

Konsepsi Wirausaha: Komponen Utama Permintaan Transportasi

Tiarto*,¹ dan Danang Darunanto¹

Fakultas Manajemen dan Bisnis, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti
Jl. IPN Kebon Nanas No.2, Cipinang Besar Sel., Jatinegara, Jakarta, Indonesia

*E-mail: tiartomustadja123@gmail.com

Diterima: 10 Juni 2024, direvisi: 5 September 2024, disetujui: 11 November 2024,
tersedia daring: 27 Desember 2024, diterbitkan: 31 Desember 2024

Abstrak

Transportasi diartikan sebagai kegiatan “pemindahan” barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Demikian pula wirausaha diartikan “memindahkan” berbagai sumber ekonomi dari suatu wilayah dengan produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang lebih besar. Asumsi ini tercermin dalam literatur konvensional yang menekankan bahwa transportasi dan wirausaha keduanya berfungsi “memindahkan” (sumber daya ekonomi) sebagai permintaan turunan. Keduanya merupakan ekspresi dari fungsi penawaran dan permintaan yang dibedakan secara spasial dan dengan demikian dianggap “berasal” dari kegiatan lain. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana konsepsi wirausaha memengaruhi permintaan transportasi. Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif yang secara eksploratif mencari penemuan baru terkait pengaruh wirausaha terhadap transportasi. Perluasan makna, maksud, dan tujuan hubungan transportasi dan wirausaha menggeser paradigma transportasi menjadi seperti halnya perjalanan untuk mencapai tujuan besar. Perjalanan sebenarnya merupakan suatu penemuan tidak tercapai dalam mencari tanah baru, tetapi dengan cara melihat dengan mata baru. Bila dahulu tujuan transportasi diartikan sebagai mencari tanah baru, kini tujuan diartikan dengan melihat dengan mata baru. Mata wirausaha mengubah paradigma transportasi dari sekedar memindahkan dari tempat asal ke tempat tujuan, menjadi memindahkan dari wilayah produktivitas rendah ke wilayah produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang lebih besar. Konsepsi wirausaha secara katalis berpengaruh terhadap transportasi, yang tidak hanya berarti memindahkan dalam arti riil, melainkan juga dalam arti tidak riil / abstrak. Dengan kata lain, transportasi memindahkan informasi yang terhubung cyber dan/atau uang melalui *e-banking*. Dahulu transportasi berarti memindahkan barang, sedangkan wirausaha berarti memindahkan jasa. Transportasi adalah permintaan turunan versus wirausaha sebagai permintaan langsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *pertama*, permintaan transportasi turunan tanpa komponen wirausaha tidak akan berjalan dengan benar. Kedua, konsepsi wirausaha sebagai komponen utama transportasi turunan telah dapat menciptakan lompatan besar dalam empat jenis *derived demand* meliputi: (1) *Direct Derived Demand*, (2) *Indirect Derived Demand*, (3) *Derived Demand for Labour*, dan (4) *Derived for Capital*. Bahkan secara masif, berhasil membangun beragam infrastruktur konektivitas jalan hingga infrastruktur pelayanan masyarakat.

Kata kunci: *derived demand*, transportasi, wirausaha.

Abstract

The Concept of Entrepreneurship: A Key Component of Transportation Demand: Transportation is defined as the activity of “moving” goods and people from their origin to their destination. Similarly, entrepreneurship is understood as “moving” various economic resources from areas of lower productivity to areas of higher productivity and greater output. This assumption is reflected in conventional literature, which emphasizes that both transportation and entrepreneurship function to “transfer” (economic resources) as derived demand. Both represent expressions of supply and demand functions differentiated spatially and thus are considered to “originate” from other activities. This study aims to determine the extent to which the concept of entrepreneurship influences transportation demand. A qualitative exploratory research methodology was employed to uncover new insights into the impact of entrepreneurship on transportation. The expanded meaning, intent, and purpose of the relationship between transportation and entrepreneurship shift the paradigm of transportation to align with the idea of a journey toward achieving greater objectives. A journey, in this sense, is not merely the act of seeking new lands but rather the ability to see with fresh perspectives. Historically, transportation was interpreted as the pursuit of new territories; now, it is redefined as viewing the world through new entrepreneurial eyes. The entrepreneurial perspective transforms the transportation paradigm from moving objects from origin to destination into transferring resources from areas of lower productivity to areas of higher productivity and greater outcomes. The concept of entrepreneurship catalytically impacts transportation, extending beyond the literal sense of physical movement to include non-physical or abstract movement. In this context, transportation facilitates the transfer of information via cyberspace or financial transactions through *e-banking*. Previously, transportation focused on moving goods, while entrepreneurship emphasized the transfer of services. Transportation represents derived demand, whereas entrepreneurship constitutes direct demand. The findings of this study reveal the following: First, derived transportation demand cannot function properly without the entrepreneurial component. Second, the concept of entrepreneurship as a key component of derived transportation demand has led to significant advancements in four types of derived demand: (1) *Direct Derived Demand*, (2) *Indirect Derived Demand*, (3) *Derived Demand for Labour*, and (4) *Derived for Capital*. The concept of entrepreneurship as a key component of derived transportation demand has led to significant advancements in four types of derived demand. Furthermore, this relationship has massively contributed to the development of diverse infrastructure, from road connectivity to public service infrastructure.

Keywords: *derived demand*, entrepreneurship, transportation.

1. Pendahuluan

Transportasi dapat didefinisikan sebagai kegiatan “pemindahan” barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan [1]. Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor lain. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Hal yang sama juga dinyatakan Jean Paul Rodrigue, bahwa “salah satu konsep inti dalam transportasi dan geografi ekonomi adalah permintaan turunan, baik untuk transportasi penumpang maupun barang” [2].

Dalam memproduksi jasa transportasi diperlukan sumber daya ekonomi untuk mendapatkan hasil. Logikanya, bila terjadi kerugian dalam jangka pendek mungkin masih bisa berjalan, namun dalam jangka panjang tidak bisa diteruskan. Sebaliknya, jika menguntungkan, dapat diteruskan atau berlangsung. Berarti harus ada nilai tambah (*value added*), baik dalam arti riil maupun nonriil. Tanpa adanya nilai tambah dalam bentuk keuntungan dalam jangka panjang, usaha jasa transportasi tidak dapat berlangsung (*sustainable*).

Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni: (a) kendaraan sebagai sarana angkutan, (b) jalan yang dapat dilaluinya (c) tersedianya muatan yang diangkut, dan (d) tersedianya terminal. Sedangkan menurut Herry Gunawan, selain empat komponen di atas, harus ditambah komponen kelima: “organisasi sebagai pengelola angkutan” [3]. Namun istilah ini dinilai kurang tepat karena merujuk pada nama organisasi. Nama organisasi sifatnya kebendaan atau barang mati karena wirausahawan yang akan menentukan hidup, mati, dan jalannya perusahaan. Berdasar teori ini, peran wirausaha sebagai komponen utama dalam permintaan transportasi turunan sangat menentukan dan signifikan. Maksud, tujuan, fungsi, dan peranan wirausaha mutlak harus ada dan sangat diperlukan.

Demikian juga menurut [4], wirausaha berasal dari kata wira dan usaha. Wira berarti pejuang, pahlawan, manusia unggul, teladan, berbudi luhur, gagah berani, dan berwatak agung. Usaha adalah perbuatan amal, bekerja, dan berbuat sesuatu. Wirausahawan adalah pelaku utama dalam pembangunan ekonomi dan fungsinya untuk melakukan inovasi atau kombinasi-kombinasi yang baru untuk sebuah inovasi.

Pakar manajemen modern *New Public Management* (NPM), David Osborne dan Ted Gaebler, dalam bukunya: (1) *Reinventing Government: How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector* dan bukunya yang kedua (2) *Banishing Bureaucracy: Five Strategies for Reinventing Government* menyatakan “Istilah pemerintahan wirausaha mungkin mengejutkan banyak pembaca yang berpikir bahwa wirausahawan semata-mata adalah pria atau wanita yang menjalankan bisnis. Tetapi arti sebenarnya dari kata wirausaha (entrepreneur) jauh lebih luas. Kata ini diciptakan oleh ahli ekonomi berkebangsaan Perancis, J.B. Say, sekitar tahun 1800 ‘Wirausaha, tulis Say, ‘memindahkan berbagai sumber ekonomi dari suatu wilayah dengan produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas lebih tinggi dan hasil yang lebih besar” (8). Dengan kata lain, seorang wirausahawan menggunakan sumber daya dengan cara baru untuk memaksimalkan produktivitas dan efektivitas [5].

Berdasarkan teori di atas, transportasi dan wirausaha sangat menarik untuk dilakukan penelitian, dengan merumuskan suatu permasalahan karena merupakan hal baru yang sebelumnya tidak ada atau sedikit peneliti sebelumnya yang membahas topik yang sama, maka penelitian ini adalah penelitian eksploratif. Upaya yang dilakukan peneliti adalah menggali sebanyak mungkin informasi yang berkaitan dengan topik yang akan diteliti dan pengaruhnya terhadap perekonomian dan pembangunan.

Penelitian tentang permintaan transportasi memang telah banyak dilakukan, namun disayangkan. Penelitian tersebut umumnya fokus pada memindahkan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Pembedanya adalah penelitian ini menggunakan pendekatan pada permintaan transportasi yang tidak hanya didasarkan pada persoalan bagaimana memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan dalam arti riil/wujud/nyata, namun juga dalam arti nonriil/tidak nyata. Selanjutnya, penelitian ini menggunakan pendekatan konsepsi wirausaha sebagai komponen utama transportasi sebagaimana dimaksud di atas.

Pendekatan wirausaha sejalan dengan karakteristik perekonomian global. Perekonomian global didasarkan pada dunia yang di dalamnya tidak mempunyai batasan, bukan lagi mimpi atau pilihan, namun realitas. Rasio nilai saham, derivatif, dan produk-produk yang terekayasa finansialnya juga jauh lebih menentukan dalam perekonomian global. Perekonomian global juga terhubung *cyber* memiliki dinamika dan logikanya sendiri. Hal itu bukan lagi teori, itu adalah realitas. Perekonomian global tidak terbandung dan ditakdirkan untuk berdampak pada setiap orang, termasuk pengusaha, politisi, atau birokrat, dan yang terpenting adalah warga negara biasa. Tidak ada manfaatnya mengeluhkannya atau berharap perekonomian global akan hilang. Orang akan dipaksa belajar hidup dengannya [6].

Marcel Proust pernah menulis, “*perjalanan sebenarnya dari suatu penemuan tidak tercapai dengan mencari tanah baru, tetapi dengan cara melihat dengan mata baru*” [7]. Sasaran kami dalam penelitian ini adalah membantu Anda melihat dengan mata baru. Harapan besar kami, bila Anda menyisihkan penelitian ini, Anda tidak akan pernah lagi melihat dengan cara yang sama. Transportasi tidak sekedar memindahkan barang, tetapi diibaratkan sebagai suatu perjalanan panjang untuk mencapai tujuan besar yang begitu rumit dan kompleks. Oleh karena itu, adagium transportasi bersifat *Complex, Large, Integrative and Open System* (CLIOS) [8]. Artinya, transportasi bersifat kompleks, besar, juga merupakan sistem yang integratif, dan terbuka. Transportasi dipelajari melalui pendekatan ilmu-ilmu lain—Science, Tehnology, Engineering and Mathematics (STEM) [8]. Transportasi dapat memajukan kesejahteraan ekonomi. Transportasi juga berhubungan dengan produktivitas. Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, produksi, dan hasil olahan yang akan dipasarkan. Makin tinggi mobilitas berarti makin cepat dalam gerakan yang terefleksi dalam kelancaran distribusi serta lebih singkatnya, waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat di mana bahan tersebut kurang bermanfaat ke lokasi di mana manfaatnya lebih besar. Makin tinggi mobilitas, maka dengan demikian berarti lebih produktif.

Transportasi juga harus didekati dengan ilmu manajemen, oleh karena itu transportasi harus diatur secara baik dan benar. Komponen atau unsur-unsur transportasi yang merupakan prasarana dan sarana transportasi yang bersifat fisik meliputi/berupa: jalan, kendaraan, muatan, terminal harus diatur secara baik dan benar. Selain itu, transportasi juga bersifat non-fisik, yang berkaitan dengan aspek kewirausahaan.

