

Analisis Kualitatif Kebutuhan Transportasi Desa

Kasus: Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat

Alvita Seda, Dwina Rosa Allamanda, Jimmy Chandra, Melina

School of Business and Economics Universitas Prasetiya Mulya
JL. RA. Kartini (TB Simatupang), Cilandak Barat Jakarta Selatan, Jakarta 12430 Indonesia.

*. Corresponding Author: alvitaseda@gmail.com

<p>Abstract</p>	
<p><i>The research is held to find out the need of villagers toward the ideal transportation in rural area. The data was collected using several methods, including observation, interview, and FGD with the villagers in Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat. The collected data was analyzed using Coding Scheme: Customer Needs (Goffin et al., 2012) method. Based on the coding scheme, there are two main needs for villagers toward rural transportation, i.e the need for vehicles to improve villagers' welfare and economic conditions and the need for suitable and safe vehicles for mobilization in rural areas.</i></p>	
<p>Abstrak</p>	
<p>Penelitian dilakukan untuk mengetahui kebutuhan warga desa terhadap transportasi yang ideal di lingkungan pedesaan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode observasi, wawancara, dan FGD terhadap masyarakat di Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat. Data tersebut diolah menggunakan metode <i>Coding Scheme: Customer Needs</i> (Goffin et al., 2012). Berdasarkan hasil skema coding tersebut, terdapat dua kebutuhan utama akan transportasi untuk warga desa, yaitu kebutuhan akan kendaraan untuk meningkatkan kesejahteraan dan perekonomian desa serta kebutuhan akan kendaraan yang cocok dan aman untuk mobilisasi di lingkungan desa.</p>	<p>Kata Kunci: transportasi; desa; kualitatif</p>

PENDAHULUAN

Kementerian Perindustrian Indonesia (Kemenperin) sedang mengembangkan prototipe kendaraan pedesaan yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat desa terhadap alat angkut yang laik jalan. Dalam pelaksanaannya, Kemenperin bersama sejumlah pelaku industri otomotif dan akademisi berkomitmen untuk mempercepat pengembangan kendaraan pedesaan. Kesepakatan ini dituangkan dalam MoU antara Kemenperin dengan Institut Otomotif Indonesia (IOI) dan 22 perguruan tinggi dalam upaya penguatan industri kecil dan menengah di sektor otomotif, peningkatan kapasitas SDM industri otomotif, dan pengembangan kendaraan pedesaan.

Kendaraan pedesaan ditargetkan menjadi salah satu langkah nyata menopang program pemerintah dalam mendorong kegiatan ekonomi di pedesaan, termasuk sektor industri kecil dan menengah (IKM). Kendaraan pedesaan diperlukan untuk membantu produktivitas dan memobilisasi hasil-hasil pertanian sehingga mendorong peningkatan kegiatan perekonomian. Prototipe mobil desa dikembangkan dengan bantuan perusahaan besar seperti PT Fin Komodo di Jawa Barat, CV Karya Hidup Sentosa di Yogyakarta, dan PT Astra Otoparts di Bekasi.

Berdasarkan pencarian yang dilakukan, belum ditemukan penelitian - penelitian yang dilakukan sebelumnya terhadap kebutuhan mobil di daerah pedesaan. Didorong dengan keingintahuan serta kaitannya dengan program mobil desa oleh pemerintah, maka ingin dipelajari lebih dalam mengenai kebutuhan mobil yang sesuai dengan kondisi masyarakat di desa.

Pengerjaan riset ini menggunakan kasus yang diberikan oleh PT ABC untuk menilai lebih dalam kebutuhan masyarakat desa terhadap sarana transportasi pedesaan yang sesuai dan cocok bagi lingkungan pedesaan. Kebutuhan-kebutuhan tersebut kemudian diinterpretasi menjadi suatu konsep desain mobil pedesaan. Berdasarkan riset yang dilakukan, ditemukan bahwa kebutuhan utama kendaraan yang dibutuhkan oleh masyarakat desa adalah kendaraan multifungsi yang digunakan untuk kepentingan bersama.

TINJAUAN PUSTAKA

Peran Transportasi Terhadap Aksesibilitas Wilayah Pedesaan

Kesenjangan antara wilayah pedesaan dan perkotaan merupakan salah satu dampak dari belum meratanya pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Produksi pertanian yang diharapkan meningkat menjadi terhambat lantaran sarana transportasi yang minim dan stagnasi bersosialisasi dengan dunia luar pun tidak dapat dihindari. Pembangunan pedesaan menjadi lambat dan terhambat hanya karena minimnya sarana transportasi yang ada (Margaretta, 2000).

Transportasi memberikan keuntungan langsung maupun tidak langsung. Keuntungan langsung yang dapat dinikmati oleh penduduk, yaitu kemudahan untuk mendapatkan pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain. Keuntungan tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya dan waktu karena dengan menggunakan moda transportasi maka kegiatan dapat lebih mudah dikerjakan.

Menurut Hurst (1974), kajian geografis transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi, serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini, semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik, sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang.

Kebutuhan Primer Terhadap Transportasi

Kebutuhan utama yang diketahui dari kendaraan yang ada sekarang meliputi dimensi, seperti kepemilikan, kegunaan (*utility*) dan nilai terhadap uang, kenyamanan dan keamanan, gaya dan estetika, perasaan berkendara, kegunaan (*usability*), perhatian terhadap lingkungan, dan pengenalan *brand* dan loyalitas (Carvalho, 2016). Perbedaan dari *utility* dan *usability* adalah *utility* hanya mempertimbangkan aspek kegunaan, sedangkan *usability* meliputi tidak hanya kegunaan, tetapi juga efisiensi, keamanan, kemudahan untuk dipelajari, dan kepuasan (Nielsen, 2003).

