

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA.

2.1 Landasan Teori

Menuru (Rakhmat, 2004: 6) merupakan himpunan konstruksi (konsep), definisi, dan proposisi yang mengemukakan pandangan sistematis tentang gejala dengan menjabarkan relasi di antara variabel, untuk menjelaskan dan meramalkan gejala tersebut.

2.1.1 Teori Permintaan

Dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan (*demand*) mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjuk pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan harga tersebut. Menurut (Gilarso, 2007) definisi permintaan adalah jumlah suatu barang yang mau dan mampu dibeli pada berbagai kemungkinan harga selama jangka waktu tertentu dengan anggapan hal-hal lain tentang sama (*Ceteris Paribus*).

Kurva permintaan dapat didefinisikan sebagai suatu kurva yang menggambarkan sifat hubungan antara harga suatu barang tertentu dengan jumlah barang tersebut yang diminta para pembeli (Sukirno, 2005). Kurva permintaan dapat terjadi perubahan yaitu apabila terjadi perubahan harga, maka hanya akan mempengaruhi jumlah barang yang diminta, sehingga pergerakan akan selalu berada dikurva permintaan, tetapi apabila terjadi dalam perubahan determinan permintaan selain harga seperti pendapatan per kapita konsumen, harga lain maupun selera konsumen akan mengakibatkan terjadinya pergeseran kurva permintaan yang disebut sebagai perubahan permintaan (Miller dan Meiners, 2000).

Dalam bentuk fungsi permintaan dapat ditulis: (Sukirno).

$$Q_{dx} = f(P_x, I, P_y, Y)$$

Dimana:

P_x = Harga komoditi x per unit

P_y = Harga barang lain

I = Pendapatan konsumen

Y = Selera konsumen

Antara jumlah komoditi x yang diminta dan harga dari komoditi tersebut mempunyai hubungan yang terbalik (*invers relationship*) yaitu jika harga komoditi x naik maka jumlah komoditi x yang diminta akan menurun. Sebaliknya jika harga komoditi x turun maka jumlah komoditi yang diminta akan meningkat. Antara pendapatan konsumen dengan jumlah konsumen dengan jumlah komoditi yang diminta terjadi hubungan yang searah, yaitu jika pendapatan konsumen meningkat, maka jumlah komoditi x yang diminta akan meningkat pula. Sebaliknya jika pendapatan menurun maka permintaan akan komoditi x akan menurun pula. Maka komoditi x tersebut dapat dikatakan sebagai barang normal. Kemudian jika harga barang substitusi dari komoditi x meningkat, maka jumlah komoditi x yang diminta akan meningkat, sebaliknya jika harga barang substitusi dari komoditi x turun, maka permintaan akan komoditi x turun juga. Tetapi jika harga barang komplementer dari barang x naik maka jumlah komoditi x yang diminta akan menurun, begitupun jika harga barang komplementer turun maka jumlah komoditi x yang diminta akan meningkat. Permintaan terhadap suatu barang atau jasa timbul sebagai akibat adanya daya yang dibutuhkan pada barang tersebut. Salah satu teori yang menjelaskan permintaan konsumen, yaitu teori perilaku konsumen dengan menggunakan konsep utilitas. Dari kurva indifference dapat dibuat kurva permintaan suatu barang dengan menganggap semua konstan kecuali harga barang yang ingin dibuat kurva permintaannya.

2.1.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan

2.1.2.1 Harga Barang Itu Sendiri

Harga dan permintaan dalam hukum permintaan dijelaskan sifat hubungan antara permintaan suatu barang dengan tingkat harganya. Hukum permintaan pada hakikatnya merupakan suatu hipotesis yang menyatakan: *makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut*. Sebaliknya, *makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit terhadap permintaan barang tersebut* (Sukirno, 2007: 76).

2.1.2.2 Harga Barang Lain Yang Berkaitan Erat Dengan Barng-Barang Tersebut

Hubungan antara sesuatu barang jenis-jenis barang lainnya dapat dibedakan kepada tiga golongan, yaitu : (i) barang lain itu merupakan *pengganti*, (ii) barang lain yang merupakan *pelengkap*, dan (iii) kedua barang yang tidak mempunyai

kaitannya sama sekali *barang netral*. Suatu barang dinamakan barang pengganti kepada barang pengganti kepada barang lain apabila ia dapat menggantikan fungsi barang tersebut. Barang pelengkap apabila suatu barang selalu digunakan dengan barang lain tersebut. Sedangkan barang netral dicontohkan permintaan terhadap beras dan terhadap buku tulis tidak mempunyai hubungan sama sekali (Sukirno, 2007: 80).