Dari uraian di atas, permasalahannya adalah bagaimana “memindahkan” sumber daya ekonomi dengan cara dengan mata baru dari suatu wilayah dengan produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang lebih besar. Perluasan makna, maksud dan tujuan serta pergeseran paradigma berimplikasi dan/atau berdampak luar biasa pada permintaan transportasi turunan (*derived demand*). Secara umum, transportasi turunan dibagi menjadi 4 (empat) jenis *derived demand*, yakni: (1) *direct derived demand*, (2) *indirect derived demand*, (3) *derived demand for labor*, dan (4) *derived demand for capital* [9].

Hal ini tidak hanya berimplikasi pada perluasan mobilitas pergerakan terhadap empat jenis permintaan transportasi turunan. Pemerintah Indonesia sudah menjalankannya secara masif seperti berhasil membangun beragam infrastruktur, baik berupa konektivitas jalan hingga infrastruktur pelayanan masyarakat.

2. Metode Penelitian

2.1. Dimensi Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif. Dimensi metode penelitian kualitatif meliputi kegunaan penelitian dan teknik pengumpulan data. Adapun dimensi Kegunaan Penelitian ini adalah untuk mengembangkan penelitian. *State of the art* penelitian dan pengembangan jejaring (*networking*). Penelitian mengenai “Konsepsi Wirausaha sebagai Komponen Utama Permintaan Transportasi yang Diturunkan (*Derived Demand*) merupakan penelitian eksploratif yang berguna sebagai alat kebijakan sehingga merupakan penelitian terapan yang dilakukan untuk memecahkan atau menjawab berbagai permasalahan kebijakan. Penelitian terapan lebih banyak merupakan penelitian deskriptif yang hasilnya langsung dapat diimplementasikan secara langsung. Hasil penelitian terapan lebih banyak menjadi masukan untuk pengambil keputusan dalam mengambil keputusannya. Kegunaan penelitian ini

adalah untuk memecahkan masalah terutama permintaan transportasi turunan. Dimensi Teknik Pengumpulan. Setelah memilih judul, peneliti langsung melakukan pengumpulan data. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi, dan fakta yang tersimpan dalam bentuk surat, catatan harian, arsip, hasil rapat, jurnal, kegiatan, dan sebagainya. Data berupa dokumen seperti ini bisa dipakai untuk menggali informasi yang terjadi di masa silam. Peneliti perlu memiliki kepekaan teoretis untuk memaknai semua dokumen tersebut sehingga tidak sekadar barang yang tidak bermakna.

Perkembangan penelitian selanjutnya lebih fokus pada pembedaan berdasarkan dimensi teknik pengumpulan data. Oleh karena itu, tulisan ini akan membahas lebih dalam mengenai data kualitatif. Penelitian tentang Konsepsi Wirausaha sebagai Komponen Utama Permintaan Transportasi Turunan (*derived demand*) menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersumber dari berbagai referensi, termasuk internet [10].

2.2. Metode Pengumpulan Data

Penelitian dilakukan dengan cara mengumpulkan seluruh informasi dari berbagai sumber informasi yang diperlukan, kemudian mengolah informasi tersebut untuk menjawab pertanyaan penelitian. Kemudian dilakukan analisis/telaah dokumen yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menelaah dokumen yang ada untuk mempelajari pengetahuan atau fakta yang hendak diteliti.

Pengumpulan data dilakukan melalui berbagai konteks, sumber, dan metode. Data dikumpulkan dalam kondisi alamiah, dengan menggunakan sumber primer dan sekunder. Sumber primer memberikan data langsung kepada pengumpul, sementara sumber sekunder tidak memberikan data secara langsung [11].

2.3. Pengolahan Data

Pengumpulan dan pengolahan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan. Dalam studi pustaka, data diambil sumbernya dari buku-buku, arsip, atau sumber data sekunder lainnya. Kelebihan studi pustaka adalah peneliti bisa menghemat waktu, tenaga, dan biaya. Peneliti bisa mencari sumber data sekunder di banyak tempat, termasuk artikel-artikel yang bisa ditemui di internet, buku-buku, perpustakaan, atau bahkan koran dan majalah. Setelah datanya dikumpulkan, selanjutnya data tersebut diolah. Dalam pengolahan data fokus permasalahan mengapa wirausaha berpengaruh sangat signifikan terhadap transportasi permintaan turunan.

2.4. Analisis Data

Analisis data dilakukan selama proses pengumpulan dan setelah data dikumpulkan secara keseluruhan. Beriringan dengan pengumpulan data, dilakukan analisis (interpretasi) untuk mempertajam fokus pengamatan dan memperdalam masalah yang relevan dengan pokok permasalahan yang diteliti. Analisis data selama proses pengumpulan data amat penting artinya bagi peneliti untuk melakukan pengamatan terfokus terhadap permasalahan yang dikaji. Dalam analisis data, peneliti menggunakan definisi/pengertian/terminologi: (1) transportasi dan (2) wirausaha. Penelitian eksploratif berusaha mendeskripsikan, menghubungkan/mengasosiasikan, dan membandingkan kedua variabel dimaksud.

Definisi wirausaha yang diciptakan J.B. Say, sebagaimana dikutip oleh David Osborne dan Ted Gaebler dalam bukunya Mewirausahakan Birokrasi yaitu, wirausahawan tidak semata-mata adalah pria atau wanita yang menjalankan bisnis. Arti sebenarnya dari kata wirausaha (*entrepreneur*) jauh lebih luas. “Wirausaha berarti memindahkan berbagai sumber ekonomi dari suatu wilayah dengan produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas lebih tinggi dan hasil yang lebih besar”. Dengan kata lain, seorang wirausahawan menggunakan sumber daya dengan cara baru untuk memaksimalkan produktivitas dan efektivitas. Sedangkan definisi transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Berikut ini merupakan analisis data yang dilakukan.

- 1) Judul penelitian: Konsepsi Wirausaha sebagai Komponen Utama Transportasi.
- 2) Variabel penelitian: Pada penelitian ini, variabel penelitiannya adalah konsepsi wirausaha (X) sebagai variabel independen, dan komponen utama transportasi (Y) sebagai variabel dependen.