Karakteristik Akses dan Transportasi Pedesaan

Karakteristik akses dan transportasi pedesaan dapat dilihat berdasarkan peruntukan dari transportasi tersebut. Sarana transportasi berkaitan dengan kebutuhan untuk akses pada fasilitas atau layanan dan perpindahan barang. Hal ini dibagi menjadi empat kategori, yaitu transportasi untuk memenuhi kebutuhan dasar, transportasi untuk tujuan perekonomian, transportasi untuk pengembangan manusia, dan transportasi untuk tujuan sosial.

Masyarakat pedesaan menggunakan transportasi terutama untuk memenuhi kebutuhan dasar mereka akan air bersih, makanan, dan bahan bakar untuk memasak. Setelah memenuhi kebutuhan mereka akan bahan dasar, maka transportasi kemudian diperlukan untuk pengembangan ekonomi desa. Fasilitas yang baik dan transportasi yang tepat guna diperlukan terutama dalam menunjang sektor agrikultur serta penjualan hasil yang diperoleh dari sektor tersebut. Selain sektor agrikultur, sektor non-agrikultur juga membutuhkan transportasi seperti aktivitas perdagangan serta penyediaan layanan seperti buruh pabrik yang berasal dari masyarakat desa. Sehingga akses transportasi yang baik akan menunjang ekonomi pedesaan yang lebih baik.

Transportasi juga berperan penting dalam pengembangan manusia seperti pendidikan serta akses kesehatan. Berdasarkan studi di area pedesaan di Sierra Leone, menunjukkan adanya hubungan antara kehadiran sekolah dengan kemudahan akses. Pada umumnya kehadiran siswa lebih tinggi di desa yang memiliki sekolah (SD) sendiri atau jarak desa yang lebih dekat dengan sekolah. Akses yang buruk juga menjadi hambatan bagi hadirnya guru di area yang terisolasi. Akses dan transportasi pada layanan kesehatan menjadi perhatian utama dari penduduk desa, khususnya bagi orang tua yang memiliki anak - anak ataupun ibu hamil. Perjalanan ke rumah sakit terdekat bisa jadi berada pada jarak 50km atau lebih yang dapat memakan waktu berjam - jam.

Selain keperluan yang telah disebutkan, transportasi juga penting untuk aktivitas sosial. Tujuan sosial dapat berupa tujuan ke tempat ibadah, mengunjungi kantor pemerintah, kunjungan bisnis, mengunjungi teman - teman dan kerabat, mencari hiburan, dan tujuan berolahraga. Tujuan-tujuan transportasi ini semakin meningkat ketika kondisi warga desa sudah semakin baik dan memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup mereka.

METODOLOGI PENELITIAN

Profil Desa Pulosari, Sukabumi

Desa Pulosari terletak di kecamatan Kalapanunggal, Sukabumi, Jawa Barat. Desa ini merupakan salah satu desa di Sukabumi, Jawa Barat yang berada di daerah dataran tinggi. Desa Pulosari terletak di kaki dan lereng Gunung Salak sebelah Timur, dengan ketinggian antara 600–950 meter di atas permukaan air laut. Kondisi akses jalan menuju Desa Pulosari belum memadai, sehingga warga desa masih terus berusaha memperbaiki infrastruktur desa agar akses menuju desa menjadi lebih mudah.

Sekitar 80% warga Desa Pulosari bermata pencaharian sebagai petani, sementara warga lainnya bermata pencaharian sebagai guru, buruh pabrik, pegawai negeri, pemilik warung, penjual sayur, dan supir truk. Hasil pertanian para petani antara lain cabai, timun, tomat, pisang, pepaya, dan masih banyak lagi. Sebagian besar warga memiliki kendaraan roda dua untuk mobilisasi barang maupun orang ke lokasi yang dituju, seperti sekolah, kantor, pasar, dan pabrik.

Metodologi Penelitian

Pendekatan metodologi yang digunakan dalam studi ini adalah riset studi kasus Desa Pulosari, studi kasus didefinisikan oleh Creswell (2007) sebagai suatu pendekatan kualitatif di mana penelitian dilakukan terhadap sistem yang telah dibatasi melalui pengumpulan data yang detail dan mendalam yang meliputi beberapa sumber informasi.

Pengumpulan data dalam studi kasus ini dilakukan secara meluas dan diambil dari berbagai sumber dalam suatu sistem yang telah dibatasi (Creswell 2007). Pada studi ini, sistem dibatasi hanya pada lingkungan Desa Pulosari, kabupaten Sukabumi.

Sumber data primer diperoleh melalui wawancara semi terstruktur (*semi-structured interview*), observasi, dan grup diskusi (FGD). Wawancara dilakukan terhadap beberapa golongan masyarakat, meliputi anggota perangkat desa, seperti kepala desa, bendahara Badan Usaha Milik Desa (BUMDES), dan kepala divisi ekonomi dan pembangunan desa; petani; tukang sayur; pemilik warung; buruh pabrik; pegawai tengkulak; dan ibu rumah tangga. Keseluruhan responden yang terlibat dalam proses pengumpulan data berjumlah sebelas orang. Profil narasumber secara

lengkap terdapat pada lampiran. Wawancara dilakukan dengan fokus utama untuk mengetahui kegiatan warga sehari-hari dan kendala dalam mobilisasi dengan durasi wawancara berkisar antara 30-60 menit. Sebagian dari hasil wawancara direkam dan dibuat dalam bentuk transkrip wawancara.

