

**PENGARUH TARIF, WAKTU TUNGGU DAN AKTIVITAS
SOSIAL TERHADAP PERMINTAAN TAKSI
KONVENSIONAL
(Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat Program Studi Strata I
Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta

Disusun Oleh:

Aditya Gilang Pangestu Nugroho
21130007

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI SURAKARTA
2024**

PERNYATAAN

Dengan ini saya:

Nama : Aditya Gilang Pangestu Nugroho

NIM : 21130007

Progdi : S1 Manajemen

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat adalah benar-benar hasil karya sendiri. Apabila ternyata di kemudian hari ditemukan bahwa Skripsi saya adalah plagiat dari hasil karya orang lain, maka saya bersedia membatalkan/menanggalkan gelar kesarjanaan saya atau saya bersedia diberi sanksi sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Surakarta, 25 November 2024

Yang Membuat Pernyataan



Aditya Gilang Pangestu Nugroho

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Aditya Gilang Pangestu Nugroho

NIM : 21130007

Program Studi : S1 Manajemen

Judul : PENGARUH TARIF, WAKTU TUNGGU DAN AKTIVITAS SOSIAL
TERHADAP PERMINTAAN TAKSI KONVENSIONAL (Studi Kasus Pada
Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)

Disetujui dan disahkan:

Hari : Senin

Tanggal : 25 November 2024

Pembimbing,



Ari Susanti, S.Pt., M.M

NIDN. 0323048302

Mengetahui,

Kepala Program Studi S1 Manajemen



Satria Veriansyah Wiguna, S.Sn., M.M.

NIDN. 0606069402

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Aditya Gilang Pangestu Nugroho
NIM : 21130007
Program Studi : S1 Manajemen
Judul : PENGARUH TARIF, WAKTU TUNGGU DAN AKTIVITAS
SOSIAL TERHADAP PERMINTAAN TAKSI KONVENSIONAL
(Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan tim penguji skripsi Sekolah Tinggi Ilmu
Ekonomi Surakarta (STIE Surakarta) dan diterima untuk memenuhi persyaratan gelar Sarjana
Manajemen

Pada Hari : Jum'at
Tanggal : 27 Desember 2024

Tim Penguji

Ketua : Ari Susanti, S.Pt., M.M
Anggota : Dr. Budi Istiyanto, S.E., M.M., M.H

Tanda Tangan

()

()

Mengetahui,

Ketua STIE Surakarta



Aditya Lilivan, S.M.B., M.M.

NIDN. 0606118902

MOTTO

- Niscaya Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat (QS. Al Mujjadillah, 58:11).
- Kurang cerdas dapat diperbaiki dengan belajar, kurang cakap dapat diperbaiki dengan pengalaman, tetapi kurang jujur sulit memperbaikinya sebab kejujuran hanya dimiliki oleh orang-orang yang bermental sehat. (Bung Hatta)

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Kedua Orang Tuaku yang telah memberikan do'a dan semangat dalam mengerjakan Skripsi.
2. Kedua saudaraku yang telah memberikan dorongan dan masukan dalam mengerjakan Skripsi.
3. Kepada clarisa yang telah membantu, memberikan do'a dan semangat dalam mengerjakan Skripsi.
4. Semua sahabatku yang telah memberikan dorongan dalam mengerjakan Skripsi.
5. Almamaterku.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya yang telah melindungi serta membimbing penulis sehingga dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini yang berjudul “PENGARUH TARIF, WAKTU TUNGGU DAN AKTIVITAS SOSIAL TERHADAP PERMINTAAN TAKSI KONVENSIONAL (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)”. Dalam penyusunan Skripsi ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung Skripsi ini tidak mungkin dapat terselesaikan dengan baik. Untuk itu pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pembuatan skripsi, yaitu kepada:

1. Bapak Aditya Liliyan, S.M.B., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.
2. Bapak Satria Veriansyah Wiguna, S.Sn.,M.M selaku Ketua Program Studi Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.
3. Ibu Ari Susanti, S.Pt., M.M selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah membimbing, memberikan saran dan mendampingi selama masa skripsi.
4. Segenap Dosen dan Pengajar Program Studi S1 Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta yang telah memberikan ilmunya.
5. Bapak Mayor Lek Didik Hendriyanto selaku Kepala Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo yang memberikan ijin penelitian kepada penulis.
6. Bapak Peltu Johnson Lumbantorun selaku Kepala Unit Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo yang memberikan ijin penelitian kepada penulis.
7. Konsumen Angkasa Taksi di wilayah bandara Adi Soemarmo yang telah bersedia dan berpartisipasi menjadi responden penelitian.
8. Ayah dan Ibu yang telah memberikan dukungan baik moril maupun materil selama menempuh pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.
9. Rekan-rekan penulis yang telah memberikan pertolongan, baik bantuan langsung maupun tidak langsung

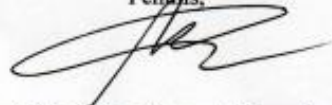
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, karena keterbatasan pengetahuan serta pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu dengan rendah hati, penulis mengharapkan saran dan kritikan yang membangun.

Semoga Skripsi ini dapat berguna bagi para pembaca pada khususnya dan dunia pendidikan pada umumnya.

Surakarta, 25 November 2024

Penulis,



Aditya Gilang Pangestu Nugroho

ABSTRAK

ADITYA GILANG PANGESTU NUGROHO. 21130007. 104 HALAMAN. PENGARUH TARIF, WAKTU TUNGGU DAN AKTIVITAS SOSIAL TERHADAP PERMINTAAN TAKSI KONVENSIONAL (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo). 2024.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional. Jenis penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan asosiatif dan metode survey. Populasi penelitian adalah seluruh konsumen Angkasa Taksi di wilayah bandara Adi Soemarmo. Sampel penelitian sejumlah 84 responden yang dihitung menggunakan rumus jumlah indikator dikali 7. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling* dengan pertimbangan yang pernah melakukan pemesanan atau pernah menggunakan jasa Angkasa Taksi di wilayah bandara Adi Soemarmo. Pengumpulan data menggunakan kuesioner yang didasarkan pada kriteria skala *Likert*. Analisis data melalui uji validitas dan reliabilitas, uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, multikolinieritas, heteroskedastisitas, uji regresi linier berganda dan uji hipotesis dengan uji-t, uji-F dan koefisien determinasi (R^2) dengan menggunakan SPSS versi 21.

Hasil penelitian ditemukan bahwa secara simultan tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional. Sedangkan secara parsial tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional.

