

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP
PENGUNAAN JASA PELAYANAN TRANSPORTASI
BUS AKDP SEMARANG-KENDAL**

(Studi Kasus: Komuter Semarang-Kendal)



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis
Universitas Diponegoro

Disusun oleh:

Danu Dewantoro

NIM. 12020110130063

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2015

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Danu Dewantoro

Nomor Induk Mahasiswa : 12020110130063

Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ Ilmu Ekonomi dan Studi
Pembangunan

Judul Skripsi : **ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT
TERHADAP PENGGUNAAN JASA
PELAYANAN TRANSPORTASI BUS
AKDP SEMARANG-KENDAL**

Dosen Pembimbing : Wahyu Widodo, S.E., M.Si., Ph.D.

Semarang, Juli 2015

Dosen Pembimbing

Wahyu Widodo, S.E., M.Si., Ph.D.
NIP. 19731018 200212 1001

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama : Danu Dewantoro
Nomor Induk Mahasiswa : 12020110130063
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ Ilmu Ekonomi dan Studi
Pembangunan
Judul Skripsi : **ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT
TERHADAP PENGGUNAAN JASA
PELAYANAN TRANSPORTASI BUS
AKDP SEMARANG-KENDAL**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 2015

Tim Penguji:

1. Wahyu Widodo, S.E., M.Si., Ph.D. (.....)
2. Drs. Y Bagio Mudakir, MT. (.....)
3. Arif Pujiyono, SE., M.Si (.....)

Mengetahui,
Pembantu Dekan I,

Anis Chariri, SE., M.Com., Ph.D., Akt.
NIP. 19670809 199203 1001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Danu Dewantoro, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **“Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Penggunaan Jasa Pelayanan Bus AKDP Semarang-Kendal”**, adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian dari tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan dari penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik sengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, Juli 2015
Yang membuat pernyataan,

Danu Dewantoro
NIM: 12020110130063

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Jadikanlah sabar dan salat sebagai penolongmu; sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar (QS. Al-Baqarah:153).
2. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan (QS. Al-Insyirah:6).
3. Barang siapa bertakwa kepada Allah niscaya Dia akan mengadakan baginya jalan keluar, dan memberinya rezeki dari arah yang tiada disangka-sangkanya. Dan barang siapa yang bertawakal kepada Allah, niscaya Allah akan mencukupkan (keperluan)nya (QS. At-talaq:2-3).
4. Maka nikmat Tuhan kamu yang manakah yang kamu dustakan (QS. Ar-Rahman:13)

Persembahan:

Skripsi ini saya dedikasikan untuk:

1. Bapak dan Ibu saya.
2. Kakak dan adik saya.
3. Dosen dan almamater Universitas Diponegoro.
4. Masyarakat Kota Semarang dan Kabupaten Kendal.

ABSTRAK

Kedekatan wilayah dan kemajuan ekonomi Kota Semarang mendorong mobilitas penduduk dari Kabupaten Kendal ke Kota Semarang terus meningkat. Mobilitas ini perlu didukung oleh sistem transportasi yang baik dan memadai. Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) jurusan Semarang-Kendal dan sebaliknya adalah salah satu jenis transportasi yang melayani trayek tersebut. Keberadaan moda transportasi ini menjadi alternatif penting bagi kelompok masyarakat yang mempunyai aktivitas ekonomi timbal balik Semarang-Kendal. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP jurusan Semarang-Kendal dan sebaliknya dalam menopang aktivitas ekonominya.

Studi ini menggunakan pendekatan survei untuk mengetahui preferensi masyarakat dalam memilih bus AKDP Semarang-Kendal dan metode regresi kuadrat terkecil (*ordinary least square-OLS*) untuk mengetahui faktor-faktor penentu yang mempengaruhi preferensi masyarakat memilih bus AKDP Semarang-Kendal.

Hasil studi menunjukkan bahwa tarif, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat dalam memilih menggunakan bus AKDP Semarang-Kendal. Sementara itu tingkat pendapatan tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi AKDP Semarang-Kendal.

Kata kunci: transportasi, preferensi masyarakat, bus AKDP, *Ordinary Least Square (OLS)*.

ABSTRACT

Regional proximity and the rapid progress of economic development in the City of Semarang increases the people mobility from Kendal Regency to Semarang City. Consequently, asound and an adequate transportation system arerequired in order to support the population mobility from Kendal to Semarang. The inter-city and in-province bus or “Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)” with the route from Semarang-Kendal and vice versa is one of the transportation types in which available for that route. The existence of AKDP Bus becomes an important alternative for the people who have regular activities between Semarang-Kendal and vice versa. This research aims to analyze people’s preferences in using the service of Semarang-Kendal AKDP Bus in order to support their daily-life activities.

This study uses survey approach to find out the people’s preferences in choosing Semarang-Kendal AKDP Bus. Accordingly, to investigate the determinant of the people’s preferences in choosing Semarang-Kendal AKDP Bus, this study uses regression with Ordinary Least Square (OLS) approach.

The results of this study show that the travel fare, the bus safety, the bus comfort, and the timeliness of the bus significantly affect the people’s preferences in choosing Semarang-Kendal AKDP Bus. On the other hand, there is no evidence that people’s income affects their preferences in choosing Semarang-Kendal AKDP Bus.

Keywords: transportation, people’s preferences, AKDP bus, Ordinary Least Square.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Swt., yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya karena skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan baik. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tersusun bukan atas kemampuan dan usaha penulis sendiri. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Wahyu Widodo, S.E., M.Si., Ph.D., yang telah membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak berikut.

1. Pimpinan Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro beserta seluruh staf pengajar, staf administrasi, tata staf, perpustakaan, beserta staf keamanan dan pihak-pihak lain yang selama ini membantu proses perkuliahan di Fakultas Ekonomika dan Bisnis.
2. Jajaran pimpinan beserta seluruh dosen Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, secara khusus kepada Alm. Bapak Syafruddin Budiningharto dan Ibu Banatul Hayati yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan dan menjadi inspirasi selama masa perkuliahan.
3. Ibu Evi Yulia Purwanti, S.E., M.Si. selaku dosen wali yang telah banyak membantu dan mengarahkan dalam kegiatan akademis selama penulis belajar di Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan.
4. Keluarga tercinta, Alm Bapak Kasmin (Gordon) dan Ibu Legiyem atas kepercayaan, dukungan, fasilitas, cinta dan kasih sayang serta segala doa dan kesabaran. Kakak Esti Winahyu, Yudha Muhammad Ali, Mannik, Agung Prasetyo, dan Dewi Kartika, serta adik Nugroho Fajar Pamungkas atas segala bantuan dan dukungannya. Semoga dalam keadaan apapun kita senantiasa bersyukur dan bersabar.
5. Petugas Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, Dishubkominfo Jawa Tengah, Dishubkominfo Kota Semarang, Dishubkominfo Kabupaten Kendal dan Organda Jawa Tengah yang telah banyak membantu penulis dalam memperoleh data.

6. Para kontributor skripsi :
- Sahabat penulis, Rizky Dwi Afriadi dan Candra Wijayanto, yang telah bersedia menemani dalam prasurvei dan pembagian kuesioner, terimakasih atas waktu dan tenaga yang telah diberikan disela-sela kesibukan masing-masing.
 - Rina Jayaningtyas yang telah menemani, memotivasi, dan membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Teman-teman di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro, secara khusus keluarga IESP 2010 yang satu per satu telah mulai menghilang, Edents, HMJ, dan IYIK FAMS (Candra, Rizky, Bram, Roni, Meiriza, Melia, Yohanes, Tyo). Terimakasih atas kebersamaan, persahabatan, kenangan dan kekompakannya. Senang bisa menjadi bagian dari kalian semua.
8. Teman-teman KKN Tim II Desa Kebumen, Kecamatan Sukorejo, Kabupaten Kendal. Terimakasih atas kebersamaan dalam suka dan duka. Semoga kita bisa berjumpa dan berkumpul kembali.
9. Semua pihak yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu. Semoga semua bantuan dan doa dari semua pihak yang telah membantu kelancaran penyusunan skripsi ini mendapat karunia dan kemuliaan dari Allah Swt. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat dijadikan bahan pembelajaran untuk penelitian yang lebih baik di masa yang akan datang dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya bagi pembaca.