Observasi dilakukan untuk memvalidasi wawancara semi terstruktur, karena observasi menawarkan suatu tingkat informasi yang lebih luas untuk memperoleh penemuan-penemuan dengan cara yang lebih alami (Mason 2002). Pada sisi positif, peneliti diijinkan untuk bersikap aneh selama observasi (Gill dan Johnson 2006), seperti mengambil gambar dan catatan. Akan tetapi, partisipan dapat bertingkah laku tidak alami karena merasa sedang diawasi sehingga dapat mendistorsi penemuan - penemuan di lapangan. Hal - hal yang menjadi fokus observasi adalah aktivitas warga sehari-hari, transportasi yang digunakan oleh warga, dan kondisi prasarana desa.

Diskusi grup (FGD) dilakukan dengan tujuan untuk mencari tahu isu spesifik yang ada dari wawancara (Bryman 2008) dan untuk mengkonfirmasi data wawancara. Diskusi grup diadakan satu kali, yang melibatkan tiga pihak, yaitu kepala desa, kepala bagian ekonomi dan pembangunan desa, dan bendahara BUMDES. Diskusi grup berlangsung selama 60 menit, dilakukan di teras rumah kepala desa. Diskusi tidak diawali dengan perkenalan, karena setiap peserta sebelumnya sudah mengenal satu sama lain. Diskusi langsung dibuka dengan pertanyaan pembuka yang menjelaskan hubungan antara satu pihak dengan pihak lainnya dan kegiatan masyarakat desa sehari-hari yang melibatkan mobilisasi. Pertanyaan utama adalah mengenai penggunaan kendaraan dan kendala atas transportasi yang sedang dihadapi, keperluan dari masyarakat desa terhadap kendaraan, serta pandangan terhadap program kendaraan desa.

Secara ringkas, triangulasi dari sumber data akan meningkatkan kualitas dari riset, memungkinkan peneliti mendapatkan informasi yang lebih akurat dan meningkatkan ketahanan teori yang dihasilkan (cf. Martin and Eisenhardt 2010). Aktivitas pengumpulan data didukung oleh panduan terstruktur berdasarkan panduan riset kualitatif Miles dan Huberman (1994) untuk mengurangi kemungkinan tidak teridentifikasinya fakta - fakta, detil spesifik, dan informasi lainnya yang ditemukan di lapangan.

Hasil dari data kualitatif diolah dengan menggunakan metode *coding scheme: customer needs* (Goffin et al., 2012). *Coding scheme* mengelompokkan hasil wawancara, observasi, dan diskusi grup kedalam dua kelompok utama, yaitu *top level* dan *underlying*. *Top level* bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengkategorikan kebutuhan warga desa secara langsung atas penggunaan dan permasalahan transportasi yang dimiliki saat ini. Akhirnya, akan diperoleh pengetahuan atas kepuasan dan ketidakpuasan atas transportasi yang dimiliki warga desa saat ini. Sedangkan pada *underlying level*, bertujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan warga desa yang tidak terlihat secara langsung. Adanya kode *underlying level* ini dapat memberikan indikasi kebutuhan tersembunyi dari warga desa (*latent needs*).

Metode Coding Scheme: Customer Needs (Goffin et al., 2012)

Metode ini umumnya digunakan dalam observasi sistematis untuk memahami fungsi produk atau layanan dalam kehidupan orang serta emosi yang dihasilkan. Dalam metode *coding* ini hasil data kualitatif dikelompokkan dalam dua kode utama, yaitu *top-level code* dan *underlying code*.

Top-level code merupakan pengelompokkan kebutuhan pengguna yang terlihat atau diketahui secara langsung. Hal ini dengan mengidentifikasi setiap penggunaan (*uses*), penyalahgunaan (*misuses*), solusi (*workarounds*), dan permasalahan (*problems*). *Top-level code* dapat secara cepat mengidentifikasi kekurangan dari produk yang sudah ada.

Underlying code merupakan cara untuk mengidentifikasi kebutuhan secara lebih dalam dari pengguna dengan melihat pada aspek emosional, humor, kontradiksi, dan budaya berdasarkan data kualitatif yang diperoleh.

ANALISIS DATA

Dalam mengidentifikasi kebutuhan warga Desa Pulosari terhadap transportasi desa, analisis di bagi dalam tiga bagian, yaitu penggunaan transportasi di Desa Pulosari; permasalahan transportasi di Desa Pulosari; dan kegiatan masyarakat Desa Pulosari yang melibatkan transportasi.

Penggunaan Transportasi di Desa Pulosari

Di setiap rumah di Desa Pulosari pada umumnya memiliki motor sebagai transportasi utama penduduk desa. Berbeda dengan moda transportasi motor, keberadaan mobil terbilang sangat jarang di wilayah pedesaan. Dari hasil observasi, rata - rata hanya ada satu mobil di antara dua puluh rumah warga desa. Adapun keberadaan transportasi lainnya, yaitu angkutan umum yang beroperasi kurang lebih 1-1.5 km dari desa yang hanya beroperasi pada jam-jam tertentu dengan jumlah armada yang juga sangat terbatas; mobil *pick up* yang mayoritas dimiliki oleh tengkulak yang digunakan untuk mengangkat hasil pertanian; dan motor bak multiguna yang digunakan untuk berbagai keperluan di desa.

Keberadaan transportasi di desa terutama adalah untuk memudahkan mobilisasi warga. Disamping sebagai alat bantu transportasi warga desa untuk pergi ke sekolah, pasar, ataupun pergi bekerja, transportasi di desa juga digunakan untuk bepergian keluarga, mengangkut material bangunan, mengangkut hasil produksi pertanian, mengangkut hewan ternak, seperti ayam dan kambing, serta mengangkut sampah dan distribusi gas di desa. Berikut hal yang tanyakan kepada warga bagaimana cara warga bepergian jauh, lalu warga menjawab:

“...ya paling pakai motor, kalau ada kondangan ke bandung ya sewa (mobil)”.