2.1.2.3 Pendapatan Rumah Tangga dan Pendapatan Rata-Rata Masyarakat

Pendapatan para pembeli merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan corak permintaan terhadap berbagai barang. Perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan berbagai jenis. Berdasarkan kepada sifat perubahan permintaan yang berlaku apabila pendapatan berubah, berbagai barang dapat dibedakan menjadi empat golongan: *barang inferior*, *barang esensial*, *barang normal* dan *barang mewah* (Sukirno, 2007: 81).

2.1.2.4 Corak Distribusi Pendapatan dalam Masyarakat

Distribusi pendapatan juga dapat mempengaruhi corak permintaan terhadap berbagai jenis barang. Sejumlah pendapatan masyarakat tertentu besarnya akan menimbulkan corak permintaan masyarakat yang berbeda apabila pendapatannya tersebut diubah corak distribusinya (Sukirno, 1007: 82).

Distribusi pendapatan disebut perekonomian yaitu hasil akhir kerja seluruh proses ekonomi yang berarti bahwa teori distribusi pendapatan pada prinsipnya harus mempertimbangkan semua pengaruh. Idealnya dengan menginginkan teori yang sekaligus memberikan penjelasan yang menandai tentang harga-harga dan faktor-faktor produksi. Bagi distribusi fungsional dan ukuran dari distribusi pendapatan, namun dalam praktiknya, kita harus puas dengan model-model yang sedikit banyak bersifat partial yang hanya menampilkan sebagian saja untuk melihat gambaran tingkat distribusi pendapatan. Ada 2 ukuran pokok yang digunakan oleh para ahli ekonomi dimana keduanya digunakan untuk tujuan kuantitatif dan analisis yaitu:

a) Distribusi Ukuran

Ukuran ini secara langsung menghitung jumlah penghasilan yang diterima oleh setiap individu atau rumah tangga. Perkara cara mendapatkan penghasilan itu tidak dipersoalkan. Apa yang diperhatikan di sini adalah seberapa banyak pendapatan yang diterima seseorang, tidak peduli darimana sumbernya, entah itu bunga simpanan atau tabungan, laba usaha, utang, hadiah ataupun warisan. (Todoro, 2000: 180). Metode yang lazim digunakan membagi penduduk menjadi 5 atau 10

kelompok (Quintiles atau Decilis) sesuai dengan tingkat pendapatan mereka kemudian menetapkan promosi yang diterimanya oleh masing-masing kelompok dari pendapatan nasional. (Lincoln Arsyad, 1988: 59).

b) Distribusi Fungsional

Distribusi fungsional adalah distribusi faktor yang mencoba menerangkan bagaimana dari pendapatan nasional yang diterima oleh masing-masing faktor produksi (Todaro, 1995: 151). Teori distribusi fungsional ini pada dasarnya mempersoalkan presentase penghasilan tenaga kerja secara keseluruhan, bukan sebagai unit-unit usaha atau faktor produksi yang terpisah secara individual, dan membandingkannya dengan presentase total pendapatan yang dibagi dalam bentuk sewa, bunga dan laba (masing-masing merupakan perolehan dari tanah, uang simpanan, dan modal fisik) (Todaro, 2000: 189).

2.1.2.5 Cita Rasa Masyarakat

Cita rasa mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap keinginan masyarakat untuk membeli barang-barang. Pada tahun 1960-an sedikit sekali orang yang suka menggunakan mobil-mobil buatan Jepang. Tetapi semenjak tahun 1970-an suasananya sudah sangat berubah. Diberbagai negara di dunia didapati mobil buatan Jepang semakin populer dan banyak digunakan orang. Akibatnya, permintaan terhadap mobil-mobil buatan Amerika dan Eropa sangat merosot (Sadono Sukirno, 2007: 82).

2.1.2.6 Jumlah Penduduk

Pertumbuhan penduduk tidak dengan sendirinya menyebabkan penambahan permintaan. Tetapi biasanya pertumbuhan penduduk diikuti oleh perkembangan dalam kesempatan kerja. Dengan demikian lebih banyak orang yang menerima pendapatan dan ini menambah daya beli masyarakat. Pertambahan daya beli ini akan menambah permintaan (Sukirno, 2007: 82).