3) Paradigma penelitian:

$$X \rightarrow Y \quad (1)$$

Dimana X adalah Wirausaha (konsepsi wirausaha) dan Y adalah Transportasi (permintaan transportasi turunan)

4) Rumusan Masalah

a) Rumusan Masalah Deskriptif

- i. Seberapa baik wirausaha berpengaruh terhadap transportasi?
- ii. Seberapa baik konsepsi wirausaha berpengaruh terhadap komponen transportasi?
- iii. Seberapa baik konsepsi wirausahawan berpengaruh terhadap ahli transportasi?

b) Rumusan Masalah Asosiatif (hubungan)

- i. Adakah hubungan yang positif dan signifikan antara wirausaha dengan transportasi?
- ii. Adakah hubungan yang baik dan signifikan antara wirausahawan dengan ahli transportasi?
- iii. Adakah hubungan yang baik dan signifikan antara konsepsi wirausaha dengan transportasi (permintaan transportasi turunan)?.

5) Hipotesis (jawaban sementara terhadap rumusan masalah di atas).

a) Hipotesis deskriptif (bisa dirumuskan dan bisa tidak)

- i. Wirausaha dapat berpengaruh terhadap transportasi sama dengan 75% dari yang diharapkan.
- ii. Konsepsi wirausaha sangat berpengaruh terhadap keberhasilan transportasi sama dengan 60% dari yang diharapkan.

b) Hipotesis Asosiatif (hubungan)

- i. Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara wirausaha dan transportasi.
- ii. Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara wirausahawan dengan ahli transportasi.
- iii. Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara konsepsi wirausaha dengan permintaan transportasi turunan.

6) Hipotesis: Wirausaha berpengaruh terhadap transportasi.

- a) Arti konsepsi (menurut kamus Wikipedia bahasa Indonesia): pengertian, pendapat (paham), rancangan, cita-cita yang telah ada dalam pikiran. Contoh, dalam bidang Biologi, konsepsi berarti pembuahan, atau percampuran inti sel jantan dan sel betina. Konsepsi merupakan langkah penting dalam kehamilan.
- b) Jadi hipotesisnya (jawaban sementara terhadap masalah yang diteliti): Terdapat hubungan positif dan signifikan antara konsepsi wirausaha dengan transportasi (permintaan turunan dari transportasi) [12].

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Tinjauan Permintaan Transportasi Turunan

Pada awalnya, transportasi tidak dibutuhkan karena setiap keluarga mencukupi kebutuhannya sendiri. Rumah tangga memproduksi dan mengonsumsi sendiri, sehingga pertukaran jarang terjadi. Namun, dengan munculnya spesialisasi, seperti berburu dan bertani, perdagangan menjadi diperlukan. Spesialisasi tenaga kerja mendorong pertukaran, meskipun masih terbatas dan dilakukan melalui barter. Barter membutuhkan pasar sebagai tempat pertemuan antara permintaan dan penawaran. Seiring berkembangnya perdagangan, transportasi pun menjadi kebutuhan.

Tujuan transportasi adalah untuk memenuhi permintaan mobilitas pergerakan dengan menjadikannya hasil utama dari permintaan turunan. Apa yang terjadi di satu wilayah tertentu berdampak pada wilayah lain. Dengan cara yang sama, permintaan atas barang atau jasa di suatu wilayah diperoleh dari wilayah

lain. Transportasi tidak bisa berdiri sendiri tanpa bergantung pada jasa lain atau pergerakan dari sektor lain. Oleh karena itu, terdapat dua jenis permintaan transportasi, yaitu permintaan yang diperoleh secara langsung dan permintaan yang diperoleh secara tidak langsung [12]. Permintaan transportasi yang diturunkan secara langsung adalah pergerakan yang merupakan hasil langsung dari fungsi ekonomi yang tidak dapat terjadi tanpa adanya permintaan tersebut. Misalnya, transportasi merupakan permintaan langsung, yang berasal dari hubungan yang ada antara tempat tinggal di mana terdapat pasokan pekerjaan dan lokasi lain di mana terdapat permintaan akan tenaga kerja. Hubungan yang ada adalah antara tempat tinggal di mana terdapat pasokan pekerjaan dan lokasi lain di mana terdapat permintaan akan tenaga kerja.

Energi, akomodasi, jasa katering, dan perbankan termasuk permintaan transportasi turunan yang diperoleh secara tidak langsung. Energi membutuhkan transportasi untuk distribusi dari sumber pengambilan ke fasilitas penyimpanan, pemurnian, hingga lokasi konsumsi. Pergudangan juga merupakan permintaan turunan karena barang tidak dapat langsung dipindahkan dari produsen ke konsumen. Meskipun lebih sulit ditelusuri, permintaan transportasi tidak langsung ini dapat berdampak lebih besar dibandingkan permintaan langsung.

Transportasi memiliki peran yang vital dan strategis dalam kehidupan manusia. Keberadaannya setara peradaban karena mendukung berbagai aktivitas sosial dan ekonomi. Fungsinya yang krusial sering diibaratkan sebagai urat nadi perekonomian. Tanpa transportasi yang efektif, distribusi barang dan jasa akan terhambat, mengganggu pertumbuhan ekonomi.

3.2. Transportasi dan Wirausaha sebagai Permintaan Turunan (*Derived Demand*)

Transportasi adalah memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Demikian pula definisi wirausaha adalah memindahkan sumber ekonomi dari wilayah produktivitas rendah ke wilayah produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang lebih besar. Di sini, antara pengertian transportasi dan wirausaha terdapat persamaan dan perbedaannya. Persamaannya adalah transportasi dan wirausaha menggunakan kata kerja “memindahkan”, yang berarti keduanya memiliki fungsi yang sama yakni “memindahkan”. Sedangkan perbedaannya terletak pada istilah yang digunakan, atau/dan macam/jenis sesuatu yang dipindahkan. Misalnya, jika transportasi menggunakan istilah memindahkan “barang dan manusia”. Sementara itu, wirausaha berarti memindahkan “berbagai sumber ekonomi”. Padahal keduanya bisa diartikan atau pada dasarnya sama, “barang dan manusia = (sama dengan) berbagai sumber ekonomi. Demikian juga kata “tempat asal dan tempat tujuan, maknanya = (sama dengan) wilayah produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang lebih besar.

Selain perbedaan pengertian antara transportasi dan wirausaha sebagaimana yang telah disebutkan di atas, terdapat perbedaan antara: Apa yang diturunkan versus permintaan langsung. Permintaan langsung adalah permintaan akan produk atau layanan akhir dan tidak dipengaruhi oleh permintaan akan produk atau layanan lain. Di sisi lain, permintaan turunan adalah permintaan akan suatu produk atau layanan berdasarkan permintaan akan produk atau layanan lain.