Selain itu, warga juga menyatakan bahwa ada kegiatan kebutuhan lain, selain mobilisasi warga sehari-hari, seperti yang dikatakan oleh salah satu warga di bawah ini:

“karena sifatnya buat operasional buat antar jemput barang lah, hasil - hasil produksi pertanian pasti butuh kendaraan.”

Dalam observasi yang dilakukan, terdapat beberapa penggunaan yang tidak seharusnya dari sarana transportasi yang ada di desa. Di antaranya adalah, mobil yang dipakai mengangkut hasil pertanian digunakan melebihi kapasitas yang seharusnya; motor digunakan untuk mengangkut barang hasil pertanian; dan motor digunakan untuk mengangkut ayam untuk dijual ke pasar. Berdasarkan hasil FGD, disebutkan juga bahwa motor bak (viar) yang diberikan oleh pemerintah untuk keperluan pengangkutan sampah digunakan oleh pihak desa untuk mengangkut bahan bangunan serta untuk

keperluan lainnya (multifungsi). Berikut adalah skrip FGD yang menunjukkan penyalahgunaan motor viar dengan pertanyaan apakah motor viar digunakan untuk mengangkut sampah:

“Motor viar ini multifungsi lah gitu. Kan kalau di desa kan komplek ya kebutuhan. Ada warga nih butuh nih mau ngangkut semen. Ya udah pake”

Permasalahan Transportasi di Desa Pulosari

Dari data yang diperoleh, terdapat beberapa permasalahan yang ditemui di Desa Pulosari terkait transportasi, antara lain kapasitas hasil pertanian yang terlalu sedikit apabila masing - masing petani menjual hasil pertaniannya sendiri (tidak melalui tengkulak) ke pasar dengan kendaraan yang ada saat ini (sewa kendaraan). Hasil pertanian yang tidak begitu signifikan dari masing - masing petani membuat setiap petani terpaksa menjual hasil pertanian kepada tengkulak. Hal ini juga dipengaruhi dengan ketidakaktifan badan usaha milik desa yang dapat mengumpulkan hasil panen dan menjual langsung ke pasar. Berikut ini merupakan hasil kutipan wawancara dengan petani dengan pertanyaan apakah petani mengumpulkan sendiri hasil pertanian lalu langsung menjual ke pasar:

“Ada aja, harga lebih tinggi. Cuma kapasitas hasil tani kita harus banyak. Harus satu mobil supaya tidak boros transport”

Permasalahan yang ditemui adalah mahalnya transportasi dari desa untuk menjangkau fasilitas kesehatan. Desa Pulosari memiliki fasilitas transportasi umum seperti angkutan umum desa, akan tetapi angkutan umum tersebut memiliki jam operasional yang terbatas dan hanya menjangkau jalanan utama desa. Warga dapat pula menyewa kendaraan, seperti mobil jenis MPV atau *minivan*, akan tetapi harga yang ditawarkan oleh penyewa cukup mahal yaitu Rp400,000,- hingga Rp500,000,- dalam periode sehari pinjam sehingga warga kesulitan untuk pergi ke puskesmas maupun ke rumah sakit, seperti yang disampaikan oleh Pak Oban, salah satu warga Desa Pulosari:

“... tidak sedikit kan orang orang yang sakit itu yang nggak nggak, misalnya kan BPJS sudah ada nih sering saya ngobrol dengan orang yang sakit kenapa sih ga dibawa ke rumah sakit? Saya ga punya biaya. Kan sudah ada BPJS? Ya BPJS kan untuk berobat, untuk ke sananya dari mana? Paling yang tidak ada itu buat angkut orang. Orang sakit, orang melahirkan. Di

sini kan kebanyakan orang tidak mampu kan, jangankan masuk rumah sakit. Sekarang ada program pengobatan gratis. Untuk pengobatan mah udah ada yang nanggung pemerintah. Sekarang kan tidak hanya itu, tapi berangkat kesananya gimana. Operasional disana gimana...”.

Permasalahan yang juga timbul adalah sarana infrastruktur di desa yang masih belum memadai. Dalam FGD, kepala desa menyampaikan bahwa prasarana transportasi Desa Pulosari belum memiliki terminal untuk angkutan umum dan menggunakan pertigaan sebagai lokasi *stand by*. Permasalahan ini juga tidak jarang menimbulkan kecelakaan bagi kendaraan lain yang melintas di lokasi tersebut. Berikut adalah kutipan FGD dengan Pak Eko selaku kepala desa:

“... di Desa Pulosari, kelapanunggal. Itu belum punya terminal. Ya teman2 kalo, pas tadi masuk ke pertigaan itu, terminal nya dipinggir jalan. Artinya kan masih semerawut tuh. Kadang - kadang sesekali insiden terjadi kecelakaan karena memang numpuk mobil di situ ada yang menghambat mobil itu. Itu juga pr besar sebetulnya buat desa - desa yang ada di kampung... ”

Selanjutnya, permasalahan yang ada adalah mahalnya harga mobil sehingga warga desa tidak mampu menganggarkan pembelian mobil. Warga desa secara individu kesulitan untuk membeli mobil karena harga yang mahal. Apabila ditinjau dari daya beli warga secara komunal, perangkat desa memiliki anggaran dana desa yang digunakan untuk membangun desa. Akan tetapi mahalnya mobil desa dan kebutuhan warga desa yang kompleks membuat perangkat desa belum dapat mengalokasikan dana desa untuk membeli mobil. Berikut adalah kutipan saat FGD dengan perangkat desa mengenai daya beli masyarakat desa dalam pembelian mobil serta bagaimana apabila ada kepemilikan mobil secara komunal:

“Belum kecapai untuk belinya, disini ekonominya kan masih menengah ke bawah untuk beli mobil ratusan juta cukup berat. Kalo motor sih udah lumrah”.