2.1.2.7 Ramalan Mengenai Keadaan Di Masa yang Akan Datang

Perubahan-perubahan yang diramalkan mengenai keadaan pada masa yang akan datang memengaruhi permintaan. Ramalan para konsumen bahwa harga-harga akan bertambah tinggi dimasa depan akan mendorong mereka untuk membeli lebih banyak pada masa kini untuk menghemat pengeluaran dimasa yang akan datang. Sebaliknya, ramalan bahwa lowongan kerja akan bertambah sukar diperoleh dan kegiatan ekonomi akan mengalami resesi, akan mendorong orang lebih berhemat dalam peneluarannya dan mengurangi permintaan (Sukirno, 2007: 82).

2.1.3 Pengertian Transportasi

Menurut (Tamin, 1999: 5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah

perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui.

Pengertian lainnya yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang (Soesilo, 1999).

Transportasi merupakan pemindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain yang memperlihatkan empat bagian penting yaitu jalan, kendaraan dan alat angkut, tenaga penggerak di terminal (Kamaludin, 2003).

Dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi adalah alat bantu yang digunakan manusia untuk mempermudah aktifitas di darat, di udara maupun di air diharapkan dengan adanya transportasi waktu yang ditempuh lebih pendek dan mempermudah pekerjaan.

Transportasi berasal dari kata Latin, *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Rustian Kamaludin, 2003: 13).

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999: 36) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997: 4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat.

2.1.4 Transportasi Darat

Transportasi darat adalah segala macam bentuk pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah moda transportasi (kendaraan bermotor) yang digerakkan oleh manusia dengan didukung suatu infrastruktur jalan (jalan raya ataupun rel) (Rustian Kamaluddin, 2003: 18):

1. Transpor Jalan Raya

Angkutan yang digunakan berupa manusia, binatang, pedati, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan untuk transpor ini adalah jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil, dan jalan aspal. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM, dan diesel.

a. Transpor Jalan Rel

Angkutan yang digunakan adalah kereta api, yang terdiri atas lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun mono rel. Tenaga penggeraknya adalah tenaga uap, diesel, dan tenaga listrik.

2.1.5 Fungsi Transportasi

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Jika kegiatan-kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Demikianlah fungsi pengangkutan tersebut menunjang pembangunan, merangsang, dan melayani perkembangan ekonomi.

2.1.6 Peranan dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin (1997: 5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya, akan dikembangkan suatu wilayah dimana wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi yang memadai. Sehingga prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan

ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah (Soesilo 1997: 55), yaitu:

1) Penghematan biaya operasional.

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya perbedaan sesuai dengan jenis kendaraan dan kondisi sarananya.

2) Penghematan waktu

Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3) Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan.

4) Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5) Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

2.1.7Transportasi Berbasis Online

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) melahirkan perubahan yang cepat. Tidak ada kegiatan dan sektor yang bisa lepas dari teknologi informasi atau IT (*information and technology*). Hampir semua memanfaatkan teknologi ini, baik langsung maupun tidak langsung. Teknologi tentunya dapat

digunakan untuk mengatasi masalah transportasi, khususnya angkutan umum, yang ada di Indonesia.

Menurut pendapat Miarso (2007: 131) teknologi merupakan suatu proses yang meningkatkan nilai tambah. Lebih lanjut disebut pula bahwa teknologi merupakan suatu bagian dari sebuah integral yang terdapat dalam suatu sistem tertentu. Di sisi lain, makna teknologi secara luas dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dapat membantu atau memudahkan kegiatan-kegiatan yang dilakukan manusia. Dengan adanya ilmu pengetahuan dan teknologi, kegiatan manusia yang sebelumnya berjalan dengan memakan waktu lama, sekarang praktis bahkan dengan waktu yang sangat singkat.

Perkembangan teknologi sendiri diciptakan oleh ide kreatif dari manusia, selama manusia belum mengalami perkembangan dalam berpikir selama itu juga perkembangan teknologi tidak akan berkembang lebih maju, karena pada dasarnya teknologi tidak dapat berdiri sendiri melainkan ada penggagas. Pada kenyataannya perkembangan teknologi akan sangat berpengaruh dalam kemudahan transportasi khususnya di Indonesia.

Modal transportasi lama atau tradisional, dimodernisasi dengan memanfaatkan IT. Sehingga muncullah berbagai macam alat transportasi berbasis online yang cara kerjanya menggunakan aplikasi di telepon pintar seperti, ojek, taksi, dan bajaj dan dapat dipesan dari aplikasi tersebut.