Kata kunci : *tarif, waktu tunggu, aktivitas sosial, permintaan taksi konvensional*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	7
A. Konsep Teori.....	7
1. Permintaan.....	7
2. Tarif.....	11
3. Waktu Tunggu.....	15
4. Aktivitas Sosial	17
B. Penelitian Terdahulu	18
C. Kerangka Pikir	23
D. Hipotesis.....	24
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian.....	28

B. Tempat dan Waktu Penelitian	28
1. Tempat.....	28
2. Waktu	29
C. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling.....	29
1. Populasi.....	29
2. Sampel.....	29
D. Data dan Sumber Data	31
1. Jenis Data	31
2. Sumber Data.....	31
E. Teknik Pengumpulan Data.....	32
1. Observasi.....	32
2. Kuesioner	33
3. Studi Pustaka.....	33
F. Variabel Penelitian	33
1. Variabel Independen	34
2. Variabel Dependen.....	34
G. Definisi Operasional Variabel.....	34
H. Teknik Analisis Data.....	37
1. Uji Instrumen Penelitian	37
2. Uji Asumsi Klasik.....	37
3. Uji Regresi Linier Berganda	39
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	42
A. Gambaran Umum Tempat Penelitian.....	42
B. Hasil Penelitian	43
1. Deskripsi Data Responden	43
2. Tanggapan Responden	46
3. Hasil Uji Intrumen Penelitian	50
4. Hasil Uji Asumsi Klasik	52
5. Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....	54
C. Pembahasan.....	58

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	63
A. Kesimpulan	63
B. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN.....	68

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 Penelitian Terdahulu	18
Tabel 2 Definisi Operasional Variabel Penelitian.....	34
Tabel 3 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden.....	43
Tabel 4 Distribusi Frekuensi Umur Responden	44
Tabel 5 Distribusi Frekuensi Pekerjaan Responden.....	44
Tabel 6 Distribusi Frekuensi Pendidikan Responden	45
Tabel 7 Distribusi Frekuensi Penggunaan Angkasa Taksi Responden .	46
Tabel 8 Deskripsi Tanggapan Responden pada Variabel Tarif.....	47
Tabel 9 Deskripsi Tanggapan Responden pada Variabel Waktu Tunggu	48
Tabel 10 Deskripsi Tanggapan Responden pada Variabel Aktivitas Sosial.....	49
Tabel 11 Deskripsi Tanggapan Responden pada Variabel Permintaan Taksi Konvensional.....	50
Tabel 12 Hasil Uji Validitas Instrumen Penelitian.....	51
Tabel 13 Hasil Uji Reliabilitas	51
Tabel 14 Hasil Uji Normalitas	52
Tabel 15 Rangkuman Hasil Uji Multikolinieritas	53
Tabel 16 Hasil Uji Heteroskedastisitas	53
Tabel 17 Hasil Uji Regresi Berganda.....	54

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1 Faktor Penentu Kenyamanan Menggunakan Transportasi Umum.....	2
Gambar 2 Kerangka Pemikiran Penelitian.....	23

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Kuesioner Penelitian
- Lampiran 2. Karakteristik Responden
- Lampiran 3. Tanggapan Responden
- Lampiran 4. Uji Validitas
- Lampiran 5. Uji Reliabilitas
- Lampiran 6. Uji Asumsi Klasik
- Lampiran 7. Uji Regresi Linier Berganda
- Lampiran 8. Tabel Produk Moment
- Lampiran 9. Tabel Nilai t
- Lampiran 10. Tabel Nilai F

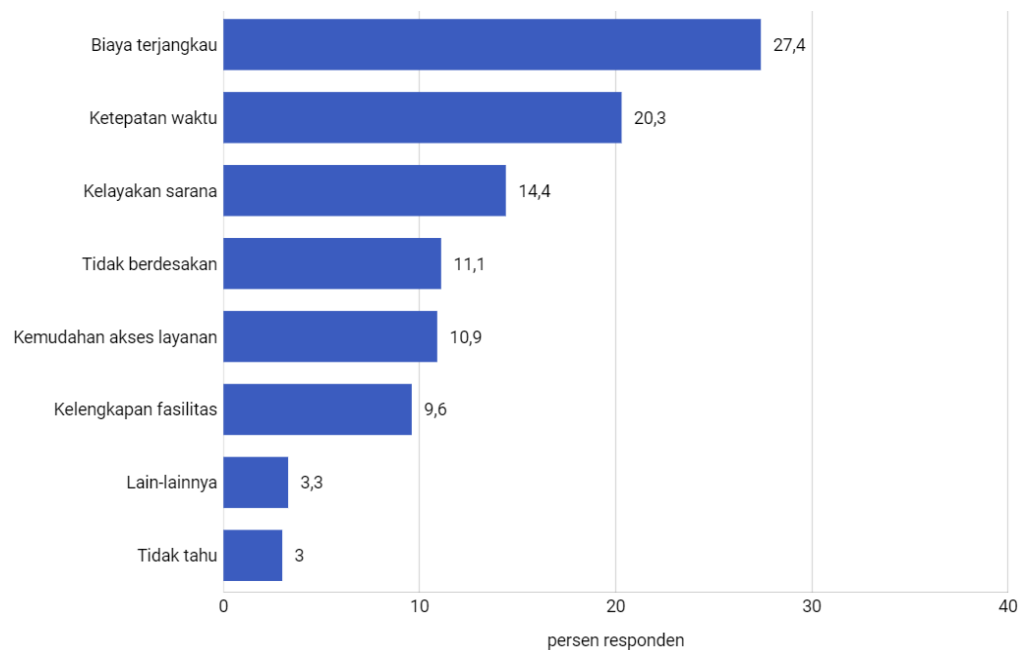
BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana yang paling banyak dimanfaatkan dalam menunjang aktivitas sehari-hari masyarakat karena tanpa transportasi, mobilitas menjadi mustahil (Ramasamy *et al.*, 2021). Bagi Indonesia, transportasi terbagi menjadi dua kategori, transportasi untuk umum atau masal seperti kereta api, bus, kapal laut dan pesawat terbang komersial, sedangkan transportasi pribadi adalah taksi atau mobil, ojek, motor, sepeda, becak (Modompit *et al.*, 2020). Sedangkan menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2019), transportasi publik umumnya tersedia dalam kategori angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek seperti mobil penumpang umum (angkutan kota) dan bus umum; dan kategori angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek seperti taksi.

Muhamad Nabilah (2023) bersama Litbang Kompas mengadakan survei menggunakan metode wawancara yang melibatkan 510 responden dari 34 provinsi yang dipilih secara acak (*margin of error* 4,35% dan tingkat kepercayaan sebesar 95%), ada sejumlah faktor yang membuat masyarakat Indonesia nyaman menggunakan transportasi umum (seperti: KRL, MRT, bus, angkot, taksi, dan lainnya) yang divisualisasikan dalam grafik berikut:



Gambar 1
Faktor Penentu Kenyamanan Menggunakan Transportasi Umum
 Sumber: Muhamad Nabilah (2023)

Biaya terjangkau menjadi faktor utama sebagai penentu kenyamanan masyarakat Indonesia, dengan proporsi 27,4%, kemudian 20,3% nyaman menggunakan transportasi umum karena faktor ketepatan waktu, dan 14,4% karena kelayakan sarana dan prasarana (Muhamad Nabilah, 2023).

Menurut Bakri *et al.*, (2023), transportasi publik yang dianggap paling nyaman, yaitu taksi, karena tidak perlu ada antrian panjang, dengan layanan yang tidak dibatasi oleh rute-rute tertentu sangat mendukung aktivitas masyarakat yang memiliki mobilitas tinggi, layanan yang lebih baik dibandingkan dengan bus atau angkutan umum lainnya membuat tarif dasarnya juga berbeda, hal ini sebanding dengan pelayanan yang didapat pengguna jasa. Selain itu, (Nguyen-Phuoc *et al.*, 2020) taksi menawarkan

layanan transportasi 24 jam, nyaman, dan dari pintu ke pintu yang menjadikannya pilihan populer masyarakat dibandingkan bus dan kereta api.