“Pengennya sama BUMDES (Badan Usaha Milik Desa), sekaligus mobil bumdes khusus kan. Pengennya ada juga. Cuma sampe sekarang belum kesampean sih. Karena masalah dananya belum.”

Kegiatan Masyarakat Desa Pulosari yang Melibatkan Transportasi

Desa Pulosari memiliki berbagai jenis aktivitas yang membutuhkan transportasi dalam pelaksanaannya, antara lain pengangkutan hasil pertanian; pengangkutan material bangunan, hewan ternak, sampah, dan gas; dan mobilisasi warga. Hasil pertanian diangkut oleh petani dari kebun menggunakan motor dan diletakkan di depan rumah petani agar tengkulak dapat menjual hasil pertanian ke kota. Kondisi ini disebabkan karena jalan yang sempit dari kebun ke rumah warga, sehingga motor merupakan moda transportasi yang paling banyak digunakan untuk mengangkut hasil pertanian untuk jarak pendek. Kondisi ini juga disampaikan oleh salah satu petani dalam wawancara mengenai tempat di depan rumah yang digunakan untuk meletakkan hasil pertanian di dalam keranjang kayu:

“Iya betul (setelah diletakkan di keranjang kayu) nanti (petani) tinggal sms ke tengkulak, nanti di ambil (mobil angkut)”.

Di desa, kendaraan juga digunakan untuk mengangkut bahan bangunan yang digunakan sebagai bahan pembangunan infrastruktur. Warga mengangkut bahan material menggunakan mobil angkutan barang atau motor *pick-up* (viar). Sementara pengangkutan hewan ternak dilakukan menggunakan truk, mobil angkutan umum, atau motor. Untuk pengangkutan sampah menggunakan motor viar milik desa, sedangkan untuk pengangkutan gas dari kecamatan Parung Kuda menuju Desa Pulosari dilakukan menggunakan truk.

Untuk menunjang aktivitas sehari-hari, warga Desa Pulosari juga menggunakan transportasi, seperti motor, mobil, dan angkutan umum untuk pergi ke rumah sakit, undangan perkawinan, dan tempat kerja masing-masing tergantung kebutuhan. Pada observasi yang telah dilakukan, sebagian besar warga Desa Pulosari memiliki kendaraan roda dua (motor) sebagai transportasi sehari-hari. Berdasarkan cara pembeliannya, warga membeli motor dengan program cicilan bank ataupun pembayaran lunas, begitu pula dengan pembelian mobil. Informasi ini didapatkan dari interview dengan salah satu warga pemilik motor bagaimana sistem pembayaran dalam pembelian sepeda motor:

“Cash dan kredit. Kredit lebih mahal. Kadang masyarakat juga mulai pinter, pinjam uang ke bank, bunga lebih murah, cuma 1,5%, mending motor bayar cash dengan uang pinjaman dari bank.”

Sementara warga yang membutuhkan kendaraan yang lebih besar, seperti mobil untuk bepergian, dapat menyewa atau sekedar meminjam ke warga lain yang memiliki mobil:

“... yaa kadang-kadang gitu sih, kalau misalkan ada acara misalkan kondangan, ke luar kecamatan, biasanya sewa mobil, rame-rame patungan, misalkan berapa nih, bagi berapa orang, biasanya gitu.”

Terdapat hal yang menarik terkait pemilihan salah seorang warga desa dalam memilih kendaraan. Salah satu warga desa mempunyai preferensi terhadap kendaraan dengan desain yang menarik serta mengapa memilih merk dan model tertentu. Hal ini diketahui dari wawancara berikut:

“Hmm.. karena tampilannya bagus. (ya) Suka modelnya. “Gak liat harga (lebih karena desain). Pake DP 2.700.000, setoran bulanan kalau ga salah 470rb”.

Berdasarkan interview, terdapat indikasi bahwa adanya dorongan untuk memiliki kendaraan roda empat bagi para petani. Kebutuhan yang utama adalah untuk menjual hasil pertanian dan hewan ternak ke pasar secara langsung agar dapat memperoleh harga yang lebih tinggi dibandingkan penjualan melalui tengkulak. Demikian hal ini diinterpretasi dari kutipan wawancara berikut:

“Ya, memang harga lebih tinggi ... (mobil) Bisa sewa, bisa mobil pribadi kalau mampu kredit. Memang sih tengkulak lebih untung, setahun (keuntungan) bisa mempunyai mobil 2.”

Selain dari segi perekonomian, terdapat suatu kebutuhan yang seringkali disebutkan bahwa warga desa, yaitu untuk kebutuhan sosial, seperti berobat ke fasilitas kesehatan di kota, rekreasi, dan menghadiri perkawinan kerabat, seperti yang disampaikan oleh salah satu warga di bawah ini:

“... yang dibutuhkan lebih ke kebutuhan sosialnya. jadi untuk kegiatan sosial, jadi bentuk layanan desa ke masyarakat. Ya memfasilitasi dan tidak ada unsur ekonomi. Contoh tadi ambulans atau anggaplah mobil siaga. Yang masyarakat perlu anggap, ketika butuh

kendaraan untuk keperluan keluarga, atau lainnya, bisa diakomodasi tanpa harus menanyakan “berapa nih bayarnya”, kita (pemerintah desa) bisa fleksibel kan tidak usah mikirin biaya sewa. Jadi lebih ke sosial sebenarnya. Lebih ke pelayanan...”