Semarang, Juli 2015

Penulis

Danu Dewantoro

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR BAGAN	xv
DAFTAR DIAGRAM	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	12
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	13
BAB II TELAAH PUSTAKA	15
2.1 Landasan Teori	15
2.1.1 Teori Preferensi Konsumen	15
2.1.1.1 Fungsi Utilitas Menggunakan Pendekatan <i>Cardinal Utility</i> dan <i>Ordinal Utility</i>	16
2.1.1.2 Pendekatan Teori Modern Preferensi Konsumen	17
2.1.1.3 Pendekatan Perilaku Konsumen	20
2.1.2 Transportasi	22
2.1.2.1 Pengertian Transportasi	22

2.1.2.2	Sistem Transportasi	23
2.1.2.3	Permintaan Jasa Transportasi dan Faktor yang Mempengaruhi Permintaan.....	24
2.2	Penelitian Terdahulu	33
2.3	Kerangka Pemikiran Teoritis	40
2.4	Hipotesis.....	41
BAB III	METODE PENELITIAN.....	42
3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	42
3.2	Populasi dan Sampel	49
3.3	Metode Pengambilan Sampel	50
3.4	Jenis dan Sumber Data	50
3.4.1	Data Primer	51
3.4.2	Data Sekunder	51
3.5	Metode Pengumpulan Data	52
3.5.1	Studi Kepustakaan	52
3.5.2	Kuesioner	52
3.5.3	Wawancara	53
3.6	Model Penelitian	53
3.7	Metode Analisis.....	56
3.8	Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik	58
3.8.1	Uji Multikolinieritas	58
3.8.2	Uji Heteroskedastisitas	59
3.8.3	Uji Normalitas	60
3.9	Uji Hipotesis	61
3.9.1	Uji Koefisien Determinasi	61
3.9.2	Uji Statistik F	62
3.9.3	Koefisien Regresi Parsial (Uji t)	63
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	66
4.1	Deskripsi Penelitian.....	66
4.1.1	Kondisi Umum Kabupaten Kendal.....	66
4.1.2	Kependudukan	67

4.1.3 Interaksi Kabupaten Kendal dengan Kota Semarang.....	68
4.1.4 Bus AKDP Kota Semarang-Kabupaten Kendal	71
4.1.5 Karakteristik Responden	72
4.1.5.1 Usia dan Jenis Kelamin	72
4.1.5.2 Pendidikan	73
4.1.5.3 Pekerjaan	74
4.1.5.4 Kepemilikan Moda dan Keahlian Mengemudi Kendaraan Bermotor.....	76
4.2 Analisis Hasil Regresi	77
4.2.1 Uji Asumsi Klasik	78
4.2.1.1 Uji Multikolenearitas	78
4.2.1.2 Uji Heteroskedastisitas	80
4.2.1.3 Uji Normalitas	81
4.2.2 Hasil Uji Statistik	83
4.2.2.1 Koefisien Determinasi R^2	83
4.2.2.2 Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F)	84
4.2.2.3 Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji Statistik t)	84
4.3 Interpretasi, Hasil & Pembahasan	86
4.3.1 Interpretasi	86
4.3.2 Pembahasan	87
4.3.2.1 Pengaruh Tarif terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP	87
4.3.2.2 Pengaruh Keamanan terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP.....	88
4.3.2.3 Pengaruh Kenyamanan terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP.....	89
4.3.2.4 Pengaruh Ketepatan Waktu terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP	90
4.3.2.5 Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP.....	91
4.3.2.6 Pengaruh Kepemilikan Kendaraan terhadap Preferensi Masyarakat Menggunakan Bus AKDP	92

BAB V PENUTUP.....	94
5.1 Kesimpulan.....	94
5.2 Saran.....	95
DAFTAR PUSTAKA	97
LAMPIRAN.....	101

DAFTAR TABEL

TABEL	Halaman
1.1 Upah Minimum Kerja Kota Semarang dan Kabupaten Kendal Tahun 2010-2014 (dalam Rupiah).....	5
1.2 Trayek Angkutan Umum Bus AKDP Semarang dan Sekitarnya Tahun 2006	6
1.3 Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan Jenisnya di Kabupaten Kendal Pada Tahun 2008-2012	10
2.1 Rangkuman Penelitian Terdahulu	37
4.1 Jenis Kelamin dan <i>Sex Ratio</i> Kabupaten Kendal Tahun 2009-2013 .	67
4.2 Trayek Angkutan Umum Bus AKDP Semarang dan Sekitarnya Tahun 2014.....	69
4.3 Data Upah Minimum Kerja Kota Semarang dan Kabupaten Kendal Tahun 2010-2014.....	70
4.4 Hasil Regresi Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Pelayanan Bus AKDP Semarang-Kendal	78
4.5 Pendeteksian Gejala Multikolinearitas dengan Melihat Koefisien Korelasi.....	79
4.6 Uji Multikolinearitas dengan Pendekatan <i>Tolerance</i> dan VIF	80
4.7 Uji Heteroskedastisitas dengan Pendalaman Uji Glejser	81
4.8 Uji Normalitas Residual dengan Uji KS <i>One-Sample-Kolmogorov-Smirnov Test</i>	82
4.9 Nilai T-Statistik dan T-Tabel Pengaruh Tarif, Keamanan, Kenyamanan, Ketepatan Waktu, dan Pendapatan terhadap Preferensi Penggunaan Bus AKDP Semarang-Kendal.....	85
4.10 Hasil Regresi Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Pelayanan Bus AKDP Semarang-Kendal.....	86

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR	Halaman
2.1 Pola Kombinasi Konsumsi.....	19
2.2 Kurva Indiferensi	19
2.3 Memaksimalkan Kepuasan Konsumen.....	21
2.4 Sistem Transportasi Makro	24
2.5 Kurva Perubahan dan Pergeseran Permintaan Pasar.....	31
4.1 Peta Kabupaten Kendal	66

DAFTAR BAGAN

BAGAN	Halaman
1 Kerangka Pemikiran Teoritis	40

DAFTAR DIAGRAM

DIAGRAM	Halaman
4.1 Jenis Kelamin Responden	72
4.2 Usia Responden	73
4.3 Status Pendidikan Responden	74
4.4 Status Pekerjaan Responden	75
4.5 Kepemilikan Moda dan Keahlian Mengemudi	76

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN	Halaman
A Kuesioner Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Penggunaan Jasa Pelayanan Transportasi Bus AKDP Semarang-Kendal	101
B Tabulasi Data	107
1. Data Olahan SPSS	107
2. Data Responden	110
C Regresi	113
Uji Multikolinieritas.....	119
Uji Normalitas	120
Uji Heteroskedastisitas (Uji Glejser)	121
D Surat Penelitian	125

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor transportasi adalah salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam perkembangan suatu wilayah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik dan dapat menjangkau berbagai wilayah, akan mendorong berbagai potensi daerah untuk berkembang. Adanya hubungan timbal balik antara sistem, serta sarana dan prasarana transportasi dengan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi mendorong permintaan jasa transportasi. Pergerakan transportasi yang baik akan meningkatkan siklus perekonomian, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau antar daerah dapat lebih cepat.

Permintaan jasa transportasi akan terjadi ketika ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri melainkan tersembunyi dibalik kepentingan lain. Permintaan jasa angkutan akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu. Misalnya keinginan untuk sekolah, keinginan untuk bekerja, dan sebagainya (Nasution, dalam Pratikno 2006).

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang ada dua kelompok, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang sifat penggunaannya tidak untuk umum, sedangkan kendaraan atau angkutan umum adalah kendaraan yang sifat penggunaannya digunakan untuk umum. Riyanto (2002) menjelaskan bahwa dalam pemilihan moda angkutan umum

penumpang, pengguna dikelompokkan menjadi dua macam pelaku pergerakan, yaitu kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi atau biasa disebut dengan kelompok *choice*. Sementara itu, kelompok *captive* adalah orang yang bergantung pada angkutan umum dalam melakukan mobilitasnya.

Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah menyebabkan bertambahnya pergerakan orang, barang, dan jasa pada wilayah tersebut dan sekitarnya. Rangga (2004) mengungkapkan bahwa meningkatnya mobilitas orang dan barang akan meningkatkan permintaan pada sektor jasa transportasi dengan tingkat keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran, dan kenyamanan yang lebih tinggi. Penyediaan pelayanan transportasi akan menunjang mobilitas orang, barang, dan jasa sehingga proses penawaran dan permintaan berjalan lancar.

Ketika penyediaan jasa pelayanan transportasi tidak berjalan dengan baik, masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan kepadatan pergerakan arus lalu lintas. Hal tersebut berdampak negatif bagi pengguna jalan seperti polusi udara, inefisiensi energi, serta meningkatnya kecelakaan lalu lintas.

Perlu adanya sistem transportasi yang baik dan dapat mengakomodasi mobilitas penduduk dengan berbagai keunggulan, sehingga penduduk lebih memilih untuk menggunakan transportasi umum daripada menggunakan transportasi pribadi. Kondisi tersebut akan berakibat pada menurunnya permintaan kendaraan pribadi.

Dampak lainnya yakni membuat sektor jasa transportasi akan mengalami peningkatan geliat usaha, efisiensi bahan bakar, penyerapan tenaga kerja pada sektor tersebut, dan sebagainya.

Semarang sebagai ibukota Jawa Tengah adalah salah satu kota metropolitan yang ada di Indonesia. Perkembangan perekonomian di Kota Semarang tidak lepas dari peran daerah-daerah yang ada di sekitarnya. Kota Semarang sebagai daerah pusat pertumbuhan perlu memiliki interaksi dengan daerah-daerah disekitarnya sebagai daerah penyangga. Jika interaksi antar daerah berjalan baik, akan berdampak pada peningkatan perekonomian di Kota Semarang dan akan disebarkan pada daerah-daerah sekitarnya.

Kota Semarang dan Kabupaten Kendal merupakan daerah yang berbatasan secara langsung dengan jarak sekitar 12 km diukur dari batas Kota Semarang dengan pusat Kota Kendal. Jarak yang cukup dekat membuat interaksi yang kuat pada kedua kota tersebut. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kabupaten Kendal pada tahun 2012 sekitar 948.493 jiwa. Berdasarkan kelompok umur, jumlah angkatan kerja pada tahun 2012 yang dimiliki cukup tinggi yaitu 73,9% atau 701.037 jiwa. Tingginya jumlah angkatan kerja memungkinkan penduduk yang ada di Kabupaten Kendal untuk bekerja atau mencari pekerjaan di Kota Semarang.

Berdasarkan data *Indonesian Industrial Estate Directory* 2011-2012 dan Himpunan Kawasan Industri (*HKI Indonesian Industrial Estate Association*) yang diambil dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) tahun 2014 terdapat enam kawasan industri di Kota Semarang, dua diantaranya di bagian timur Kota

Semarang yakni Kawasan Industri LIK Bugangan Baru dan Kawasan Industri Terboyo. Satu kawasan di bagian utara Kota Semarang yakni Kawasan Industri Tanjung Mas *Export Processing Zone* dan tiga kawasan di bagian barat Kota Semarang yakni Kawasan Industri Tugu Wijayakusuma, Kawasan Industri Candi dan Kawasan Industri BSB *Bonded Zone*.

Banyaknya kawasan industri yang berada di Kota Semarang memungkinkan daerah-daerah sekitarnya ikut menunjang berjalannya sektor industri ini. Kawasan yang memungkinkan memiliki interaksi kuat salah satunya adalah Kabupaten Kendal. Kendal dan Kota Semarang dalam perbatasannya terdapat kurang lebih empat kawasan industri, yakni satu kawasan di Kendal dan tiga kawasan di Kota Semarang.

Adanya *opportunity cost* yang diperoleh lebih besar daripada yang dikeluarkan, membuat sebagian warga Kendal memilih bekerja menjadi buruh di daerah Kota Semarang. Hal ini disebabkan jarak yang tidak terlalu jauh dan selisih upah yang cukup tinggi, sehingga menjadikan keinginan warga Kendal untuk bekerja di Kota Semarang lebih besar daripada bekerja di daerah sendiri. Berdasarkan data Dinas Tenaga Kerja Provinsi Jawa Tengah, pada tahun 2014, Upah Minimum Kabupaten (UMK) di Kabupaten Kendal sebesar Rp 1.206.000, sedangkan untuk Kota Semarang sebesar Rp 1.423.500. Oleh sebab itu, tidak mengherankan jika banyak warga Kendal yang melakukan perjalanan ke Kota Semarang. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1
Upah Minimum Kerja Kota Semarang dan Kabupaten Kendal
Tahun 2010-2014 (dalam Rupiah)

Tahun	Kota Semarang	Kabupaten Kendal
2010	939.756	780.000
2011	961.323	843.750
2012	991.500	904.500
2013	1.209.100	953.100
2014	1.423.500	1.206.000

Sumber : Dinas Tenaga Kerja dan Kependudukan Provinsi Jawa Tengah 2014

Berdasarkan Tabel 1.1 diketahui adanya selisih upah yang cukup tinggi antara Kota Semarang dengan Kabupaten Kendal. Pada tahun 2010 Kota Semarang memiliki UMK sebesar Rp 939.756, dan tahun 2011 meningkat menjadi Rp 961.323. Tahun 2012 sebesar Rp 991.500, kemudian terjadi peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2013 menjadi Rp 1.209.100 dan 2014 menjadi Rp 1.423.500. Apabila dibandingkan dengan Kabupaten Kendal, UMK Kota Semarang pada tahun 2014 dengan UMK Kabupaten Kendal selisihnya mencapai Rp 217.000,00.

Adisasmita (2005) mengungkapkan bahwa keterkaitan atau keterhubungan suatu wilayah dapat terlihat dari jaringan arus antar wilayah, termasuk perdagangan. Jaringan antar wilayah ini didukung oleh berbagai moda transportasi seperti kendaraan pribadi (mobil, motor, sepeda) dan kendaraan umum (bus dan kereta api). Berdasarkan data yang dihimpun oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informasi Jawa Tengah, diketahui bahwa umumnya moda transportasi umum yang menghubungkan daerah Semarang dengan daerah disekitarnya adalah bus. Jumlah

armada bus yang melayani trayek Semarang dengan daerah-daerah disekitarnya dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Tabel 1.2
Trayek Angkutan Umum Bus AKDP Semarang dan Sekitarnya
Tahun 2006

Trayek	Jumlah armada	Rata rata rate perhari (kali)	Kapasitas tempat duduk
Semarang-Kendal	146	2-6	12- 2
Semarang-Purwodadi	100	3-4	26-60
Semarang-Salatiga	30	2-4	16-31
Semarang-Kab.Semarang	98	4-5	16-30
Semarang-Demak	104	2-8	12-16

Sumber: Dishubkominfo Jawa Tengah, 2006

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat diketahui jumlah armada yang melayani Semarang dengan daerah disekitarnya. Pada trayek Semarang-Kendal sebanyak 146 unit, diikuti Semarang-Demak sebesar 104 unit, Semarang-Purwodadi 100 unit, Semarang-Purwodadi 100 unit, Semarang-Kabupaten Semarang 98 unit, dan Semarang-Salatiga 30 unit. Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) ekonomi trayek Semarang-Kendal memiliki jumlah armada yang paling besar dibandingkan dengan trayek lainnya, hal ini dapat menggambarkan lebih menariknya pasar transportasi pada trayek Semarang-Kendal.

Menariknya pasar transportasi masal bus AKDP Semarang-Kendal ternyata hanya bertahan beberapa saat. Hal ini dikarenakan beberapa tahun terakhir permintaan akan jasa pelayanan transportasi bus AKDP Semarang-Kendal mengalami penurunan yang signifikan.