Terkait dengan transportasi publik (yaitu taksi), pengelola layanan transportasi umum di Kabupaten Boyolali mengambil peluang dalam usaha jasa transportasi publik, salah satunya paguyuban taksi yang meluncurkan Angkasa Taksi yang khusus melayani Taksi Konvensional, bermarkas di Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah, Angkasa Taksi siap untuk melayani berbagi rute perjalanan dengan armada ini selama 24 jam penuh. Jangkauan Angkasa Taksi ini selain di wilayah bandara Adi Soemarmo, juga melayani seputar Subosukowonosraten (Surakarta, Boyolali, Sukoharjo, Karanganyar, Wonogiri, Sragen, dan Klaten). Jika menginginkan di luar wilayah tersebut Angkasa Taksi dapat mengantarkan di tempat tujuan. Mengenai tarif, argonya mengikuti standart asosiasi pengusaha taxi, dan relatif murah. Armada Angkasa Taksi Vios Limo dengan warna dominan putih, yang mana merupakan warna dasar perusahaan ini. Hadirnya Angkasa Taksi ini diharapkan akan melengkapi transportasi khususnya pelayanan transportasi umum berbasis konvensional di wilayah Boyolali, Solo, dan sekitarnya.

Kemunculan taksi *online* mempunyai dinamika tersendiri pada pasar taksi konvensional khususnya dari sisi *demand* (permintaan), sama halnya taksi konvensional, taksi *online* hampir memiliki seluruh atribut pelayanan yang bisa diberikan oleh taksi konvensional, berdasarkan terdapatnya kesamaan dalam atribut pelayanan tersebut, jasa taksi konvensional dan *online* merupakan dua komoditi yang memiliki keterkaitan kuat dari sisi permintaan

(Wildan, 2020). Menurut Ni Ketut Sri Astati Sukawati *et al.*, (2022), frekuensi permintaan pada taksi, baik konvensional maupun *online* dipengaruhi faktor harga atau tarifnya, harga tersebut dapat diukur melalui biaya-biaya yang dikeluarkan oleh pengguna seperti biaya langsung (tarif), waktu dalam menunggu taksi dan waktu perjalanan, efisiensi waktu tunggu taksi menentukan jumlah permintaan taksi.

Pengaruh dengan arah negatif lamanya waktu untuk menunggu ditemukan oleh Ayu Atma Meydiyana *et al.*, (2020), hasil observasi lainnya adalah tujuan perjalanannya menggunakan taksi (*trip purpose*). Rizky Maulanaa & Muhammad Halley Yudhistira (2020) menemukan bahwa 67 persen respondennya menggunakan taksi untuk tujuan kegiatan sosial seperti: menuju bartending, restoran, pertunjukkan dan mengunjungi sanak keluarga dan teman/sahabat, hanya 16 persen yang menggunakan taksi untuk beraktivitas atau kegiatan bekerja sehari-hari, 4 persen menuju atau dari bandara dan 10 persen untuk tujuan ke layanan kesehatan serta janji lainnya. Demikian juga penelitiannya Arhita & Coki Ahmad Syahwier (2023), menemukan hasil yakni faktor pendapatan, tarif dari taksi konvensional, tarif pada taksi *online* (sebagai referensi tarif konvensional), waktu tunggu dan jenis kebutuhan taksi konvensional memiliki pengaruh yang nyata baik secara simultan maupun parsial terhadap permintaan taksi konvensional di Belawan Kota Medan.

Berdasarkan fenomena dan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dalam bentuk skripsi yang berjudul

Pengaruh Tarif, Waktu Tunggu dan Aktivitas Sosial Terhadap Permintaan Taksi Konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan rumusan masalahnya adalah:

1. Apakah tarif berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)?
2. Apakah waktu tunggu berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)?
3. Apakah aktivitas sosial berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)?
4. Apakah tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo)?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka dapat dikemukakan tujuan penelitian adalah untuk:

1. Menganalisis pengaruh tarif terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo).

2. Menganalisis pengaruh waktu tunggu terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo).
3. Menganalisis pengaruh aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo).
4. Menganalisis pengaruh tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional (Studi Kasus Pada Angkasa Taksi Bandara Adi Soemarmo).

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan penelitian lebih lanjut guna menambah wawasan dan pengetahuan tentang pengaruh tarif, waktu tunggu dan aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dan wacana untuk mengembangkan ilmu pengetahuan tentang manajemen pemasaran khususnya yang berhubungan dengan tarif, waktu tunggu dan aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan masukan bagi pengusaha taksi konvensional dalam upaya meningkatkan permintaan konsumen maupun pelanggan tarif, waktu tunggu dan aktivitas sosial.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Konsep Teori

1. Permintaan

a. Definisi

Teori permintaan merupakan teori yang menjelaskan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga, dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjukkan pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan harga tersebut, menurut pengertian sehari-hari permintaan diartikan secara absolut yaitu jumlah barang yang dibutuhkan, jalan pikiran ini disandarkan atas pemikiran manusia mempunyai kebutuhan, atas kebutuhan inilah individu tersebut mempunyai permintaan akan barang, semakin banyak penduduk suatu negara maka makin besar permintaan masyarakat akan jenis barang (Arihta & Coki, 2023).

Permintaan merupakan hubungan antara jumlah barang dan jasa yang diminta pada pasar tertentu pada tingkat harga tertentu dalam periode waktu tertentu (Elvira, 2015). Permintaan adalah jumlah barang atau jasa yang ingin dan mampu dibeli konsumen pada harga dan waktu tertentu dan sesuai dengan pendapatan (Tajibu *et al.*, 2018).

b. Hukum Permintaan

Menurut Arihta & Coki (2023), hukum permintaan adalah makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut, sebaliknya, makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit permintaan terhadap barang tersebut.

Dapat disimpulkan bahwa apabila harga suatu barang naik, dan sebaliknya apabila barang tersebut turun, konsumen akan menambah pembelian terhadap barang tersebut. Selain itu, kenaikan harga menyebabkan pendapatan riil konsumen berkurang, sehingga memaksa konsumen mengurangi pembelian, terutama barang yang akan naik harganya.

c. Kelompok Permintaan

Permintaan dapat dibedakan menjadi beberapa kelompok, yaitu sebagai berikut (Febianti, 2014):

1) Permintaan menurut daya beli

Berdasarkan daya belinya, permintaan dibagi menjadi tiga macam, yaitu permintaan efektif, permintaan potensial, dan permintaan absolut.

a) Permintaan efektif adalah permintaan masyarakat terhadap suatu barang atau jasa yang disertai dengan daya beli atau kemampuan membayar. Pada permintaan jenis ini, seorang konsumen memang membutuhkan barang itu dan ia mampu membayarnya.

- b) Permintaan potensial adalah permintaan masyarakat terhadap suatu barang dan jasa yang sebenarnya memiliki kemampuan untuk membeli, tetapi belum melaksanakan pembelian barang atau jasa tersebut.
 - c) Permintaan absolut adalah permintaan konsumen terhadap suatu barang atau jasa yang tidak disertai dengan daya beli. Pada permintaan absolut konsumen tidak mempunyai kemampuan (uang) untuk membeli barang yang diinginkan.
- 2) Permintaan menurut jumlah subjek pendukungnya

Berdasarkan jumlah subjek pendukungnya, permintaan terdiri atas permintaan individu dan permintaan kolektif.

 - a) Permintaan individu adalah permintaan yang dilakukan oleh seseorang untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.
 - b) Permintaan kolektif atau permintaan pasar adalah kumpulan dari permintaan-permintaan perorangan atau permintaan secara keseluruhan para konsumen di pasar.
- d. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan

Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan adalah sebagai berikut (Tajibu *et al.*, 2018):

 - 1) Harga/*price* jasa angkutan
 - 2) Tingkat pendapatan
 - 3) Citra atau *image* terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu.