DISKUSI

Berdasarkan hasil analisis terhadap data kualitatif yang diperoleh dari kasus Desa Pulosari, diketahui bahwa sarana transportasi di desa didominasi oleh kendaraan roda dua, yaitu motor. Hal ini disebabkan oleh kondisi infrastruktur di desa yang kurang memadai bagi sarana transportasi roda empat atau mobil. Selain permasalahan infrastruktur, penggunaan transportasi roda empat yang masih minim juga disebabkan karena frekuensi penggunaan kendaraan roda empat dirasa masih jarang apabila dikaitkan dengan kegiatan warga sehari-hari dan juga kondisi perekonomian warga desa yang tergolong menengah ke bawah.

Ditinjau dari penggunaan transportasi di Desa Pulosari, kebutuhan masyarakat desa terhadap sarana transportasi antara lain untuk meningkatkan kemudahan mobilisasi warga dari desa ke fasilitas-fasilitas umum, seperti pasar, sekolah, rumah sakit, dan destinasi lain di luar kota, serta untuk meningkatkan kondisi perekonomian desa dalam hal pengangkutan hasil panen dari desa ke pasar. Dari analisis yang dilakukan, ditemukan dua fungsi utama kendaraan yang dibutuhkan oleh warga desa, yaitu sebagai alat angkut orang dan alat angkut hasil pertanian ataupun produk lainnya.

p1. Warga desa membutuhkan kendaraan dengan fungsi sebagai alat angkut orang dan alat angkut barang.

Berdasarkan analisis permasalahan transportasi di Desa Pulosari, didapatkan bahwa kebutuhan masyarakat desa secara individual terhadap transportasi menjadi tidak signifikan dan sulit direalisasikan karena frekuensi penggunaan kendaraan roda empat oleh warga desa masih sangat minim dan adanya faktor keterbatasan ekonomi dari warga desa secara individual. Kebutuhan warga desa (terutama petani) untuk meningkatkan perekonomian dengan mengangkut sendiri hasil pertanian ke pasar tanpa melalui tengkulak, hanya dapat diwujudkan apabila hasil panen warga desa dikumpulkan secara kolektif, sehingga diperoleh jumlah yang signifikan dan optimal untuk

efisiensi biaya transportasi. Berdasarkan temuan tersebut, diketahui bahwa kebutuhan kendaraan roda empat di Desa Pulosari sangat dipengaruhi oleh kebutuhan masyarakat secara komunal. Hal ini juga didukung dengan sistem sosialisasi di desa yang bersifat kekeluargaan dan kemampuan ekonomi yang cukup karena adanya dana bantuan pemerintah yang dikelola oleh perangkat desa untuk kesejahteraan warga desa secara komunal.

p2. Kebutuhan warga desa terhadap kendaraan dipengaruhi oleh aspek sosial dan kegunaan kendaraan untuk kepentingan bersama

Berdasarkan analisis pada kegiatan masyarakat Desa Pulosari yang melibatkan transportasi, diperoleh bahwa masyarakat desa memerlukan transportasi yang sesuai, yang tidak hanya cocok dengan kondisi prasarana desa namun juga dapat digunakan di jalan umum (ke luar desa). Selain itu, untuk memenuhi kebutuhan transportasi, ditemukan pula adanya aspek emosional dalam pemilihan kendaraan oleh warga desa yang ditunjukkan dengan keputusan pembelian kendaraan yang mempertimbangkan pada model yang paling diminati.

p3. Warga desa membutuhkan kendaraan yang tidak hanya sesuai dengan kondisi prasarana desa, namun dapat digunakan di lingkungan kota.

p4. Aspek emosional (seperti model kendaraan) memiliki peranan dalam pemilihan kendaraan bagi warga desa.

Berdasarkan hasil analisis dan diskusi, diperoleh beberapa aspek penting yang menentukan kebutuhan warga desa Pulosari terhadap kendaraan desa yang dirumuskan dalam tabel berikut:

Kebutuhan	Premis	Quotes
Ekonomi	p1. Warga desa membutuhkan kendaraan dengan fungsi sebagai alat angkut orang dan alat angkut barang.	"karena sifatnya buat operasional buat antar jemput barang lah, hasil - hasil produksi pertanian pasti butuh kendaraan."