Berdasarkan hasil komunikasi dengan Organda Jawa Tengah, diketahui terjadi penurunan jumlah penumpang bus yang cukup signifikan. Menurut Organda Jawa Tengah pada kisaran tahun 2000 sampai 2009 diketahui bus Semarang-Kendal mampu melakukan perjalanan sebanyak 6-8 rit per hari. Namun, sejak tahun 2010 tepatnya saat diberlakukannya peraturan Wali Kota Semarang tentang pengaturan trayek yang menghubungkan Kota Semarang dengan wilayah sekitarnya, bus AKDP Semarang-Kendal hanya mampu melakukan perjalanan sebanyak 2-4 rit per hari.

Organda Jawa Tengah mengungkapkan, sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 mengenai otonomi daerah, UU tersebut memberikan wewenang kepada daerah untuk mengatur urusan daerahnya sendiri dalam beberapa bidang, salah satunya transportasi. Atas dasar otonomi, tidak sedikit daerah yang hanya mementingkan kepentingan daerahnya sendiri dengan mengabaikan daerah lain sehingga antar daerah sering timbul ketidakpaduan dalam berbagai sektor, salah satunya transportasi.

Dishubkominfo Kota Semarang mengungkapkan, pengaturan sistem transportasi yang semula merupakan kewenangan pemerintah pusat melalui Dinas Perhubungan dan Komunikasi Pusat, saat ini beberapa kewenangannya diberikan kepada pemerintah daerah. Ada beberapa peraturan yang muncul atas dasar otonomi daerah. Peraturan Wali Kota Semarang Nomor: 551.22/0109 tanggal 05 April 2010 tentang penetapan Terminal Mangkang sebagai lokasi awal dan akhir perjalanan ke dan dari arah barat Kota Semarang dan penetapan rute lintas angkutan umum Antar

Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota dalam Provinsi (AKDP), serta angkutan pedesaan di Kota Semarang.

Organda Jawa Tengah mengungkapkan, Kota Semarang sebagai daerah tujuan bagi para pengguna bus AKDP Semarang-Kendal membatasi trayek atau jalur yang semestinya. Semula untuk bus AKDP Semarang-Kendal, trayek atau jalur yang ada dimulai Kabupaten Kendal (Sukorejo dan Limpung) dan berakhir pada Terminal Terboyo. Akan tetapi semenjak adanya otonomi daerah dan diterbitkannya peraturan Wali Kota Semarang Nomor: 551.22/0109 tanggal 05 April 2010, trayek bus AKDP Semarang-Kendal diperpendek mulai dari Kalibanteng dan semenjak 2012 pemberhentian bus AKDP Semarang-Kendal hanya sampai Terminal Mangkang.

Pemberlakuan peraturan tersebut menyebabkan beban bagi penumpang, hal ini dikarenakan biaya perjalanan yang dikeluarkan penumpang menjadi lebih mahal, semula penumpang hanya memerlukan satu angkutan untuk sampai ke tujuan. Namun saat ini penumpang Kendal tujuan Semarang atau sebaliknya harus melakukan pergantian angkutan, sehingga penumpang harus mengeluarkan biaya tambahan untuk sampai ke tempat tujuan.

Waktu perjalanan dalam moda transportasi ini juga mengalami perubahan, yakni menjadi lebih lama karena adanya pergantian armada saat memasuki wilayah Semarang, hal tersebut dianggap semakin tidak efektif.

Dengan adanya perubahan beban tarif dan lama perjalanan bagi penumpang berdampak pada penurunan penumpang yang cukup signifikan pada pengguna bus AKDP Semarang-Kendal. Hal tersebut berimbas pada para operator bus AKDP

Keterangan: 1. Hasil wawancara dengan Rumadi yang menjabat sebagai Kepala Terminal Mangkang, Dishubkominfo Kota Semarang (wawancara pada tanggal 19 September 2014) ; 2. Hasil wawancara dengan Sugiri yang menjabat sebagai Sekretaris Organda Jawa Tengah (wawancara pada tanggal 18 Februari 2015).

Semarang-Kendal. Penurunan penumpang yang cukup signifikan pada pengguna bus AKDP Semarang-Kendal menyebabkan pendapatan para operator semakin menurun, bahkan terkadang tidak cukup untuk menutup biaya setoran. Penurunan tersebut dikarenakan adanya perubahan pola perilaku masyarakat yang semula menggunakan transportasi masal untuk melakukan aktivitas sehari-hari, namun saat ini lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Adanya hubungan terbalik antara jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dengan jumlah rit bus, menjadi salah satu indikator permintaan jasa pelayanan bus. Hal ini dikarenakan hanya ada satu moda transportasi masal yang melayani trayek Semarang-Kendal yaitu bus AKDP Semarang-Kendal. Masyarakat yang melakukan aktivitasnya dari Kendal ke Semarang atau sebaliknya, hanya memiliki dua pilihan moda yakni menggunakan bus AKDP atau menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga ketika terjadi penurunan permintaan akan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, maka kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi.

Adanya peralihan pemilihan moda yang diungkapkan Rumadi dan Sugiri, sebagai salah satu indikator nampaknya dapat dilihat dari pertumbuhan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Kendal. Dengan meningkatnya pendapatan para pekerja dan kemudahan dalam memperoleh kredit, menjadikan pekerja lebih mudah dalam memiliki kendaran bermotor dan memiliki kesempatan dalam melakukan pemilihan moda transportasi.

Tabel 1.3
Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan Jenisnya
di Kabupaten Kendal Pada Tahun 2008-2012

Tahun	Mobil	Motor
2008	4.238	66.373
2009	5.037	78.131
2010	5.238	86.062
2011	5.884	97.482
2012	5.899	111.922

Sumber: BPS Kabupaten Kendal 2009, 2013

Berdasarkan Tabel 1.3, dapat dilihat bahwa terjadi pertumbuhan kendaraan pribadi baik mobil maupun motor. Hal ini memperlihatkan karakteristik masyarakat yang cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Berkaitan dengan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, jika dilihat dari tipe perilaku perjalanan terdapat dua tipe bus AKDP Semarang-Kendal yang memiliki perilaku perjalanan yang berbeda. Rumadi mengemukakan, ”Kebanyakan pada bus bertipe sedang atau bus yang memiliki dua pintu termasuk dalam golongan bus yang memiliki rit per hari yang cukup rendah. Sedangkan pada bus bertipe kecil atau berpintu satu, kebanyakan dari mereka memiliki rit per hari yang cukup tinggi. Bus tipe ini memiliki keunggulan pada fasilitas armada yang lebih baik dibandingkan dengan bus pintu dua.”

Jika dilihat secara menyeluruh, saat ini rata-rata dalam sehari bus AKDP Semarang-Kendal hanya beroperasi 2-3 rit per hari. Mengingat jarak yang dekat antara kedua daerah dan juga kapasitas tempat duduk tiap armada yang hanya mampu menampung 25 penumpang, seharusnya jumlah rit bus dalam seharinya lebih dari itu.

Siklus transportasi yang kurang baik nantinya dapat menimbulkan ketidakefisienan dalam perekonomian. Sugiri mengemukakan, “Penurunan penumpang yang terjadi membuat supir bus lebih memilih untuk menunggu di depan terminal, lama waktu menunggu disesuaikan oleh banyaknya penumpang, ketika penumpang dianggap sudah cukup, bus baru akan beroperasi”. Cara ini dilakukan agar biaya bus untuk melakukan perjalanan dapat ditutup dengan adanya penumpang yang dirasa cukup, hal ini disatu sisi membuat efisiensi dalam biaya produksi bus, akan tetapi disisi lain penumpang menjadi kehilangan waktunya. Perilaku operator yang seperti ini biasanya dilakukan pada pukul 10.00-14.00.”

Berdasarkan uraian di atas jika dilihat dari fisik maupun non fisik bus, kondisi bus AKDP Semarang-Kendal telah mengalami banyak perubahan baik positif maupun negatif. Perubahan kondisi yang ada pada bus ini sangat mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Adanya perubahan pilihan moda dari bus AKDP Semarang-Kendal ke kendaraan pribadi mengindikasikan bahwa terjadi perubahan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, hal tersebut dikarenakan masyarakat akan memperhitungkan biaya dan manfaat yang diperoleh ketika menggunakan kendaraan pribadi atau bus AKDP Semarang-Kendal. Berdasarkan pembahasan di atas, preferensi konsumen terhadap pelayanan adalah faktor penting yang menentukan pola pemilihan moda transportasi bus AKDP Semarang-Kendal. Skripsi ini bertujuan untuk menganalisis preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

1.2 Rumusan Masalah

Transportasi berperan penting dalam membantu berjalannya berbagai aktivitas manusia. Oleh karena itu, tidak akan ada pergerakan atau aktivitas ekonomi maupun nonekonomi tanpa adanya jasa transportasi. Nasution (2004) menjelaskan permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) terhadap jenis jasa transpor sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yakni sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*), biaya transpor, tarif transpor, pendapatan pemakai jasa angkutan (*user*), kecepatan angkutan, dan kualitas pelayanan.