Dengan demikian, jika transportasi adalah permintaan turunan, wirausaha merupakan permintaan langsung maupun permintaan turunan. Alasan transportasi dan wirausaha sebagai permintaan turunan harus saling melengkapi secara fungsional, menyiratkan hubungan penawaran/permintaan. Wirausaha juga menciptakan permintaan transportasi turunan. Namun, wirausaha pada dasarnya adalah permintaan langsung.

Perbedaan dan persamaan lain berikutnya antara transportasi dan wirausaha: Transportasi adalah memindahkan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Wirausaha adalah memindahkan berbagai sumber ekonomi dari suatu wilayah dengan produktivitas rendah ke wilayah dengan produktivitas yang lebih tinggi dan hasil yang jauh lebih besar. Pengertian “barang dan manusia” pada transportasi pada dasarnya sama dengan “berbagai sumber ekonomi” pada wirausaha. Jadi ada persamaan dan perbedaan pengertian antara barang dan jasa. Pada dasarnya, kebutuhan hidup manusia hanya dapat dipenuhi oleh barang dan jasa. Persamaannya adalah antara barang dan jasa keduanya sama-sama adalah kebutuhan hidup manusia. Sedangkan perbedaannya yaitu bila barang bisa dilihat, diraba/disentuh dan dirasakan, maka jasa tidak bisa diraba/disentuh, tidak bisa dilihat tapi bisa dirasakan. Dari uraian tersebut di atas dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

- a) Transportasi adalah memindahkan dalam arti riil/nyata, sementara wirausaha adalah memindahkan dalam arti tidak riil/abstrak.
- b) Transportasi memindahkan barang, sedangkan wirausaha memindahkan jasa.
- c) Transportasi adalah permintaan turunan, sedangkan wirausaha adalah permintaan langsung atau permintaan turunan.

Transportasi dan wirausaha bisa dinyatakan bahwa pada dasarnya dua sisi mata uang yang sama. Keduanya saling melengkapi dan membutuhkan, dan keduanya merupakan permintaan turunan.

3.3. Transportasi Tanpa Unsur Wirausaha Tidak Akan Bisa Berjalan

Sebelumnya telah beberapa kali dikemukakan bahwa transportasi meliputi 5 (lima) komponen : (1) Jalan, (2) kendaraan, (3) terminal, (4) muatan, dan (5) wirausaha. Jika unsur nomor 1 sampai dengan nomor 4 diibaratkan sebagai prasarana transportasi, maka unsur kelima yakni wirausaha adalah sarana transportasi. Jika unsur prasarana bentuknya kebendaan, maka unsur sarana bentuknya abstrak. Jika unsur prasarana dapat diibaratkan sebagai raga, maka unsur sarana-wirausaha adalah jiwa. Raga dan jiwa seperti makhluk hidup apa pun di bumi, harus menyatu dan bersatu. Masing-masing dari keduanya saling melengkapi, menghidupi, bersimbiosis mutualisme. Raga tanpa jiwa tidak akan bisa hidup. Sebaliknya, jiwa tanpa raga juga tidak akan bisa jalan/hidup. Demikian pula, penyelenggaraan transportasi tanpa komponen wirausaha tidak akan bisa jalan. Transportasi seperti raga benda mati, tanpa jiwa wirausaha tidak akan bisa bergerak hidup.

Mengingat demikian besar manfaat dan fungsi wirausaha dalam seluruh aspek kehidupan, Joseph Schumpeter seorang ahli ekonomi dari Austria mendefinisikan *entrepreneur* atau wirausahawan sebagai seorang yang ingin dan mampu untuk melakukan perombakan sistem ekonomi, mengubah ide baru atau penemuan baru menjadi sebuah inovasi yang sukses. Inovasi baru tersebut dapat berwujud:

- a) Produk baru (berupa barang dan jasa).
- b) Organisasi atau manajemen baru;
- c) Cara produksi yang baru.
- d) Menggunakan bahan baku yang baru.

3.4. Transportasi sebagai Titik Dongkrak Pembangunan Infrastruktur yang Berkelanjutan.

Tujuan transportasi adalah untuk memenuhi permintaan mobilitas untuk menjadikannya hasil utama dari permintaan turunan. Apa yang terjadi di satu sektor tertentu berdampak pada sektor lain. Dengan cara yang sama, permintaan atas barang/jasa di suatu sektor diperoleh dari sektor lain. Transportasi tidak bisa berdiri sendiri tanpa bergantung pada jasa lain atau pergerakan dari sektor lain. Oleh karena itu, implikasi atau dampak permintaan transportasi turunan sangat besar. Permintaan transportasi turunan telah dapat dijadikan sebagai titik dongkrak perekonomian dan pembangunan infrastruktur. Permintaan transportasi turunan (*derived demand*) meliputi permintaan yang diperoleh secara langsung dan \ tidak langsung. Permintaan yang diperoleh secara tidak langsung dikembangkan lagi menjadi tiga jenis permintaan turunan (*derived demand*) sehingga secara umum, terdapat 4 (empat) jenis *derived demand*, yaitu [13]:

- a) *Direct derived demand* adalah jenis permintaan turunan yang paling langsung dan jelas. Misalnya, jika permintaan terhadap mobil meningkat, maka permintaan terhadap bahan baku seperti baja dan karet (untuk ban) juga akan meningkat. Dalam hal ini, permintaan terhadap baja dan karet adalah contoh dari *direct derived demand*.
- b) *Indirect derived demand* adalah permintaan turunan yang tidak lebih tidak langsung dan bisa lebih sulit untuk ditelusuri. Misalnya, jika permintaan terhadap mobil meningkat, maka permintaan terhadap bensin juga mungkin akan meningkat. Namun, permintaan terhadap bensin juga bisa dipengaruhi oleh banyak faktor lain, seperti harga bensin itu sendiri, efisiensi bahan bakar mobil, dan sebagainya.
- c) *Direct demand for labor* adalah permintaan turunan terhadap tenaga kerja. Misalnya, jika sebuah perusahaan memproduksi lebih banyak mobil, maka perusahaan tersebut mungkin akan membutuhkan lebih banyak tenaga kerja. Dalam hal ini, permintaan terhadap pekerja adalah contoh dari *derived demand for labor*.