Layanan transportasi berbasis online dapat dioperasikan secara mudah dan sopir akan datang ke tempat penumpang berada, berbeda dengan transportasi konvensional yang mana penumpang harus berjalan ke pangkalan ojek atau memberhentikan taksi di pinggir jalan. Transportasi berbasis online terus berkembang karena adanya permintaan dan tidak semua alat transportasi umum dapat mengantarkan penumpang sampai tujuan karena tidak sesuai dengan rute.

Heru Sutadi (2015: 24) , pakar teknologi informasi mengatakan, layanan ojek atau taksi *online* seharusnya bisa terintegrasi dengan moda transportasi lain. Namun, yang perlu diingat adalah semua transportasi harus memiliki akurasi dari segi jadwal berangkat dan tibanya. Penyedia layanan juga perlu memberikan tarif yang transparan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Muhamad David Rusdi (2015) meneliti tentang “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Daging Sapi Di Kota Surabaya“.

Perbedaan penelitian Muhamad David Rusdi dengan penelitian ini adalah Muhamad David Rusdi meneliti tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan daging di Surabaya pada tahun 2015, sedangkan penelitian saat ini meneliti tentang analisis permintaan ojek online gojek di Surabaya pada tahun 2018.

Hasil penelitian dari Muhamad David Rusdi, variabel harga daging sapi dan daging ayam berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap permintaan daging sapi di kota Surabaya, sedangkan variabel PDRB berpengaruh positif namun signifikan terhadap permintaan daging sapi di Surabaya dan variabel jumlah penduduk berpengaruh tapi tidak signifikan terhadap permintaan daging di Surabaya. Berdasarkan uji simultan atau bersama-sama variabel independent yaitu harga daging sapi, harga daging ayam, PDRB dan jumlah penduduk secara bersama-sama memiliki pengaruh positif terhadap permintaan daging sapi di kota Surabaya.

Persamaan dari penelitian Muhamad David Rusdi dengan penelitian ini adalah sama-sama berlokasi di Surabaya dan sama-sama menganalisis permintaan masyarakat terhadap suatu barang atau jasa.

Fajariah (2017) meneliti tentang “Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar”

Perbedaan dari penelitian Fajariah dengan penelitian ini adalah jika Fajariah meneliti di kota Makassar pada tahun 2017, maka penelitian ini dilakukan di kota Surabaya pada tahun 2018, variabel yang digunakan Fajariah yaitu pendapatan, tarif, jarak dan kepemilikan kendaraan pribadi, sedangkan penelitian ini variabel penelitian menggunakan tarif dan diskon terhadap permintaan ojek online gojek di Surabaya.

Persamaan penelitian Fajariah dengan penelitian ini adalah sama-sama meneliti permintaan terhadap transportasi ojek online.

Hasil penelitian Fajariah yaitu pendapatan masyarakat berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan ojek online, tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan ojek online, jarak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan ojek online.

2.3 Undang-Undang Transportasi Ojek Online

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/ atau bandar udara.
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

13. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
14. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
15. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
16. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
17. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
18. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
19. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
20. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
21. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
22. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
23. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
24. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
25. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.

26. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
27. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
28. Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
29. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
30. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
31. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
32. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
33. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
34. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
35. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
36. Penyidik Pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
37. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia

sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

38. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.

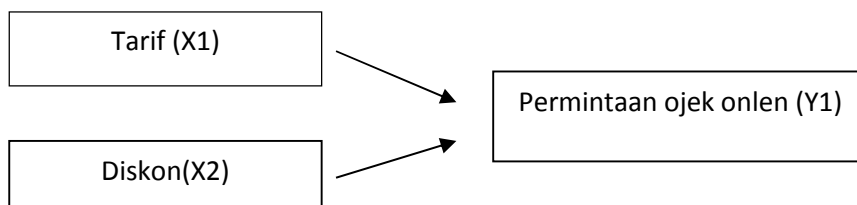
39. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.

40. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pemimpin Kepolisian Negara Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada

masyarakat.

2.4 Kerangka Konseptual

Faktor yang mempengaruhi permintaan jasa ojek online gojek di Surabaya antara lain tarif dan diskon, maka dapat digambarkan dengan kerangka pikir seperti berikut:



2.5 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara atau kesimpulan yang diambil untuk menjawab permasalahan yang diajukan oleh peneliti akan tetapi masih harus diuji secara empiris. Maka akan diajukan hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga jarak berpengaruh positif terhadap permintaan jasa ojek online di Surabaya.
2. Diduga tarif berpengaruh positif terhadap permintaan jasa ojek online di Surabaya.
3. Diduga diskon berpengaruh positif terhadap permintaan ojek online di Surabaya