Angkutan umum bus AKDP Semarang-Kendal merupakan suatu moda jasa transportasi yang paling populer. Moda angkutan umum ini memiliki keunggulan dibandingkan transportasi lain. Bus AKDP Semarang-Kendal memiliki tarif yang terjangkau bagi masyarakat, jumlah armada yang banyak, dan keamanan yang baik. Berdasarkan keunggulan tersebut seharusnya menjadikan bus AKDP Semarang-Kendal menjadi pilihan utama masyarakat. Namun, kekurangan yang dimiliki jasa bus AKDP Semarang-Kendal ini juga cukup banyak. Beberapa bus kondisinya tidak terawat seperti kursi dan lantai bus yang rusak, muatan penumpang yang berlebih, serta ketidakpastian lama perjalanan menjadi kekurangan pada moda transportasi ini.

Berdasarkan data Organda, diketahui sejak tahun 2000 sampai 2014 terjadi penurunan rit. Pada tahun 2000-2004 bus mampu melakukan perjalanan 5-8 rit/hari, namun sejak tahun 2006 sampai 2014 rit bus terus mengalami penurunan. Penurunan rit bus AKDP Semarang-Kendal disebabkan adanya penurunan permintaan. Penurunan permintaan pada jasa pelayanan ini dikarenakan adanya perubahan fisik

maupun nonfisik bus AKDP Semarang-Kendal, utamanya pasca penetapan peraturan Wali Kota Semarang Nomor: 551.22/0109. Adanya pemotongan trayek bus AKDP Semarang-Kendal membuat masyarakat harus mengeluarkan tarif lebih untuk sampai ke tempat tujuan dan waktu perjalanan semakin tidak efektif karena harus melakukan perpindahan angkutan, hal ini menyebabkan terjadinya perubahan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan transportasi ini. Tidak sedikit masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan jasa transportasi umum bus AKDP Semarang-Kendal.

Berdasarkan uraian di atas terdapat indikasi telah terjadi perubahan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, sehingga menyebabkan hampir seluruh operator bus AKDP Semarang-Kendal mengalami penurunan penumpang. Berdasarkan uraian tersebut di atas, pertanyaan penelitian dalam studi ini diformulasikan sebagai berikut: “Bagaimana dan Apa Faktor Penentu Preferensi Masyarakat (Komuter) dalam Memilih Pelayanan Jasa Transportasi Bus AKDP Ekonomi Semarang-Kendal?”

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan

Bertolak dari permasalahan yang ada, tujuan penelitian ini yaitu ingin menganalisis bagaimana preferensi konsumen terhadap pelayanan jasa transportasi bus AKDP Ekonomi Semarang-Kendal dan variabel-variabel yang mempengaruhinya.

1.3.2 Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis dan manfaat teoritis. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi operator angkutan umum agar dapat dijadikan salah satu acuan dalam menentukan pelayanan yang diberikan kepada pengguna angkutan umum. Selain itu penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pembuat kebijakan agar dapat dijadikan salah satu acuan dalam menentukan kebijakan mengenai angkutan umum, khususnya terkait pengelolaan transportasi Semarang-Kendal.

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai sumbang pemikiran bagi mahasiswa Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro Semarang. Sumbangan pemikiran tersebut, berkaitan dengan penelitian dibidang transportasi, khususnya mengenai analisis preferensi masyarakat terhadap penggunaan jasa pelayanan transportasi bus AKDP Semarang-Kendal.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Preferensi Konsumen

Preferensi konsumen dapat diartikan sebagai rasa kesukaan, pilihan atau suatu hal yang disukai konsumen. Serangkaian pilihan atau serangkaian oportunitas adalah serangkaian pilihan yang didefinisikan dan dibatasi oleh batasan atau kendala anggaran (Case dan Fair 2007). Preferensi ini terbentuk dari persepsi konsumen atas suatu produk. Assael (dalam Pratikno 2006) membatasi kata persepsi sebagai perhatian kepada pesan, yang mengarah ke pemahaman dan ingatan. Kotler dan Keller (1995) mengungkapkan persepsi yang sudah mengendap dan melekat dalam pikiran akan menjadi preferensi, hal ini menandakan bahwa, persepsi itu lebih penting daripada realitas, karena persepsi itulah yang akan mempengaruhi perilaku aktual konsumen. Teori preferensi konsumen menelaah *trade off* yang dihadapi oleh setiap orang dalam peranannya sebagai konsumen. Menurut Hartono (dalam Tasman 2010) teori pilihan konsumen menjelaskan bagaimana konsumen mengambil berbagai keputusan dalam menghadapi *trade off* ini dan bagaimana merespon perubahan-perubahan di lingkungan mereka. Dengan mengetahui preferensi dan keterbatasan pendapatan, konsumen memilih untuk membeli kombinasi barang-barang yang memaksimalkan kepuasannya. Menurut Hartono (dalam Tasman 2010) ada tiga

pendekatan yang bisa dilakukan untuk menjelaskan preferensi konsumen. Ketiga pendekatan tersebut selengkapnya dijelaskan dalam pembahasan berikut.

2.1.1.1 Fungsi Utilitas Menggunakan Pendekatan *Cardinal Utility* dan *Ordinal Utility*

Fungsi utilitas (kepuasan) digambarkan sebagai beberapa tingkat kepuasan (*satisfaction*) yang terukur dan didapat konsumen dalam mengonsumsi barang atau jasa. Istilah “util” digunakan sebagai satuan ukur kepuasan atau utilitas (Miller dan Meiners, 2000). *Cardinal utility* semacam indeks yang memberikan nilai angka pasti terhadap sesuatu yang dapat membandingkan kepuasan antar konsumen. Pendekatan kardinal menganggap bahwa manfaat atau kenikmatan yang diperoleh oleh konsumen dapat dinyatakan secara kuantitatif atau dapat diukur melalui angka-angka (Widyaningsih 2009). Menurut Miller dan Meiners (2000), pendekatan kardinal adalah analisis utilitas yang menggunakan angka definitif.

Konsep preferensi berkaitan dengan kemampuan konsumen menyusun prioritas pilihan agar dapat mengambil keputusan. Menurut Widyaningsih (2009), ada dua sikap yang berkaitan dengan preferensi konsumen, yakni lebih suka (*prefer*) atau sama-sama disukai (*indifference*). Keseimbangan konsumen dalam memaksimalkan kepuasan atas konsumsi berbagai macam barang, dilihat dari seberapa besar uang yang dikeluarkan untuk membeli unit tambahan dari berbagai jenis barang yang akan memberikan nilai guna marginal yang sama besarnya. Kepuasan seorang konsumen dalam mengonsumsi suatu barang dapat diukur melalui mata uang. Setiap tambahan

satu unit barang yang dikonsumsi akan menambah kepuasan yang diperoleh konsumen tersebut dalam jumlah tertentu. Misalnya pada proses pembuatan hamburger dibutuhkan sayuran, daging cincang, roti. Pada masing-masing komponen diberikan nilai menurut kepuasan masing-masing konsumen.