- d) *Derived demand for capital* adalah permintaan turunan terhadap modal atau alat produksi. Misalnya, jika sebuah perusahaan memproduksi lebih banyak mobil, maka perusahaan tersebut mungkin akan membutuhkan lebih banyak mesin dan peralatan. Dalam hal ini, permintaan terhadap mesin dan peralatan adalah contoh dari *derived demand for capital*.

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar ke empat di dunia, dengan ekonomi terbesar kesepuluh berdasarkan tingkat daya beli dan merupakan anggota G-20. Indonesia telah berhasil mengurangi kemiskinan lebih dari setengahnya sejak tahun 1999, menjadi 9,8 pada tahun 2018 [14]. Kemajuan ekonomi Indonesia didukung oleh sektor industri, perdagangan, dan infrastruktur yang terus berkembang. Selain itu, peningkatan investasi serta ekspor juga berkontribusi dalam memperkuat stabilitas ekonomi nasional. Namun, tantangan seperti kesenjangan sosial dan ketimpangan pembangunan antarwilayah masih perlu diatasi untuk mencapai pertumbuhan yang lebih inklusif.

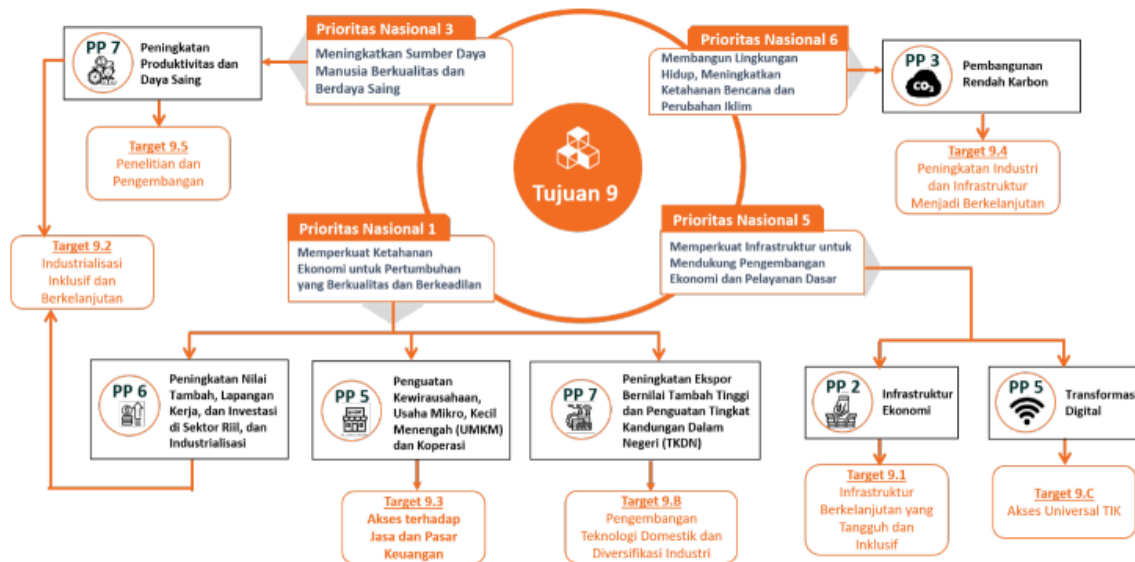
Infrastruktur transportasi memainkan peran khusus, yaitu sebagai sektor yang mendorong dan menjadi pengungkit bagi kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat. Transportasi berfungsi sebagai sarana yang memastikan konektivitas antara satu wilayah dengan wilayah lainnya.. Manfaat transportasi di antaranya [15]: a) Perpindahan orang, b) Pemindahan barang, c) Menjaga stabilitas harga barang, d) Meningkatkan nilai ekonomi suatu wilayah/kawasan, e) Akselerasi perkembangan wilayah.

Konsep pembangunan berkelanjutan pertama kali diperkenalkan pada konferensi PBB pertama di Stockholm pada tahun 1972, dengan agenda utama membahas interaksi antara manusia dan lingkungan. Dari konferensi tersebut, dihasilkan Deklarasi Stockholm yang mencakup 26 prinsip tentang lingkungan dan pembangunan, dengan fokus pada upaya menjaga ekosistem yang berkelanjutan. Selanjutnya, pada tahun 1983, World Commission on Environment and Development (WCED) menerbitkan Laporan Brundtland, yang menyoroti masalah lingkungan global yang kritis, terutama akibat kemiskinan yang parah serta pola konsumsi dan produksi yang tidak berkelanjutan. Laporan tersebut juga mengusulkan strategi yang menggabungkan pembangunan dan lingkungan, yang kemudian dikenal dengan istilah pembangunan berkelanjutan. Dalam laporannya, didefinisikan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan generasi saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi masa depan untuk memenuhi kebutuhan mereka. Pembahasan tentang pembangunan berkelanjutan terus berkembang, dan pada KTT Bumi di Rio de Janeiro tahun 1992, dihasilkan dokumen penting bernama Agenda 21, yang menjadi landasan kunci dalam upaya mencapai pembangunan berkelanjutan.

Pada tahun 2015, PBB mengesahkan *Sustainable Development Goals* (SDGs) yang terdiri dari 17 Tujuan dan 169 target sebagai tindak lanjut dalam upaya dan pencapaian *Millennium Development Goals* (MDGs) yang berakhir pada tahun 2015. Sebagai bentuk komitmen Indonesia dalam implementasinya, konsep pembangunan berkelanjutan telah dimuat dalam amandemen keempat Undang-Undang Dasar 1945 pada pasal 34 ayat (4) “Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional”. Selain itu, telah diterbitkan Peraturan Presiden nomor Peraturan Presiden No. 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan [16].

RPJMN 2020-2024 telah mengarusutamakan SDGs di mana 17 tujuan pembangunan berkelanjutan telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam tujuh agenda pembangunan Indonesia. Hal tersebut menjadi bukti nyata komitmen pemerintah Indonesia dalam mendukung pelaksanaan SDGs yang bertujuan untuk menyejahterakan masyarakat di dunia. Sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2020-2024, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu dari tujuh agenda pembangunan yaitu memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar. Hal tersebut sejalan dengan tujuan SDGs nomor 9 yaitu infrastruktur, industri, dan inovasi.

Berdasarkan Rencana Aksi Nasional SDGs 2021-2024, tujuan SDGs 9 terdapat tujuh target yang telah diarusutamakan dalam RPJMN Tahun 2020-2024, yaitu pada empat Prioritas Nasional (PN) dan enam Program Prioritas (PP) sebagaimana Gambar 1 [16].