Menurut Ahman, faktor-faktor yang mempengaruhi banyak sedikitnya barang/jasa yang diminta oleh konsumen antara lain disebabkan oleh (Febianti, 2014):

- 1) Intensitas kebutuhan;
- 2) Selera konsumen (*taste*);
- 3) Pendapatan konsumen (*customer income*);
- 4) Harga barang substitusi dan barang komplementer;
- 5) Jumlah penduduk;
- 6) Ekspektasi konsumen tentang harga; dan
- 7) Periklanan.

e. Hubungan Barang dan Jasa dalam Permintaan

Dalam permintaan, barang-barang dan jasa dapat dibedakan dalam 7 (tujuh) golongan, yaitu (Febianti, 2014):

- 1) Barang pengganti (substitusi);
- 2) Barang pelengkap (komplementer);
- 3) Barang netral;
- 4) Barang inferior;
- 5) Barang esensial;
- 6) Barang normal; dan
- 7) Barang mewah.

f. Indikator Permintaan

Indikator permintaan taksi konvensional diantaranya (Wildan, 2020; Arihta & Coki, 2023; Modompit *et al.*, 2020):

- 1) Harga jasa angkutan, yang dimana harga tarif cukup masuk akal dan juga murah.
- 2) Tingkat pendapatan, kesesuaian harga tarif jasa dengan kemampuan konsumen dan armada yang dimiliki layak untuk konsumen.
- 3) Citra atau *image*, popularitas merek jasa cukup dikenal dan juga driver berkinerja baik.

2. Tarif

a. Definisi

Secara umum tarif dapat didefinisikan pada sejumlah nilai yang ditukarkan konsumen yang mengambil manfaat dari memiliki atau menggunakan produk atau jasa yang nilainya ditetapkan oleh pembeli dan penjual melalui tawar-menawar, atau ditetapkan oleh penjual untuk satu harga yang sama terhadap semua pembeli (Ayu Atma Meydiyana *et al.*, 2020). Sedangkan definisi tarif bila dikaitkan dengan jasa angkutan memiliki makna biaya-biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per-satuan berat atau penumpang per-kilometer (Bakri *et al.*, 2023).

Menurut Ramasamy *et al.*, (2021), biaya perjalanan sebagai total tarif langsung yang dibebankan per perjalanan dan penilaian pelanggan atas waktu yang dihabiskan untuk perjalanan, oleh karena itu, total biaya perjalanan merupakan kombinasi biaya dan waktu yang dihabiskan untuk perjalanan tertentu. Secara umum, pelanggan taksi

saat ini cenderung sudah paham dan bijaksana dalam menentukan harga, sehingga retensi menjadi sebuah tantangan.

b. Penetapan dan Kebijakan Tarif

Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan. Kebijakan tarif angkutan dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu (Arla *et al.*, 2022):

1) *Cost of service pricing*

Tarif yang didasarkan pada besarnya biaya dikeluarkan untuk menghasilkan jasa ditambah dengan tingkat keuntungan yang wajar.

2) *Value of service pricing*

Tarif didasarkan pada besarnya nilai jasa angkutan yang diberikan oleh pemakai jasa angkutan.

3) *Charging what the traffic will bear*

Tarif angkutan didasarkan pada penentuan sedemikian rupa sehingga dengan volume angkutan tertentu akan dapat menghasilkan *net income* yang paling menguntungkan.

c. Faktor-faktor yang Berpengaruh dalam Penetapan Tarif

Dalam menetapkan tarif, faktor-faktor yang berpengaruh, yaitu (Modompit *et al.*, 2020):

- 1) Biaya menjadi batas bawah.
- 2) Tarif pesaing dan tarif barang pengganti menjadi titik orientasi yang perlu dipertimbangkan perusahaan.
- 3) Penilaian pelanggan terhadap tampilan produk yang unik dari penawaran perusahaan menjadi batas atas tarif harga.

Setelah mempertimbangkan faktor-faktor tersebut, maka perusahaan baru akan memecahkan masalah penetapan harga ini dengan menggunakan metode penetapan harga. Kotler menyatakan macam-macam penetapan tarif sebagai berikut (Bakri *et al.*, 2023):

- 1) Penetapan harga *mark-up*

Metode ini merupakan metode penetapan harga paling dasar, yaitu dengan menambahkan *mark-up* standar pada biaya produk. Besarnya *mark-up* sangat bervariasi diantara berbagai barang. *Mark-up* umumnya lebih tinggi untuk produk-produk musiman, produk khusus, produk yang penjualannya lambat dan produk yang permintaannya tidak elastis.

- 2) Penetapan harga berdasarkan sasaran pengembalian (*target-return pricing*)

Perusahaan menentukan harga berdasarkan biaya lainnya, atau perusahaan menentukan harga yang akan menghasilkan tingkat pengembalian atas investasi (ROI) yang diinginkan. Konsep harga ini menggunakan konsep bagan pulang pokok yang menunjukan

total biaya (penjumlahan biaya tetap dan biaya variabel) dan jumlah pendapatan yang diinginkan.

3) Penetapan harga sesuai nilai yang dipersepsikan (*perceived value*)

Metode ini perusahaan menetapkan harga produk bukan berdasarkan biaya penjual yang terkadang terlalu tinggi atau terlalu rendah, melainkan dari persepsi konsumen. Kunci dalam metode ini adalah dengan secara akurat menentukan persepsi pasar atas nilai penawaran. Riset pasar dibutuhkan untuk membentuk persepsi nilai pasar sebagai panduan penetapan harga yang efektif.

4) Penetapan harga nilai (*value pricing*)

Perusahaan dalam metode ini menetapkan yang cukup rendah untuk penawaran bermutu tinggi. Penetapan harga nilai menyatakan bahwa harga harus mewakili suatu penawaran bernilai tinggi bagi konsumen. Penetapan harga sesuai harga berlaku (*going-rate pricing*). Dalam metode ini perusahaan kurang memperhatikan biaya atau permintaannya sendiri tetapi mendasarkan harganya terutama pada harga pesaing. Perusahaan dapat mengenakan harga yang sama, lebih tinggi, lebih rendah dari pesaingnya. Metode ini cukup populer, apabila biaya sulit untuk diukur atau tanggapan pesaing tidak pasti.

5) Penetapan harga penawaran tertutup

Perusahaan dapat menentukan harga atas dasar perkiraannya tentang bagaimana para pesaing akan menentukan harga dan bukan

berdasarkan korelasi yang kaku dengan biaya atau permintaan perusahaan. Dalam metode ini, penetapan harga yang bersaing umum digunakan bila perusahaan melakukan penawaran tertutup atas suatu proyek.

Menurut pelanggan, ada tiga faktor yang menjelaskan faktor biaya, yaitu jumlah perjalanan per kilometer, program loyalitas dan diskon/hadiah, dan total jarak perjalanan yang ditempuh untuk perjalanan tersebut (Ramasamy *et al.*, 2021).

d. Indikator Tarif

Indikator tarif taksi konvensional diantaranya (Wildan, 2020; Ramasamy *et al.*, 2021):

- 1) Batas bawah, yaitu kesesuaian tarif yang ditetapkan dengan fasilitas yang tersedia, memiliki kesamaan tarif dengan taksi lainnya.
- 2) Tarif pesaing, adanya penawaran promo, dan kesesuaian tarif dengan manfaat.
- 3) Penilaian pelanggan, yaitu kesesuaian harga tarif dengan kemampuan konsumen dan dengan jarak yang ditempuh.