		<p><i>“Motor viar ini multifungsi lah gitu. Kan kalau di desa kan komplek ya kebutuhan. Ada warga nih butuh nih mau ngangkut semen. Ya udah pake”</i></p>
	<p>p3. Warga desa membutuhkan kendaraan yang tidak hanya sesuai dengan kondisi prasarana desa, namun dapat digunakan di lingkungan kota.</p>	<p><i>“... yaa kadang-kadang gitu sih, kalau misalkan ada acara misalkan kondangan, ke luar kecamatan, biasanya sewa mobil, rame-rame patungan, misalkan berapa nih, bagi berapa orang, biasanya gitu.”</i></p>
<p>Sosial</p>	<p>p2. Kebutuhan warga desa terhadap kendaraan dipengaruhi oleh aspek sosial dan kegunaan kendaraan untuk kepentingan bersama</p>	<p><i>“Ada aja, harga lebih tinggi. Cuma kapasitas hasil tani kita harus banyak. Harus satu mobil supaya tidak boros transport”</i></p> <p><i>“... yang dibutuhkan lebih ke kebutuhan sosialnya. jadi untuk kegiatan sosial, jadi bentuk layanan desa ke masyarakat. Ya memfasilitasi dan tidak ada unsur ekonomi. Contoh tadi ambulans atau anggaplah mobil siaga. Yang masyarakat perlu anggap, ketika butuh kendaraan untuk keperluan keluarga, atau lainnya, bisa diakomodasi tanpa harus menanyakan “berapa nih bayarnya”, kita (pemerintah desa) bisa fleksibel kan tidak usah mikirin biaya sewa. Jadi lebih ke sosial sebenarnya. Lebih ke pelayanan...”</i></p> <p><i>“... yang dibutuhkan lebih ke kebutuhan sosialnya. jadi untuk kegiatan sosial, jadi bentuk layanan desa ke masyarakat. Ya memfasilitasi dan tidak ada unsur ekonomi. Contoh tadi ambulans atau anggaplah mobil siaga. Yang masyarakat perlu anggap, ketika butuh kendaraan untuk keperluan keluarga, atau lainnya, bisa diakomodasi tanpa harus menanyakan “berapa nih bayarnya”, kita (pemerintah desa) bisa fleksibel kan tidak usah</i></p>

		<i>mikirin biaya sewa. Jadi lebih ke sosial sebenarnya. Lebih ke pelayanan...”</i>
	p4. Aspek emosional (seperti model kendaraan) memiliki peranan dalam pemilihan kendaraan bagi warga desa.	<i>“Hmm.. karena tampilannya bagus. (ya) Suka modelnya. “Gak liat harga (lebih karena desain).</i>

KESIMPULAN

Penelitian ini menjawab pertanyaan riset mengenai kebutuhan transportasi yang ideal bagi warga desa, yaitu warga desa membutuhkan kendaraan multifungsi dengan fungsi sebagai alat angkut orang dan alat angkut barang, serta kendaraan yang tidak hanya sesuai dengan kondisi prasarana desa, namun dapat digunakan di lingkungan kota. Penelitian ini juga mengidentifikasi adanya aspek sosial dan kepentingan bersama yang menentukan kebutuhan transportasi dari warga desa; serta mengidentifikasi adanya aspek emosional dalam pemilihan kendaraan bagi warga desa.

Hasil penelitian ini berkontribusi pada teori kebutuhan transportasi untuk warga desa. Dalam literatur yang telah ada, hanya menjelaskan kebutuhan manusia secara umum (perkotaan) terhadap kendaraan yang sudah ada, yaitu kepemilikan, kegunaan (*utility*) dan nilai terhadap uang, kenyamanan dan keamanan, gaya dan estetika, perasaan berkendara, kegunaan (*usability*), perhatian terhadap lingkungan, dan pengenalan brand dan loyalitas (Carvalho, 2016). Akan tetapi penelitian tersebut belum menjelaskan kebutuhan kendaraan secara spesifik, yaitu warga desa di lingkungan pedesaan. Hasil penelitian ini juga memberikan kontribusi praktikal kepada produsen mobil desa di Indonesia, sehingga perusahaan dapat membuat model kendaraan yang sesuai dengan kebutuhan dari warga desa di lingkungan pedesaan.

Dengan keterbatasan lokasi dalam penelitian ini dan karakteristik penduduk Indonesia yang sangat beragam, penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan mengumpulkan data lebih banyak dan melakukan validasi kuantitatif di beberapa lokasi desa di Indonesia dan juga dapat mengembangkan penelitian ini pada aspek - aspek yang mempengaruhi pembelian mobil oleh warga desa di lingkungan pedesaan.

DAFTAR PUSTAKA

Carvalho, I., et. al. (2015). *Qualitative analysis of vehicle needs and perceptions towards the adoption of a reconfigurable vehicle*. Research in Transportation Business & Management.

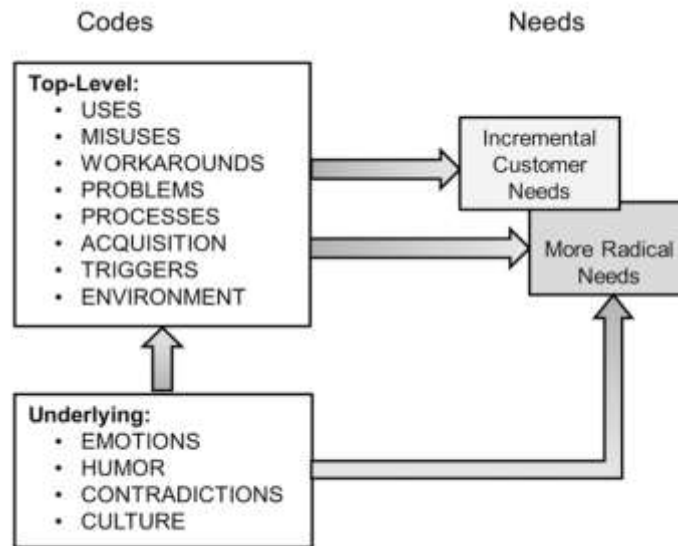
Dennis, Ron. (1998). *Rural Transport and Accessibility*. International Labor Office Geneva.

Goffin, K., et.al. (2012). *Beyond the Voice of the Customer: Ethnographic Market Research*, *Research-Technology Management*, 55:4, 45-53.

Margareta, Hensi. (2000). *Perbaikan Sistem Transportasi di Perdesaan di Era Otonomi Daerah*. Makalah Geografi Transportasi Fakultas Geografi UGM.