Menurut Tasman (2010), ordinal menyatakan bahwa tidak semua kepuasan dapat diukur dengan angka pasti, apalagi dengan memberi kepuasan untuk masing-masing barang atau jasa. Menurut Miller dan Meiners (2000), istilah “ordinal” yakni pemeringkatan, jadi pendekatan ordinal adalah utilitas yang diukur berdasarkan *ranking* atau ordo. Pendekatan ini muncul karena adanya keterbatasan-keterbatasan yang ada pada pendekatan kardinal. Dalam teori utilitas ordinal digunakan pendekatan utilitas sama (*indifference curve*) dan garis anggaran (*budget line*). Misalnya, unsur sayuran dapat dikonstruksi dengan bermacam proporsi yang berbeda dari roti, daging cincang, bawang, dan lainnya, tetapi tak satupun berdiri dengan sendirinya. Ekonom sering menyebut kelompok kombinasi suatu barang dengan istilah *consumption bundle*. Semua *bundle* tersebut dibutuhkan untuk melahirkan indeks kepuasan yang menyatakan tinggi rendahnya kombinasi mana yang disukai konsumen.

2.1.1.2 Pendekatan Teori Modern Preferensi Konsumen

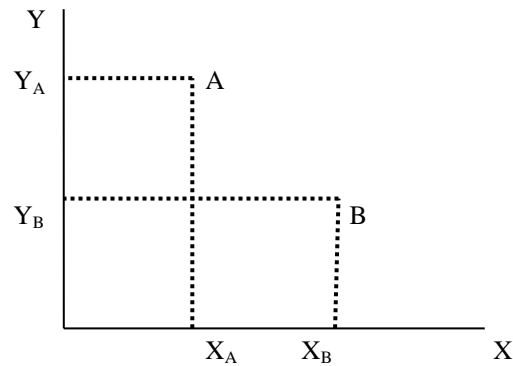
Tasman (2010) mengungkapkan bahwa, dalam teori modern, indeks utilitas adalah mempresentasikan preferensi ordinal konsumen. Menurut Miller dan Meiners (2000), pendekatan yang lebih moderen yang lebih sah untuk analisis preferensi

konsumen yakni analisis utilitas ordinal. Miller dan Meiners (2000) berpendapat, ada tiga asumsi-asumsi yang digunakan untuk menjelaskan preferensi konsumen, yaitu:

1. Asumsi kelengkapan (konsumen dapat memilih sebuah kombinasi yang paling diinginkan atau beberapa kombinasi sekaligus yang memberikan tingkat kepuasan yang sama. Karena konsumen mengetahui nilai utilitas dari segenap pilihan yang tersedia, maka dikatakan disitu terdapat kelengkapan preferensi)
2. Asumsi konsistensi (konsumen senantiasa konsisten dalam membuat pilihan antar berbagai kombinasi komoditi)
3. Asumsi tanpa kepuasan (lebih banyak selalu lebih disukai daripada yang kurang banyak. Tidak ada seorangpun yang puas sepenuhnya meskipun dia sudah memperoleh semua barang kebutuhannya, dia selalu ingin berkonsumsi)

Ketiga asumsi diatas dapat diterjemahkan ke bentuk geometris yang sudah dibuhulkan dengan nama kurva indiferen (IC). Kurva indiferen adalah sebuah kurva yang melambangkan tingkat kepuasan konstan, atau sebagai tempat kedudukan titik-titik yang masing-masing titik tersebut melambangkan kombinasi dua macam komoditi (atau berbagai macam komoditi) yang membuahkan kepuasan yang sama bagi konsumen.

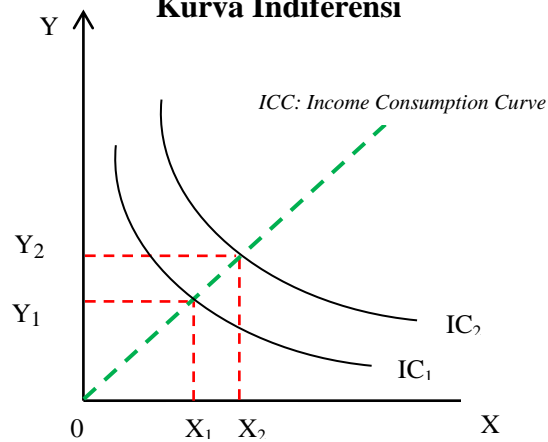
Gambar 2.1
Pola Kombinasi Konsumsi



Sumber: Case dan Fair, 2007

Gambar 2.1 berikut memperlihatkan dua kemungkinan bundel konsumsi, bundel pada titik A yang berdiri pada X_A dan Y_A , dan B terdiri dari X_B dan Y_B . Tasman (2010) mengungkapkan bahwa, preferensi berarti seseorang akan mempunyai satu bundel yang akan disukai, dan *indiferent* berarti tidak membedakan masing-masing bundel karena memiliki tingkat kepuasan yang sama.

Gambar 2.2
Kurva Indiferensi



Sumber: Samuelson dan Nordhanus, 1997

Menurut Miller dan Meiners (2000), konsumen akan bergerak ke arah titik yang memberikan utilitas yang paling tinggi dengan batasan anggaran. Tasman (2010) mengungkapkan bahwa, konsistensi kurva indifferen hanya akan rasional hanya sampai batas garis cekung (*ridge line*). Dimana kurva indifferen cekung ke titik asal, sehingga membentuk kurva (*income consumption curve*) seperti pada Gambar 2.2. Samuelson dan Nordhanus (1997) mengungkapkan, kemiringan kurva indifferen merupakan ukuran relatif dari utilitas barang tersebut, atau nilai substitusi dimana untuk suatu perubahan kecil, seorang konsumen bersedia menukarkan lebih sedikit persediaan barang yang satu untuk memperoleh barang yang lain (X dan Y).

2.1.1.3 Pendekatan Perilaku Konsumen

Serangkaian pilihan atau serangkaian oportunitas adalah serangkaian pilihan yang didefinisikan dan dibatasi oleh batasan atau kendala anggaran (Case dan Fair 2007). Teori pilihan konsumen menelaah *trade off* yang dihadapi oleh setiap orang dalam peranannya sebagai konsumen. Ketika seorang konsumen membeli lebih banyak suatu barang, maka dia harus mengurangi barang lainnya. Teori pilihan konsumen menjelaskan bagaimana konsumen mengambil berbagai keputusan dalam menghadapi *trade off* ini dan bagaimana merespon perubahan-perubahan di lingkungan mereka.

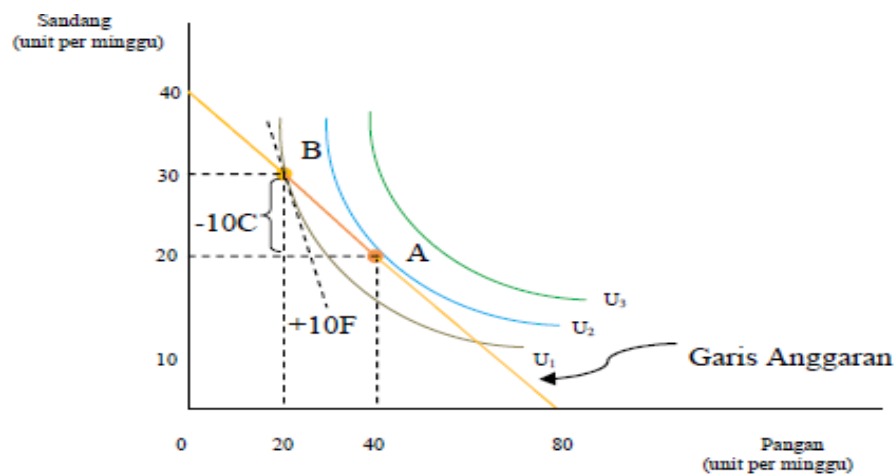
Dengan mengetahui preferensi dan keterbatasan pendapatan, konsumen memilih untuk membeli kombinasi barang-barang yang memaksimalkan kepuasannya. Kombinasi ini akan bergantung pada harga berbagai barang tersebut.

Oleh karena itu, pilihan konsumen akan membantu memahami dalam permintaan yaitu berapa banyak jumlah suatu barang yang dipilih konsumen untuk dibeli bergantung pada harganya. Pyndick dan Rubinfeld (2009) mengungkapkan bahwa keranjang pasar harus memenuhi dua syarat, yaitu (a) berada pada garis anggaran, dan (b) memberikan kombinasi barang dan jasa yang paling disukai konsumen. Kedua syarat tersebut akan dijelaskan sebagai berikut.

a) Berada pada Garis Anggaran

Dalam segala pemilihan jenis barang, konsumen akan mempertimbangkan harga. Oleh karena itu, perlu disadari adanya kenyataan bahwa konsumen mempunyai keterbatasan pendapatan yang membatasi jumlah barang yang dapat dibeli. Tasman (2010) mengungkapkan bahwa garis anggaran (*budget line*) menunjukkan semua kombinasi dari barang-barang dengan jumlah total uang yang dibelanjakan sama dengan pendapatan.