3. Waktu Tunggu

Waktu tunggu merupakan waktu yang dibutuhkan penumpang untuk menunggu kendaraan angkutan umum di tempat pemberhentian atau *halte/shelter*. Umumnya penumpang menghendaki waktu yang relatif singkat. Waktu tunggu diestimasi dengan cara mengasumsikan bahwa

kedatangan angkutan umum bersifat acak dan tidak berdasarkan jadwal yang jelas, sehingga rata-rata waktu tunggu yang dialami oleh pengguna jasa adalah sama dengan setengah dari *headway* waktu (Ayu Atma Meydiyana *et al.*, 2020).

Kecepatan pelayanan, responsiv karyawan terhadap keinginan dan masalah konsumen akan membuat konsumen merasa keperluan akan layanan yang bermutu terpenuhi. Demikian juga terhadap usaha taksi, dimana layanan karyawan diukur melalui kecepatan karyawan menanggapi pesanan dari pengguna taksi, dan ketepatan dalam memberi informasi ke driver taksi. *Flowcharting* merupakan proses tahapan penyampaian jasa kepada konsumen, perusahaan taksi sendiri dalam menyampaikan jasa ke konsumen, dimana konsumen menelpon atau melalui aplikasi *online* untuk melakukan pemesanan, kemudian pihak operator menyampaikan order ke pengemudi. Driver menuju lokasi konsumen maksimal sepuluh menit, jadi konsumen tidak perlu menunggu terlalu lama, selanjutnya taksi mengantarkan konsumen sampai tujuan sesuai waktu yang dibutuhkan (Tajibu *et al.*, 2018).

Indikator waktu tunggu taksi konvensional diantaranya (Ayu Atma Meydiyana *et al.*, 2020; Wildan, 2020):

- 1) Waktu proses order, yaitu lamanya dalam proses order taksi.
- 2) Waktu kedatangan, lamanya menunggu kedatangan taksi setelah order.
- 3) Ketepatan waktu sampai tujuan, kesesuaian antara waktu dengan jarak yang ditempuh.

4. Aktivitas Sosial

Aktivitas sosial merupakan salah satu dari kegiatan sehari-hari yang dilakukan seseorang. Corak aktifitas manusia pada ruang luar (*outdoors activity*) dapat dibagi menjadi tiga jenis kegiatan utama yaitu (Lepage & Catherine, 2021):

a. Aktivitas Penting (*Necessary Activities*)

Necessary activities yaitu kegiatan rutin yang senantiasa dilakukan manusia dan keberlangsungannya tidak terlalu terpengaruh dengan kondisi lingkungan misalnya pedagang pergi ke pasar setiap hari, pelajar berangkat ke sekolah, pegawai menuju ke kantor, dan lain-lain.

b. Aktivitas Pilihan (*Optional Activity*)

Optional activity yakni rutinitas yang keberlangsungannya tergantung pada kondisi fisik lingkungan, iklim, cuaca, dan sebagainya. Contohnya rekreasi, olah raga, jalan-jalan, dan lain-lain.

c. Aktivitas Sosial (*Sosial Activity*)

Sosial activity adalah aktifitas yang keberlangsungannya bergantung dari eksistensi orang lain pada ruang luar. Misalnya diskusi, pertandingan olah raga, pertemuan klub, dan lain sebagainya.

Indikator aktivitas sosial diantaranya (Lepage & Catherine, 2021; Wildan, 2020):

- 1) Aktivitas penting, kehadiran taxi ini dapat menunjang rutinitas sehari-hari, misalkan ke kantor.

- 2) Aktivitas pilihan, kehadiran taksi dapat menunjang kegiatan hobi, seperti memancing.
- 3) Aktivitas sosial, kehadiran taksi relevan untuk acara pertemuan, seperti pertemuan klub.

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian lain yang membahas pengaruh tarif, waktu tunggu dan aktivitas sosial terhadap permintaan taksi konvensional adalah sebagai berikut:

Tabel 1
Penelitian Terdahulu

No.	Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Variabel Penelitian	Alat Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Arhita dan Coki Ahmad Syahwier (2023)	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Konvensional di Belawan Kota Medan	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Harga/tarif (X_1), Pendapatan masyarakat (X_2), Selera masyarakat (X_3), Transportasi <i>online</i> (X_4), dan Permintaan jasa transportasi konvensional (Y)	Regresi Linier Berganda	Secara simultan harga/tarif, pendapatan masyarakat, selera masyarakat, dan transportasi <i>online</i> berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa transportasi konvensional, dan secara parsial harga/tarif, pendapatan masyarakat, selera masyarakat, dan transportasi <i>online</i>

					berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan jasa transportasi konvensional.
2.	Bakri Muhammad Djaya, Nila Riani, dan Iif Ahmad Syarif (2023)	Studi Pemilihan Moda Transportasi Antara Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Sewa Khusus di Kota Tarakan	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Biaya (X_1), Keamanan (X_2), Kenyamanan (X_3), Kemudahan (X_4), Waktu perjalanan (X_5), Pelayanan (X_6), dan Pemilihan moda transportasi umum (Y)	<i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP)	Kriteria yang berpengaruh bagi pelanggan dalam pemilihan angkutan umum adalah kriteria biaya, diikuti kriteria kemudahan mendapatkan moda, keamanan, pelayanan, kenyamanan, dan kriteria waktu pelayanan.
3.	Ismail, Purnawan, dan Yosritzal (2023)	Variabel yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Lanjutan di Bandara Internasional Minangkabau	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Jarak perjalanan (X_1), Ketepatan waktu (X_2), Waktu tempuh (X_3), Kenyamanan (X_4), Jumlah bagasi (X_5), Jumlah anggota rombongan (X_6), Pendapatan (X_7), Latar	Regresi Logistik	Pemilihan moda angkutan umum dari bandara sangat dipengaruhi oleh beberapa variabel yaitu jarak perjalanan, ketepatan waktu moda kendaraan, waktu tempuh, kenyamanan, jumlah bagasi, jumlah anggota rombongan, pendapatan dan latar pendidikan.

			pendidikan (X_8), dan Pemilihan moda transportasi umum (Y)		
4.	Ni Ketut Sri Astatu, Sukawati, Cokorda Putra Wirasutama, dan Deajeng Intan Oktarianingtyas (2022)	Analisis Minat Masyarakat Terhadap Pemilihan Moda Transportasi (Studi Kasus: Taksi <i>Online</i> (Grab) dan Taksi Konvensional (Blue) Bird)	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Tarif (X_1), Kemudahan mendapatkan moda (X_2), Kualitas pelayanan (X_3), dan Pemilihan moda transportasi <i>online</i> dan konvensional (Y)	Regresi Logistik	Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara taksi <i>online</i> (Grab) dan taksi konvensional (Blue Bird) dari dan menuju Bandara I Gusti Ngurah yaitu tarif, kemudahan mendapatkan moda dan kualitas pelayanan.
5.	Arla Bagus Yusuf, Ahmad Efendi, dan Muhammad Chaidir Hajia (2022)	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Berbasis <i>Online</i> dan Konvensional di Kota Baubau	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Jarak (X_1), Tarif (X_2), Kemudahan mendapatkan moda (X_3), Kenyamanan (X_4), dan Pemilihan moda transportasi <i>online</i> dan konvensional (Y)	Persentase	Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam pemilihan moda baik itu taksi <i>online</i> dan taksi konvensional adalah jarak dan tarif, (merupakan jarak tempuh dan biaya perjalanan), kemudahan mendapatkan moda, (merupakan kemudahan mengakses