LAMPIRAN

Coding Scheme: *Customer Needs* (Goffin et al., 2012)



Top-Level Codes

1	USES	All of the different uses to which product or service is put
2	MISUSES	Uses of the product or service in a way other than that intended by the manufacturer or provider
3	WORKAROUNDS	Ways in which product/service limitations are overcome by the user through, for example, modifications of the product
4	PROBLEMS	Issues encountered in using the product or service
5	PROCESSES	The process by which the product or service is used
6	ACQUISITION	Reasons and methods for acquiring the product or service
7	TRIGGERS	Reasons for using the product or service at a particular time
8	ENVIRONMENT	Observations of the environment in which the product is used, including the physical space and other equipment involved

Underlying Codes

9	EMOTIONS	Emotions observed in using the product or service, including satisfaction, enthusiasm, frustration, etc.
10	HUMOR	Smiles and jokes often give clues that customers are thinking something different from what they are saying
11	CONTRADICTIONS	When customers do something different from what they have claimed in interviews, or where they gloss over problems
12	CULTURE	Aspects about the culture of the groups (e.g., customer segments) that use the product or service. How are customers organized (formally or informally)? What language do they use and what stories do they tell?

Kuesioner

A. Interview Desa Pulosari, Kecamatan Kalapanunggal, Sukabumi

- Interview dengan warga desa:
 1. Apa saja kegiatan sehari-hari Bapak/Ibu?
 2. Bagaimana cara Bapak/Ibu bepergian sehari-hari?
 3. Apabila Bapak/Ibu menggunakan kendaraan untuk bepergian, kendaraan apa yang digunakan?
 4. Digunakan untuk apa saja kendaraan tersebut?
 5. Apakah ada kendala yang dihadapi dengan kendaraan yang dimiliki?
 6. Apa hasil utama kebun/tani yang Bapak/Ibu hasilkan?
 7. Setelah dipanen, apa proses selanjutnya dari hasil pertanian tersebut?
 8. Bagaimana Bapak/Ibu membawa hasil tani/kebun dari perkebunan menuju tempat penjualan/proses selanjutnya?
 9. Bagaimana pendapat anda terhadap transportasi untuk mengangkut hasil tani/kebun yang sudah anda miliki saat ini?
 10. Apakah kekurangan dari transportasi yang digunakan saat ini?
 11. Kendaraan bagaimana yang anda inginkan untuk lebih mendukung transportasi untuk mengangkut hasil tani/kebun?
- Interview dengan perangkat desa:
 1. Apa aktivitas utama penunjang ekonomi di desa?
 2. Apa kegiatan sehari - hari masyarakat di desa?
 3. Bagaimana mobilitas penduduk di desa; dan ke mana saja pada umumnya penduduk desa pergi sehari-hari?
 4. Bagaimana cara penduduk desa mencapai tempat yang dituju sehari - hari? (jalan kaki/naik motor/dll)
 5. Apakah penduduk di desa banyak yang memiliki kendaraan pribadi? Kalau ada, kendaraan pribadi seperti apa yang dimiliki?
 6. Selain untuk transportasi orang, digunakan untuk apa saja kendaraan pribadi tersebut?
 7. Apakah ada masalah terkait mobilitas dari penduduk desa?

8. Apakah ada kesulitan dari penduduk desa untuk memiliki transportasi seperti motor atau mobil?
9. Apa hasil utama kebun/tani yang ada di desa ini?
10. Setelah hasil perkebunan/pertanian dipanen, apa proses selanjutnya dari hasil tani tersebut?
11. Bagaimana Bapak/Ibu membawa hasil tani/kebun dari perkebunan menuju tempat penjualan/proses selanjutnya?
12. Apakah ada alat angkut atau transportasi lain yang memudahkan penduduk desa bekerja ataupun melakukan kegiatan sehari-hari?
13. Bagaimana kepuasan anda terhadap sarana transportasi yang ada saat ini? Masalah apa yang masih dijumpai?
14. Kendaraan apakah yang anda inginkan untuk lebih memudahkan mengangkut hasil tani/kebun?

B. Focus Group Discussion

- Topik
- Pertanyaan pembuka
- Kegiatan masyarakat desa sehari-hari yang melibatkan mobilisasi
- Penggunaan kendaraan serta kendala yang dihadapi
 - Keperluan masyarakat desa terhadap kendaraan
 - Keunggulan yang diperoleh dari kendaraan yang ada sekarang
 - Kekurangan dari kendaraan yang ada sekarang
 - Menyatakan keperluan masyarakat desa yang belum terpenuhi dari kendaraan yang ada sekarang
- Kendaraan desa
 - Melihat pandangan mereka terhadap program kendaraan desa

Dokumentasi





Profil Narasumber

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Pekerjaan Utama	Pekerjaan Sampingan
Oban	Pria	55 Tahun	Kepala Divisi Ekonomi dan Pembangunan Desa (pejabat desa)	Petani
Eko	Pria	45 Tahun	Kepala Desa (pejabat desa)	Wirausaha
Firza	Pria	30 Tahun	Bendahara BumDes (pejabat desa)	Guru SD
Dayat	Pria	47 Tahun	Pengurus BumDes (pejabat desa)	Petani; Pemilik warung/kantin
Ojoh	Wanita	52 Tahun	Pemilik warung	Ibu rumah tangga
Rina	Wanita	27 Tahun	Ibu rumah tangga	
Sukinah	Wanita	58 Tahun	Ibu rumah tangga	
Andi	Pria	28 Tahun	Supir pick up (karyawan tengkulak)	
Johan	Pria	32 Tahun	Buruh pabrik	
Kandar	Pria	35 Tahun	Penjual sayur keliling	
Sinta	Wanita	38 Tahun	Guru SD; Mahasiswa	Ibu rumah tangga