnya angkutan kota yang disebut angkot dan layanan jasa transportasi online yang digunakan penumpang untuk *feeder* (angkutan pengumpan) menuju halte Trans Padang bahkan sebagai alat transportasi utama penumpang ke tempat tujuan. Persaingan antara layanan jasa transportasi ini akan mempengaruhi permintaan BRT Trans Padang (Wicaksono & Trinanda, 2020). Adanya permintaan untuk layanan transportasi umum akan muncul berdasarkan dari kebutuhan masyarakat yang ingin melakukan suatu perjalanan. Dengan kata lain, penyedia layanan transportasi umum akan menanggapi kebutuhan masyarakat yang membutuhkan sarana transportasi untuk keperluan mobilitasnya. Berdasarkan penjelasan yang telah dijelaskan dalam latar belakang, maka penulis ingin membahas mengenai “Analisis Permintaan Jasa Transportasi Umum Berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT): Trans Padang”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah menunjukkan hubungan variabel yang terkait dengan penelitian. Rumusan masalah harus disertai dengan latar belakang yang kemudian diuji menggunakan analisis data. Berdasarkan dari latar belakang yang telah dijelaskan, terdapat rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana hubungan karakteristik penumpang *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang yang meliputi usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, aksesibilitas dan jangkauan rute, kepemilikan kendaraan pribadi, kualitas layanan, tarif dan alternatif transportasi lain dengan intensitas penggunaan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang?
2. Apakah usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, aksesibilitas dan jangkauan rute, kepemilikan kendaraan pribadi, kualitas layanan, tarif dan alternatif transportasi lain berpengaruh terhadap intensitas penggunaan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang?

### 1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi hubungan karakteristik penumpang *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang yang meliputi usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, aksesibilitas dan jangkauan rute, kepemilikan kendaraan pribadi, kualitas layanan, tarif dan alternatif transportasi lain dengan intensitas penggunaan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang?
2. Untuk menganalisis bagaimana usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, aksesibilitas dan jangkauan rute, kepemilikan kendaraan pribadi, kualitas layanan, tarif dan alternatif transportasi lain mempengaruhi intensitas penggunaan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang?

### 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian terbagi menjadi dua yaitu manfaat teoritis dan praktis:

#### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memberikan pemahaman akademis tentang perilaku konsumen, perencanaan transportasi dan menjadi dasar untuk penelitian selanjutnya.

#### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat membantu banyak pemangku kepentingan, seperti pemerintah, operator *Bus Rapid Transit* (BRT) dan masyarakat untuk menghasilkan sistem transportasi umum yang efisien, terjangkau dan sesuai dengan kebutuhan pengguna transportasi umum.