Gambar 2.3
Memaksimalkan Kepuasan Konsumen



Sumber: Pyndick dan Rubinfeld, 2009

Berdasarkan Gambar 2.3, jika keranjang pasar berada di sebelah kiri dan di bawah garis anggaran, akan ada sisa pendapatan yang tidak dialokasikan, yang jika dibelanjakan dapat meningkatkan kepuasan konsumen. Konsumen dapat menabung pendapatannya untuk dikonsumsi dikemudian hari, ini berarti bahwa pilihan konsumen itu tidak hanya antara pangan dan sandang, tetapi antara mengonsumsi pangan atau sandang sekarang dan mengonsumsi pangan atau sandang di kemudian hari.

b) Memberikan Kombinasi Barang dan Jasa yang Paling Disukai Konsumen

Kedua syarat ini (*budget line* dan *indifference curve*) mengurangi masalah dalam memaksimalkan kepuasan konsumen dengan memilih keranjang pada titik yang tepat pada garis anggaran.

Berdasarkan Gambar 2.3 memperlihatkan konsumen memaksimalkan kepuasannya dengan memilih keranjang A, pada titik ini, garis anggaran dan kurva indifferensi U_2 (konsumen) bersentuhan dan tidak ada tingkat kepuasan yang lebih tinggi yang dapat dicapai (misalnya, dengan keranjang pasar D). Pada A, yakni titik maksimal, MRS antara kedua barang sama dengan perbandingan harga. Namun pada B, MRS $[-(-10/10) = 1]$ lebih besar dari rasio harga $(1/2)$, jadi kepuasan tidak maksimal.

2.1.2 Transportasi

2.1.2.1 Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi secara umum menurut Pusdiklat Perhubungan Darat (dalam Pratikno 2006) dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau

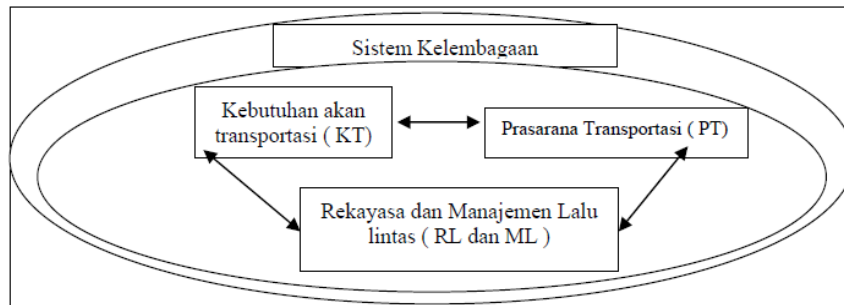
manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari tiga bagian, yaitu (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya sarana sebagai alat angkut, dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Proses transportasi tercipta beranekaragam yakni antara individu satu dengan individu lain tidak selalu sama, dan antara satu tempat dengan tempat yang lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir. Oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan (Morlok 1995).

2.1.2.2 Sistem Transportasi

Tamin (dalam Pratikno 2006) menjelaskan transportasi dalam arti luas harus dikaji dalam bentuk kajian sistem yang terdiri dari berbagai komponen yang saling terkait. Sistem tersebut dikenal dengan sistem transportasi secara menyeluruh (makro) yang dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem transportasi yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Gambar 2.4 Sistem Transportasi Makro



Sumber: Ofyar Z Tamin (dalam Pratikno, 2006)

Gambar 2.4 menunjukkan sistem transportasi secara menyeluruh. Sistem transportasi makro tersebut, yaitu (a) sistem kebutuhan akan transportasi (KT), (b) sistem prasarana transportasi (PT), (c) sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas (RL dan ML), dan (d) sistem kelembagaan (KLG).

Perubahan sistem KT jelas mempengaruhi sistem PT melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem PT dapat mempengaruhi sistem KT melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas sistem pergerakan. Selain itu sistem RL dan ML berperan penting dalam menampung sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungan, yang akhirnya juga pasti mempengaruhi sistem KT dan PT.

2.1.2.3 Permintaan Jasa Transportasi dan Faktor yang Mempengaruhi Permintaan

Morlok (1995) mengungkapkan transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir suatu permintaan. Oleh karena itu, permintaan akan

jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan muncul, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan akan jasa angkutan, akan timbul apabila ada hal-hal di balik permintaan itu, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya (Nasution 2004).

Haryono (2010) mengungkapkan bahwa kualitas pelayanan merupakan hal yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi. Simamora (dalam Haryono 2010) mengatakan bahwa kualitas sebenarnya adalah persepsi. Jadi pemasar harus melihat bahwa realitas adalah bukan realitas tetapi realitas adalah persepsi. Apalagi jika yang diukur kualitasnya adalah jasa, atau lebih dikenal dengan kualitas pelayanan, penilaian tentang kualitas akan sangat dipengaruhi oleh persepsi. Kualitas pelayanan adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan (Lupiyoadi dalam Haryono 2010). Sedangkan menurut Payne (dalam Haryono 2010) kualitas pelayanan atau kualitas jasa berkaitan dengan kemampuan suatu organisasi untuk memenuhi atau melebihi harapan pelanggan.

Parasuraman, dkk (dalam Haryono 2010) dalam studinya menemukan bahwa ada lima dimensi yang dapat digunakan untuk mengukur kualitas pelayanan. Kelima dimensi tersebut yaitu:

1. *Tangibles* atau bukti fisik, yaitu kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa. Fasilitas fisik meliputi perlengkapan, peralatan, teknologi, serta penampilan pegawai.
2. *Reliability* atau kehandalan, yaitu kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan.
3. *Responsiveness* atau daya tanggap, yaitu suatu kemauan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat dan tepat kepada pelanggan, dengan penyampaian informasi yang jelas.
4. *Assurance* atau jaminan, yaitu pengetahuan, kesopansantunan, dan kemampuan para pegawai perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan terhadap perusahaan. Terdiri dari beberapa komponen yaitu komunikasi, kredibilitas, keamanan, kompetensi, dan sopan santun.
5. *Empathy*, yaitu memberikan perhatian yang tulus dan bersifat individual atau pribadi yang diberikan kepada pelanggan dengan berupaya memahami keinginan pelanggan. Perusahaan diharapkan memiliki pengertian dan pengetahuan tentang

pelanggan, memahami kebutuhan pelanggan secara spesifik, serta memiliki waktu pengoperasian yang nyaman bagi pelanggan.

Sedangkan menurut Garperz (dalam Haryono 2010) dimensi-dimensi yang perlu diperhatikan dalam perbaikan kualitas yaitu:

1. Ketepatan waktu pelayanan, yakni berkaitan dengan waktu tunggu dan waktu proses.
2. Akurasi pelayanan, yakni berkaitan dengan reliabilitas pelayanan dan bebas kesalahan-kesalahan.
3. Kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan, terutama bagi mereka petugas keamanan, pengemudi, staf administrasi, kasir, petugas penerima tamu, dan lain-lain. Citra pelayanan dari industri jasa sangat ditentukan oleh orang-orang dari perusahaan yang berada pada garis depan dalam melayani langsung pelanggan eksternal.
4. Tanggung jawab, yakni berkaitan dengan penerimaan pesanan dan penanganan keluhan dari pelanggan eksternal.
5. Kelengkapan, yakni menyangkut lingkup pelayanan dan ketersediaan sarana pendukung, serta pelayanan komplementer lainnya.
6. Kemudahan mendapatkan pelayanan, yakni berkaitan dengan banyaknya outlet, banyaknya petugas yang melayani seperti kasir, staf administrasi dan lain-lain, serta banyaknya fasilitas pendukung seperti komputer untuk memproses data dan lain-lain.