Gambar 1. Empat Prioritas Nasional dan enam Program Prioritas pada SDGs 9

Untuk mencapai sasaran 9.1 pada Gambar 1, yaitu membangun infrastruktur dan konektivitas yang berkualitas dan andal, arahan kebijakan dan strategi Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut [17]:

- Meningkatkan konektivitas jalan dilakukan melalui pemeliharaan jalan yang mencakup pemeliharaan rutin serta pemenuhan kelengkapan jalan. Selain itu, upaya ini juga diwujudkan dengan peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah, sehingga aksesibilitas dan mobilitas masyarakat dapat berjalan lebih efisien.
- Meningkatkan konektivitas kereta api dilakukan melalui pengembangan jalur seperti KA Makassar-Parepare dan KA kecepatan tinggi di Pulau Jawa. Selain itu, upaya ini juga mencakup pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian prasarana serta fasilitas perkeretaapian untuk memastikan layanan yang aman dan efisien.
- Meningkatkan konektivitas laut dilakukan melalui standarisasi kinerja yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan pada sejumlah pelabuhan utama, mencakup tingkat kedalaman pelabuhan, panjang dermaga, dan kinerja bongkar muat. Selain itu, upaya ini juga diperkuat dengan membangun koordinasi kelembagaan antaroperator di tujuh pelabuhan utama, yaitu Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Kijing, Tanjung Perak, Makassar New Port, Bitung, dan Sorong, guna meningkatkan efisiensi dan kelancaran arus logistik nasional.
- Meningkatkan konektivitas udara dilakukan melalui peningkatan bandara dan kapasitas angkut guna mendukung pertumbuhan ekonomi serta memperluas aksesibilitas, khususnya di daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T).
- Meningkatkan konektivitas darat dilakukan dengan mengurangi praktik pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*) melalui penyelenggaraan jembatan timbang yang terintegrasi dengan sistem jalan menggunakan skema KPBU-AP. Selain itu, pemerintah mendorong keterpaduan layanan transportasi antarmoda dengan menyediakan angkutan bus yang terhubung dengan simpul transportasi serta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Upaya ini sejalan dengan komitmen pemerintah dalam membangun infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, dan berkelanjutan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat.

Dalam pelaksanaannya, sering kali ditemukan kendala dalam menerapkan konsep pembangunan berkelanjutan khususnya pembangunan infrastruktur sektor transportasi. Berikut kendala yang kerap ditemukan:

3.4.1. Keterbatasan Anggaran

Kebutuhan akan pembangunan infrastruktur, terutama di sektor transportasi di Indonesia, sangat besar, sehingga memerlukan anggaran yang tidak sedikit. Seperti yang kita ketahui, negara memiliki

keterbatasan fiskal. Menurut Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, anggaran yang dibutuhkan untuk pembangunan infrastruktur transportasi nasional mencapai Rp711 triliun, sementara anggaran yang tersedia dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) hanya sebesar Rp340,16 triliun. Menyikapi kondisi ini, pemerintah perlu menetapkan skala prioritas dalam pembangunan infrastruktur transportasi nasional serta memanfaatkan pembiayaan kreatif di luar APBN, atau yang dikenal sebagai *creative financing*, untuk memenuhi kebutuhan pembangunan tersebut. Pembiayaan kreatif ini dapat diwujudkan melalui berbagai skema, seperti Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Kerja Sama Pemanfaatan (KSP), peningkatan peran Badan Usaha Milik Negara (BUMN), penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), serta melibatkan investasi dari sektor swasta.

3.4.2. Komitmen Stakeholders

Pembangunan infrastruktur melibatkan berbagai pemangku kepentingan dengan kewenangan dan kepentingan yang beragam. Peran serta para pemangku kepentingan sangat penting bagi kesuksesan suatu proyek. Kurangnya komitmen dari mereka sering kali menjadi salah satu faktor penghambat dalam pembangunan proyek, mengakibatkan proyek tidak dapat berjalan sesuai rencana kerja dan jadwal yang telah ditetapkan, bahkan berpotensi menyebabkan proyek terbengkalai dan tidak dapat dilanjutkan.

3.4.3. Akses Transportasi Umum

Untuk beberapa jenis transportasi umum, diperlukan akses yang memadai agar masyarakat dapat menjangkaunya. Kesulitan akses sering menjadi alasan mengapa masyarakat enggan menggunakan transportasi umum. Hal ini mendorong mereka untuk beralih ke alternatif transportasi lain, seperti kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, yang dianggap lebih efisien dan praktis dibandingkan transportasi umum. Oleh karena itu, dalam perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi umum, penting untuk mempertimbangkan kemudahan akses yang harus ditempuh masyarakat untuk mencapai transportasi tersebut. Dengan demikian, infrastruktur yang dibangun dapat dimanfaatkan secara optimal dan sesuai dengan tujuannya.

4. Kesimpulan

Transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam memindahkan orang, barang serta informasi dari satu lokasi ke lokasi lain. Dalam kegiatan transportasi diperlukan 5 (lima) komponen yang harus ada meliputi: (1) kendaraan, (2) jalan, (3) muatan (4) terminal, dan (5) wirausaha. Jika unsur nomor 1 sampai dengan nomor 4 diumpamakan sebagai prasarana transportasi, maka wirausaha (unsur kelima) merupakan sarana transportasi. Jika unsur prasarana bentuknya kebendaan/riil, maka unsur sarana (wirausaha) bentuk/sifatnya abstrak. Jika unsur prasarana diumpamakan sebagai raga, maka unsur sarana (wirausaha) diumpamakan sebagai jiwa. Raga dan jiwa seperti makhluk hidup umumnya. Masing-masing dari keduanya saling melengkapi, menghidupi, bersimbiosis mutualisme. Raga tanpa jiwa tidak akan bisa hidup, sebaliknya jiwa tanpa raga juga tidak akan bisa hidup. Demikian pula dalam penyelenggaraan transportasi, tanpa komponen wirausaha, transportasi tidak akan bisa berjalan. Transportasi sebagai urat nadi perekonomian seperti halnya jiwa dan raga. Dengan demikian, wirausaha adalah unsur dalam utama transportasi.