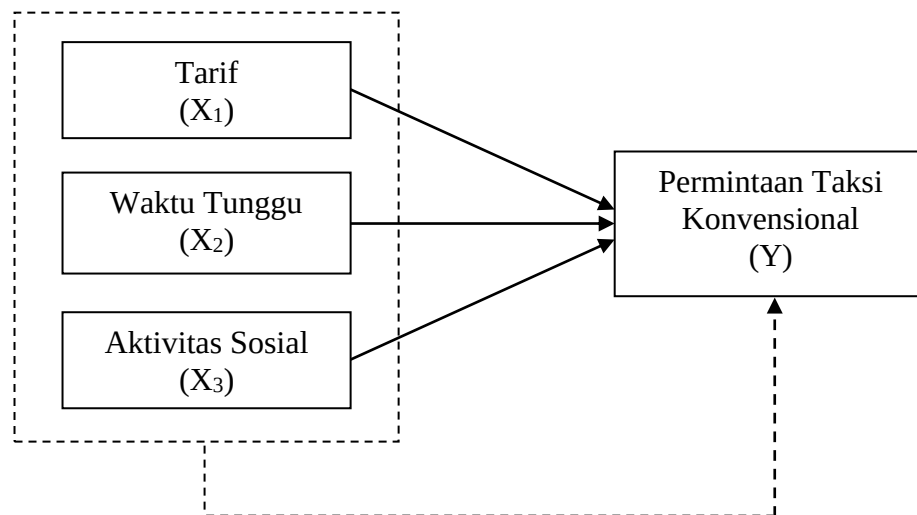
					suatu moda yang diinginkan), kualitas pelayanan (kenyamanan).
6.	Lepage Simon, dan Catherine Morency (2021)	<i>Impact of Weather, Activities, and Service Disruptionson Transportation Demand</i>	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: <i>Weater</i> (X_1), <i>Activities</i> (X_2), <i>Service disruptionson</i> (X_3), dan <i>Transportation demand</i> (Y)	Regresi Linier Berganda	Variabel yang mempunyai dampak signifikan terhadap permintaan transportasi seperti taksi (konvensional), yaitu kehadiran hujan, gangguan layanan pada kereta bawah tanah, dan aktivitas sosial yang tampaknya yang paling berpengaruh.
7.	Ramasamy Adimuthu, Kamalakanta Muduli, Aezeden Mohamed, Jitendra Narayan Biswal, dan John Pumwa (2021)	<i>Understanding Customer Priorities for Selection of Call Taxi Service Provider</i>	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: <i>Cost factor</i> (X_1), <i>Service quality</i> (X_2), <i>Service reliability</i> (X_3), <i>Behavioral factor</i> (X_4), <i>Socio-economic factor</i> (X_5) dan <i>Transportation taxi demand</i> (Y)	Regresi Linier Berganda	Faktor sosial ekonomi (seperti: aktivitas sosial) dan atribut layanan (seperti: biaya, kualitas pelayanan, keandalan layanan dan perilaku driver) berpengaruh signifikan terhadap permintaan dan penentuan pilihan layanan taksi.
8.	Modompit Vaula Rhesy, Joseph Bintang Kalangi, dan	Analisis Permintaan Transportasi Gojek Online	Jenis penelitian: Kuantitatif	Regresi Linier Berganda	Variabel harga dan pendapatan memiliki pengaruh dan

	Jacline I. Sumual (2020)	di Kota Manado	Variabel Penelitian: Harga (X_1), Pendapatan (X_2), dan Permintaan transportasi <i>online</i> (Y)		signifikan positif baik secara simultan maupun parsial terhadap permintaan transportasi <i>online</i> (GOJEK) di Kota Manado
9.	Ayu Atma Meydiyana, Woro Partini Maryunani, dan Evi Puspitasari (2020)	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Antara Taksi Konvensional dan Taksi Berbasis Daring di Kota Magelang	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: Biaya perjalanan (X_1), Waktu tunggu (X_2), Waktu tempuh (X_3), dan Pemilihan moda transportasi konvensional dan daring (Y)	Regresi Logistik	Biaya perjalanan, waktu tunggu, dan waktu tempuh mempengaruhi pemilihan moda transportasi taksi konvensional dan taksi berbasis daring, dengan biaya perjalanan yang paling mempengaruhi.
10.	Rizky Maulanaa, dan Muhammad Halley Yudhistira (2020)	Socio-Economic Factors Affecting The Choice of Transportation Mode in Jakarta Metropolitan Area	Jenis penelitian: Kuantitatif Variabel Penelitian: <i>Socio-economic</i> (X), dan <i>Transportation mode choice</i> (Y)	Regresi Linier Berganda	Variabel sosial ekonomi (seperti: pendapatan, pendidikan, jenis kelamin, pekerjaan, kepemilikan sepeda motor dan mobil, jarak perjalanan, kota asal, jumlah penumpang, dan aktivitas sosial) yang digunakan dalam penelitian ini signifikan

					secara statistik terhadap permintaan dan pilihan moda transportasi.
--	--	--	--	--	---

C. Kerangka Pikir

Berdasarkan uraian pada kajian pustaka di atas, maka model kerangka berpikir untuk memudahkan pemahaman konsep dalam penelitian ini adalah:



Gambar 2
Kerangka Pemikiran Penelitian

Keterangan:

Variabel Independen (Bebas):

X_1 = Tarif

X_2 = Waktu Tunggu

X_3 = Aktivitas Sosial

Variabel Dependen (Terikat):

Y = Permintaan Taksi Konvensional

—→ = Pengaruh Secara Parsial

- - - → = Pengaruh Secara Simultan

D. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data (Sugiyono, 2020). Penelitian ini agar lebih terarah dan dapat mencapai hasil yang diharapkan, maka peneliti mengemukakan hipotesis sebagai berikut:

1. Pengaruh Tarif Terhadap Permintaan Taksi Konvensional

Layanan taksi untuk perjalanan terkait tarif sangat mempengaruhi perilaku pelanggan (Bakri *et al.*, 2023). Hasil penelitian Arihta & Coki (2023), menegaskan bahwa tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi konvensional, dimana jika tarif meningkat ke arah positif maka permintaan akan meningkat dan sebaliknya. Selanjutnya penelitiannya Ni Ketut Sri Astatu Sukawati *et al.*, (2022), menemukan hasil bahwa tarif berpengaruh signifikan positif terhadap pemilihan moda transportasi antara taksi *online* (Grab) dan taksi konvensional (Blue Bird) dari dan menuju Bandara I Gusti Ngurah. Demikian juga penelitiannya Adimuthu Ramasamy *et al.*, (2021), mengemukakan hasil bahwa tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan dan penentuan pilihan layanan taksi.

Berdasarkan penjelasan di atas maka hipotesis dapat dirumuskan sebagai berikut:

H₁ : Tarif berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional

2. Pengaruh Waktu Tunggu Terhadap Permintaan Taksi Konvensional

Umumnya penumpang menghendaki waktu yang relatif singkat, padahal kedatangan angkutan umum bersifat acak dan tidak berdasarkan jadwal yang jelas, sehingga rata-rata waktu tunggu yang dialami oleh pengguna jasa adalah sama dengan setengah dari *headway* waktu (Ayu Atma Meydiyana *et al.*, 2020). Terkait dengan waktu tunggu, Ismail *et al.*, (2023) mengemukakan hasil penelitiannya bahwa waktu tunggu berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda angkutan lanjutan. Demikian juga hasil penelitiannya Ayu Atma Meydiyana *et al.*, (2020), mengemukakan bahwa waktu tunggu berpengaruh secara signifikan positif terhadap pemilihan moda transportasi konvensional dan daring.