Infrastruktur transportasi merupakan infrastruktur vital yang menunjang aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Selain itu, infrastruktur transportasi berkontribusi dalam mendorong peningkatan ekonomi nasional. Melihat manfaatnya yang begitu besar dan sejalan dengan konsep pembangunan berkelanjutan, maka infrastruktur transportasi perlu didorong ke arah pembangunan berkelanjutan. Pemerintah berkomitmen untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, salah satunya pada RPJMN 2020-2024 telah mengarusutamakan SDGs di mana 17 tujuan pembangunan berkelanjutan telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam tujuh agenda pembangunan Indonesia. Dalam pelaksanaannya, sering kali ditemukan kendala dalam menerapkan konsep pembangunan berkelanjutan khususnya pembangunan infrastruktur sektor transportasi di antaranya terkait keterbatasan anggaran, komitmen *stakeholders* dan akses untuk menjangkau transportasi umum. Untuk mengantisipasi kendala tersebut, dapat dilakukan beberapa mitigasi yaitu dengan melakukan sosialisasi terkait rencana pembangunan proyek kepada *stakeholders* termasuk masyarakat sekitar. Terkait dengan keterbatasan anggaran, dapat memanfaatkan

skema pembiayaan kreatif non APBN dapat diwujudkan melalui berbagai skema, seperti Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Kerja Sama Pemanfaatan (KSP), peningkatan peran Badan Usaha Milik Negara (BUMN), penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), serta melibatkan investasi dari sektor swasta untuk memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur transportasi.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang telah memberikan dukungan moral dan kesempatan melakukan penelitian di sektor transportasi. Penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada sponsor penyedia dana penelitian.

Daftar Pustaka

- [1] Rahardjo Adisasmita, "Dasar-dasar Ekonomi Transportasi" (book style), Edisi Pertama – Yogyakarta, Gerakan Ilmu, 2010. xii + 208 halaman, jil.: 23 cm, ISBN :978-979-756-648-7.
- [2] Jean-Paul Rodrigue, "Challenging the Derived Demand Transport demand Tesis: Issues in Freight Distribution" Environment & Planning A, Vol, 38 No.8, pp.1449-1462, All content following this page was upload by : on 02 Juli 2014.
- [3] Herry Gynawan, SE,MM "Pengantar Transportasi dan Logistik, (book style) Edisi 1 – cetakan 2 Jakarta – Rajawali Press, 2015, vii, 234 hal. 23 cm. Bibliografi Hlm, 231 ISBN-978-979-769-783-9
- [4] Isna Rifka Sri Rahayu, Muhammad Idris (Tim redaksi Kompas), "Apa Yang Dimaksud Dengan Wirausaha dan Sifatnya ?". Sumber : <https://money.kompas.com/read/2022/01/02/130232826/apa-yang-dimaksud-dengan-wirausaha-dan-sifatnya?>. Senin, 03 Januari 2022.
- [5] Osborne, David. dan Ted Gaebler. "Mewirausahakan birokrasi, Penerjemah : Abdul Rosyid – Jakarta : Pustaka Binaman Presindo, 1996. IX,410 hlm : 24 cm (seri umum no. 17) ISBN 979-442-043-3. Judul asli : Reinventing government : How the entrepreneurial spirit is transforming the sector. 1. Badan penerbit : Amerika Serikat.
- [6] Kenichi Ohmae, "The Next Global Stage, Chalengges and Opportunities in Our Bordeness World." Tantangan dan Peluang di Dunia yang Tidak Mengenal Batas Kewilayahan". Aloh bahasa : Ahmad Fauzi S.S. Hlm. 25, 2005. Ideas Action Impact Wharton Scholl Publishing.
- [7] Osborne, David dan Peter Plastrik, "Memangkas birokrasi penerjemah Abdul Rosyid, Ramelan – Jakarta Penerbit PPM, 2000. IX,326 hlm.: 23 cm – (Seri Management Strategi no.3) ISBN 979-442-107-3. Judul Asli: Banishing bureucrazy : the five strategies for reinventing government. 1. Badan pemerintah : Amerika Serikat. 2. Birokrasi – Amerika Serikat. 3. Kewirausahaan – Amerika Serikat. 1. Plastrik, Peter. II. Judul. III. Seri 350-de20
- [8] Visi, Misi, Tujuan, Strategi dan Tata Nilai (Visi Keilmuan/Scientific Vision)
- [9] Rodrigue, J. Comtois, C & Stack,B. (2006), Geografi Sistem Transportasi, London, Routledge, Taylor dan Grup Francois.
- [10] W. Lawrence Neuman. Social Research methods, Qualitative and Wisconsin at Whiitewater. Sumber: <http://www.ryerson.ca/~mjoppe/ResearchProcess/QualitativeMethodes>
- [11] Prof. Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Research Development, Email : sugiyono_ft@yahoo.com, Penerbit ALFABETA, CV. Jl. Gegerkalong Hilir No.84 Bandung. Email :alfabetabdg@yahoo.go.id. Website : www.cvalfabeta.com, Telepon 022-20008822, Faks : 022-2020373. ISBN : 979-8433-64-0. Anggota Ikatan Penerbit Indonesia (IKAPI).
- [12] Jean-Paul Rodrigue, (2014), Challengeng The Derived Demand Transport Demand Thesis : Issues in Freight Distribution. Departement Economics & Geography Hofstra University, Hemstead, New York 11549, USA.
- [13] Adam Baron and Thomas Brock, (2023). Derived Demand : Difinisi, Cara Menghitungnya, dan kegunaannya. https://investopedia.com.translate.ggog/terms/d/derived_demand.
- [14] Bank Dunia di Indonesia, Pembangunan Infrastruktur Transportasi berkelanjutan di Indonesia. https://id.wikipedia.org/wiki/grup_bank_dunia.
- [15] M.N. Nasution, APU, "Managemen Transportasi" Penerbit Ghalia Indonesia, cetakan Pertama Edisi Keempat, Juli 2015. Jl. Rancamaya KM: 1 No.47 Warung Nangka, Ciawi – Bogor 16720. Xii 364 hlm; 175mm x 250 mm. ISBN: 978-979-450-696-7.
- [16] Ida Charlina Limbong, World bank group, bank dunia di Indonesia, Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha. Kementerian Keuangan Republik Indonesia
- [17] <https://www.itb.ac.id/berita/detail/56543/tantangan-pembangunan-infrastruktur-transportasi-berkelanjutan-di-indonesia>