Berdasarkan penjelasan di atas maka hipotesis dapat dirumuskan sebagai berikut:

H₂ : Waktu tunggu berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional

3. Aktivitas Sosial Terhadap Permintaan Taksi Konvensional

Aktivitas sosial dapat mempengaruhi permintaan perjalanan, terlebih pada aktivitas utama dan hari libur (Lepage & Catherine, 2021). Hasil penelitian Adimuthu Ramasamy *et al.*, (2021) mengemukakan bahwa aktivitas sosial mempengaruhi secara positif terhadap permintaan dan penentuan pilihan layanan taksi. Demikian juga hasil penelitiannya Rizky Maulanaa & Muhammad (2020) menyimpulkan bahwa aktivitas

sosial berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan dan pilihan moda transportasi.

Berdasarkan penjelasan di atas maka hipotesis dapat dirumuskan sebagai berikut:

H₃ : Aktivitas sosial berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional

4. Tarif, Waktu Tunggu dan Aktivitas Sosial Terhadap Permintaan Taksi Konvensional

Menurut pengertian sehari-hari permintaan diartikan secara absolut yaitu jumlah barang yang dibutuhkan, jalan pikiran ini disandarkan atas pemikiran manusia mempunyai kebutuhan, atas kebutuhan inilah individu tersebut mempunyai permintaan akan barang, semakin banyak penduduk suatu negara maka makin besar permintaan masyarakat akan jenis barang (Arihta & Coki, 2023). Penelitiannya Adimuthu Ramasamy *et al.*, (2021), mengemukakan hasil bahwa faktor sosial ekonomi (seperti: aktivitas sosial) dan atribut layanan (seperti: biaya, kualitas pelayanan, keandalan layanan dan perilaku driver) berpengaruh signifikan terhadap permintaan dan penentuan pilihan layanan taksi. Selanjutnya hasil penelitiannya Ayu Atma Meydiyana *et al.*, (2020), menyimpulkan bahwa biaya perjalanan, waktu tunggu, dan waktu tempuh mempengaruhi pemilihan moda transportasi taksi konvensional dan taksi berbasis daring. Demikian juga hasil penelitiannya Bakri *et al.*, (2023), menjelaskan bahwa kriteria yang berpengaruh bagi pelanggan dalam pemilihan angkutan umum adalah

kriteria biaya, diikuti kriteria kemudahan mendapatkan moda, keamanan, pelayanan, kenyamanan, dan kriteria waktu pelayanan.

Berdasarkan penjelasan di atas maka hipotesis dapat dirumuskan sebagai berikut:

H₄ : Tarif, waktu tunggu dan aktivitas sosial berpengaruh signifikan terhadap Permintaan Taksi Konvensional

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tarif berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional (studi kasus pada Angkasa Taksi bandara Adi Soemarmo).
2. Waktu tunggu berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional (studi kasus pada Angkasa Taksi bandara Adi Soemarmo).
3. Aktivitas sosial berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan taksi konvensional (studi kasus pada Angkasa Taksi bandara Adi Soemarmo).
4. Tarif, waktu tunggu, dan aktivitas sosial, secara bersama-sama atau simultan berpengaruh signifikan terhadap permintaan taksi konvensional (studi kasus pada Angkasa Taksi bandara Adi Soemarmo).

B. Saran

1. Tarif mempengaruhi permintaan taksi, untuk mempertahankan frekuensi permintaan taksi konvensional maka manajemen taksi konvensional (Angkasa Taksi) harus melakukan penyesuaian tarif yang lebih bersaing dengan taksi *online*.

2. Waktu tunggu mempengaruhi permintaan taksi, pemesanan taksi konvensional (Angkasa Taksi) oleh konsumen sebaiknya direspon lebih cepat agar waktu tunggu lebih efisien.
3. Aktivitas sosial mempengaruhi permintaan taksi, untuk mempertahankan serta meningkatkan frekuensi permintaan taksi konvensional, maka pihak manajemen (Angkasa Taksi) harus menambah kerjasama dengan instansi pemerintah dan perusahaan *e-commerce* maupun *fintech* seperti traveloka, tokopedia, booking.com, tiket.com dll.

DAFTAR PUSTAKA

- Adiputra, I.M.S., Ni Wayan, T., Ni Putu, W.O., Seri, A.M., Victor, T.H., & Indah, B. (2021). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Denpasar: Yayasan Kita Menulis.
- Arhita & Coki Ahmad Syahwier. (2023). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Konvensional di Belawan Kota Medan. *LWSA Conference Series 06*, p. 300-303. DOI: 10.32734/lwsa.v6i1.1721.
- Arla, B.Y., Ahmad, E., & muhammad, C.H. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Berbasis Online dan Konvensional di Kota Baubau. *SCEJ (Shell Civil Engineering Journal)*, 7(1), p. 34-40. <https://doi.org/10.35326/scej.v7i1.2127>.
- Ayu Atma Meydiyana., Woro, P.M., & Evi, P. (2020). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Antara Taksi Konvensional dan Taksi Berbasis Daring di Kota Magelang. *Jurnal Rekayasa Infrastruktur Sipi*, 1(2), p. 1-9. DOI: <http://dx.doi.org/10.31002/v1i2.3387>.
- Bakri, M.D., Nila, R., & Iif, A.S. (2023). Studi Pemilihan Moda Transportasi Antara Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Sewa Khusus di Kota Tarakan. *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, 7(3), p. 336-351. DOI: <https://doi.org/10.35334/be.v7i3.4974>.
- Cooper, & Schindler. (2014). *Business Research Methods*. (12th Ed.). New York, NY, US: McGraw-Hill Irwin.
- Elvira, R. (2015). Teori Permintaan (Komparasi Dalam Perspektif Ekonomi Konvensional Dengan Ekonomi Islam). *Jurnal Islamika*, 15(1), p. 47-60. DOI: <https://doi.org/10.32939/islamika.v15i1.35>.
- Febianti, Y.N. (2014). Permintaan Dalam Ekonomi Mikro. *Jurnal Edunomic*, 2(1), p. 15-24.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hair, J.F, Hult, G.T.M, Ringle, C.M., & Sarstedt, M. (2017). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA, US: SAGE Publications.
- Ismail., Purnawan., & Yosritzal. (2023). Variabel yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Lanjutan di Bandara Internasional Minangkabau. *Journal*

of *Civil Engineering and Vocational Education*, 10(1), p. 78-88. DOI: doi.org/10.24036/cived.v10i1.12236.

Kumar, P. K., & Kumar, N. R. (2016). A study on factor influencing the consumer in selection of taxi service. *International Journal of Social Science and Humanities Research*, 4(3), p. 557–561.

Lepage, S., & Catherine, M. (2021). Impact of Weather, Activities, and Service Disruptionson Transportation Demand. *Transportation Research Record*, 2675(1), p. 295-304. DOI:10.1177/0361198120966326.

Modompit, V.R., Joseph, B.K., & Jacline, I.S. (2020). Analisis Permintaan Transportasi Gojek Online di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(03), p. 140-151.

Muhamad Nabilah. (2023). *Faktor yang Menentukan Kenyamanan Responden dalam Menggunakan Transportasi Umum*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/08/21/apa-yang-membuat-masyarakat-nyaman-pakai-transportasi-umum-ini-surveinya>.

Murti, B. (2016). *Prinsip dan Metode Riset Epidemiologi*. Cetakan I. Surakarta: Yuma Pustaka.

Nguyen-Phuoc, D. Q., Su, D. N., Tran, P. T. K., Le, D. T. T., & Johnson, L. W. (2020). Factors influencing customer's loyalty towards ride-hailing taxi services—A case study of Vietnam. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 96–112. DOI: 10.1016/j.tra.2020.02.008.

Ni Ketut Sri Astati Sukawati., Cokorda, P.W., & Deajeng, I.O. (2022). Analisis Minat Masyarakat Terhadap Pemilihan Moda Transportasi (Studi Kasus: Taksi Online (Grab) dan Taksi Konvensional (Blue Bird). *Vastuwidya*, 4(2), p. 8-13. DOI:10.47532/jiv.v4i2.314.

Ramasamy, A., Kamalakanta, M., Aezeden, M., Jitendra, N.B., & John, P. (2021). Understanding Customer Priorities for Selection of Call Taxi Service Provider. *Journal of Operations and Strategic Planning*, 4(1), p. 52–72. DOI: 10.1177/2516600X21997201.

Rizky Maulanaa & Muhammad Halley Yudhistira. (2020). Socio-Economic Factors Affecting The Choice Of Transportation Mode In Jakarta Metropolitan Area. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 16(4), p. 245-252. Doi: <https://doi.org/10.14710/pwk.v16i4.32222>.

Sarwono, J. (2015). *Rumus-rumus Populer dalam SPSS 22 untuk Riset Skripsi*. Yogyakarta: Andi.

- Sekaran, U., & Bougie, R, (2017). *Metode Penelitian untuk Bisnis: Pendekatan Pengembangan-Keahlian*. Edisi 6, Buku 1, Cetakan Kedua. Jakarta Selatan: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tajibu, M.J , Bachtiar, R.N, Abdul, R.R., & Kasnaeny, K. (2018). Analisis Permintaan Taksi Konvensional di Tengah Beroperasinya Taksi Online di Kota Makassar. *Equilibrium: Jurnal Ekonomi-Manajemen-Akuntansi*, 14(2), p. 101-112. DOI: <http://dx.doi.org/10.30742/equilibrium.v14i2.463>.
- Umar, H. (2017). *Metode Riset Perilaku Konsumen Jasa*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Wildan, A. (2020). Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan Taksi Konvensional (Studi Kasus Pada PT. Wahyu Taksi Gito Sukoharjo). *Skripsi*. Program Studi Manajemen. Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian

KUESIONER

Responden yang terhormat,

Perkenalkan saya Aditya Gilang Pangestu Nugroho, NIM. 21130007, mahasiswa Program Studi Manajemen, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta yang sedang melakukan penelitian dalam rangka penyusunan skripsi sebagai syarat memperoleh gelar sarjana. Bapak/Ibu/Sdra/i merupakan responden yang tepat dan terpilih, sehingga saya berharap partisipasi Bapak/Ibu/Sdra/i dengan mengisi kuesioner penelitian ini.

Jawaban Anda akan diperlakukan sesuai standar profesionalitas dan etika penelitian, oleh sebab itu peneliti akan menjaga kerahasiaan identitas Bapak/Ibu/Sdra/i. Saya akan berterima kasih atas kesediaan dan partisipasi Bapak/Ibu/Sdra/i dalam penelitian ini.

Hormat Saya,

Aditya Gilang Pangestu Nugroho

NIM. 21130007

Program Studi Manajemen

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta

I. Apakah pernah melakukan pemesanan atau pernah menggunakan jasa Angkasa Taksi di wilayah bandara Adi Soemarmo?

- a. Jika Ya, maka bisa melanjutkan mengisi kuesioner
- b. Jika Tidak maka tidak melanjutkan mengisi kuesioner

II. IDENTITAS RESPONDEN

1. No. : (diisi peneliti)
2. Nama :

Pernyataan berikut ini lingkariilah sesuai dengan keadaan diri

3. Umur : tahun
4. Jenis Kelamin :
 - a. Laki-laki
 - b. Perempuan
5. Pekerjaan :
6. Tingkat Pendidikan :
7. Berapa kali menggunakan Angkasa Taksi
 - a. 1 kali
 - b. 1-2 kali
 - c. > 2 kali

III. PETUNJUK PENGISIAN

Kami memohon kepada Bapak/Ibu/Saudara/Saudari untuk mengisi setiap lembar kuesioner ini secara lengkap dari seluruh pernyataan yang sudah disediakan, sesuai dengan petunjuk pengisian sebagai berikut:

1. Berilah salah satu tanda *checklist* (✓) pada alternatif jawaban yang tersedia.
2. Terdapat lima (lima) alternatif jawaban, yaitu:

SS	: Sangat Setuju
S	: Setuju
KS	: Kurang Setuju
TS	: Tidak Setuju
STS	: Sangat Tidak Setuju

IV. LEMBAR KUESIONER

A. Tarif

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	KS	TS	STS
Batas bawah						
1.	Tarif Angkasa Taksi yang ditetapkan sesuai dengan fasilitas yang tersedia					
2	Tarif Angkasa Taksi dapat bersaing dengan taksi <i>online</i>					
Tarif pesaing						
3.	Angkasa Taksi menawarkan banyak promo, seperti potongan tarif dan pemberian voucher					
4.	Tarif Angkasa Taksi sesuai dengan manfaat yang saya harapkan pada saat menggunakannya					
Penilaian pelanggan						
5.	Tarif Angkasa Taksi sesuai dengan kemampuan saya					
6.	Tarif Angkasa Taksi yang ditetapkan sesuai dengan jarak tempuh tujuan					

Sumber: Wildan, (2020); Ramasamy *et al.*, (2021)

B. Waktu Tunggu

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	KS	TS	STS
Waktu proses order						
1.	Waktu yang dibutuhkan untuk proses order Angkasa Taksi relatif cepat					
Waktu kedatangan						
2.	Waktu menunggu kedatangan Angkasa Taksi setelah order rata-rata kurang dari 10 menit					
Ketepatan waktu sampai tujuan						
3.	Waktu yang dibutuhkan Angkasa Taksi sesuai dengan jarak tempuh tujuan					

Sumber: Ayu Atma Meydiyana *et al.*, (2020); Wildan (2020)

C. Aktivitas Sosial

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	KS	TS	STS
Aktivitas penting						
1.	Kehadirannya Angkasa Taksi dapat menunjang rutinitas saya sebagai pelajar, pegawai atau pedagang					
Aktivitas pilihan						
2.	Kehadirannya Angkasa Taksi dapat menunjang hobi saya sebagai travelling					
Aktivitas sosial						
3.	Angkasa Taksi sangat relevan digunakan untuk acara-acara pertemuan					

Sumber: Lepage & Catherine (2021); Wildan (2020)

D. Permintaan Taksi Konvensional

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	KS	TS	STS
Harga jasa angkutan						
1.	Saya lebih memilih Angkasa Taksi karena harga tarifnya yang cukup masuk akal					
2.	Saya lebih memilih Angkasa Taksi karena harga tarifnya lebih murah dibanding dengan taksi lainnya					
Tingkat pendapatan						
3.	Saya memilih Angkasa Taksi karena sesuai dengan kemampuan keuangan saya					
4.	Saya lebih memilih Angkasa Taksi karena armada yang digunakan baru dan berkelas					
Citra atau <i>image</i>						
5.	Saya lebih memilih Angkasa Taksi karena sudah dikenal banyak orang					
6.	Saya lebih memilih Angkasa Taksi karena kinerja drivernya sangat baik dan stabil					

Sumber: Wildan, (2020); Ramasamy *et al.*, (2021)