7. Variasi model pelayanan, berkaitan dengan inovasi untuk memberikan pola-pola baru dalam pelayanan, *features* dari pelayanan, dan lain-lain.
8. Pelayanan pribadi, berkaitan dengan fleksibilitas, penanganan permintaan khusus dan lain-lain.
9. Kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, berkaitan dengan lokasi, ruangan tempat pelayanan, kemudahan menjangkau, tempat parkir kendaraan, ketersediaan informasi, petunjuk-petunjuk, dan bentuk-bentuk lain.
10. Atribut pendukung pelayanan lainnya, seperti lingkungan, kebersihan ruang tunggu, fasilitas musik, AC, dan lain-lain.

Nasution (2004) menguraikan beberapa faktor yang menentukan permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa transpor, yaitu sebagai berikut:

1. Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*)
2. Biaya transpor, yakni makin rendah biaya transpor maka makin banyak permintaan akan jasa transpor. Tingkat biaya transpor merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transpor.
3. Tarif transpor, yakni tarif transpor yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transpor untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transpor.
4. Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*), yakni apabila pendapatan penumpang naik, maka akan lebih banyak jasa transpor yang akan dibeli oleh para penumpang.

5. Kecepatan angkutan, yakni pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dipunyai oleh penumpang.
6. Kualitas pelayanan, yakni terdiri atas:
 - a. Frekuensi, yakni makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transpor, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.
 - b. Pelayanan baku (*standard of service*). Suatu moda transpor yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.
 - c. Kenyamanan (*comfortibility*). Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transpor. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transpor yang lebih tinggi daripada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan.
 - d. Ketepatan (*reliability*). Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan barang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut.
 - e. Keamanan dan keselamatan. Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.
7. Harga jasa angkutan. Pengaruh harga jasa angkutan terhadap permintaan jasa angkutan ditentukan pula oleh beberapa hal, diantaranya tujuan perjalanan, cara pembayaran, pertimbangan tenggang waktu, dan tingkat *absolute* dari perubahan

harga, yakni 10% kenaikan atas tarif Rp 5.000, akan sangat berlainan dampak permintaannya terhadap tarif yang Rp 500.000.

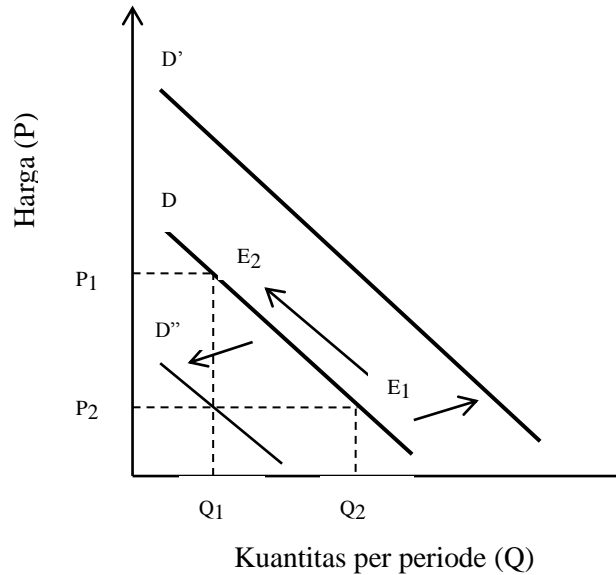
8. Tingkat Pendapatan, yakni apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transpor makin meningkat, maka permintaan jasa transpor makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.
9. Citra atau image terhadap perusahaan atau moda transpor tertentu, yakni apabila suatu perusahaan angkutan atau moda angkutan tertentu senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberi kepuasan kepada pemakai jasa transpor, maka konsumen tersebut akan menjadi pelanggan yang setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima akan dapat meningkatkan citra perusahaan kepada para pelanggannya.

Sejalan dengan beberapa pendapat di atas, Mankiw (2006) menjelaskan bahwa pergeseran permintaan tidak hanya dipengaruhi oleh harga, akan tetapi ada beberapa variabel lain seperti pendapatan, selera, harga barang-barang terkait, harapan, dan jumlah pembeli. Berdasarkan literatur serta penelitian yang sudah dilakukan, dapat ditarik simpulan bahwa faktor yang mempengaruhi permintaan dapat dikelompokkan ke dalam tiga dimensi antara lain tingkat pendapatan, harga, dan selera konsumen. Selera konsumen dipengaruhi beberapa hal seperti lama perjalanan, keamanan, kenyamanan.

Berdasarkan Gambar 2.5 pergeseran titik keseimbangan dari titik E_1 menuju ke titik E_2 disepanjang kurva D merupakan akibat adanya perubahan harga,

sedangkan pergeseran kurva D menuju kurva D' atau D'' disebut sebagai perubahan permintaan.

Gambar 2.5
Kurva Perubahan dan Pergeseran Permintaan Pasar



Sumber: Pindyck dan Rubinfeld, 2009

Kenaikan tingkat harga akan mengurangi permintaan akan jasa pelayanan transportasi. Menurut Mankiw (2006), sejalan dengan hukum permintaan yang mengatakan bahwa ketika semua hal dianggap sama, jika suatu harga meningkat maka permintaannya akan semakin menurun. Pendapatan konsumen adalah pemasukan yang diterima seseorang, hasil dari bekerja atau perolehan hasil dari investasi. Dengan demikian pendapatan menggambarkan seberapa banyak kemampuan konsumen untuk mengonsumsi suatu barang. Mankiw (2006) mengungkapkan apabila barang yang dikonsumsi adalah barang inferior, maka ketika pendapatan seseorang meningkat, permintaan pada barang tersebut akan berkurang.

Sebab ketika orang mengalami kenaikan dalam pendapatannya, barang yang dianggap inferior tadi belum dapat memberikan kepuasan. Apabila barang yang dikonsumsi adalah barang normal, maka ketika pendapatan seseorang meningkat, permintaan pada barang tersebut akan meningkat. Sebab ketika orang mengalami kenaikan dalam pendapatannya, seseorang akan membeli lebih banyak barang yang konsumsinya agar dapat memberikan kepuasan. Apabila barang yang dikonsumsi adalah barang superior, maka ketika harga barang tersebut meningkat, permintaan pada barang tersebut akan meningkat. Sebab ketika terjadi kenaikan harga pada barang tersebut, maka permintaan barang tersebut akan naik.

Putra (2013) mengungkapkan tingkat kepuasan pelayanan jasa transportasi menggambarkan selera konsumen. Seorang yang merasa puas terhadap keamanan yang diberikan oleh moda transportasi, membuat permintaannya meningkat. Hal ini dikarenakan mereka tidak akan mendapatkan keamanan yang lebih baik selain menggunakan moda transportasi tersebut. Selain keamanan, ketepatan waktu perjalanan juga merupakan hal penting dalam indikator pelayanan. Suatu moda angkutan umum akan semakin tinggi permintaannya jika memiliki *Standart Operating Procedure (SOP)* dalam melakukan perjalanan, sehingga jadwal dan lama perjalanan sudah terstandar, contohnya dapat kita lihat pada bus Patas.

Indikator pelayanan selanjutnya adalah kenyamanan. Seseorang yang merasa sangat puas terhadap kenyamanan yang diberikan, akan meminta jumlah lebih banyak terhadap jasa transportasi, dibandingkan seseorang yang tidak puas pada layanan

yang ada. Hal ini dikarenakan seseorang tidak mendapatkan layanan yang lebih baik apabila menggunakan alternatif transportasi lainnya.

2.2 Penelitian Terdahulu

Pada dasarnya suatu penelitian akan mengacu pada penelitian lain yang dijadikan titik tolak pada penelitian selanjutnya. Peninjauan terhadap penelitian lain sangatlah penting untuk digunakan sebagai relevansi penelitian yang dahulu dan yang akan dilakukan. Analisis moda transportasi merupakan objek penelitian yang sangat menarik untuk diteliti. Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya penelitian di bidang tersebut. Berbagai penelitian yang telah dilakukan pada analisis moda transportasi antara lain oleh Pratikno (2006), Karissa (2009), Putra (2013) dan Rahmawati (2014).

Penelitian pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh Pratikno. Pratikno (2006) menulis skripsi berjudul “Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum (Kasus Angkutan Penumpang Umum Bus Antarkota dalam Provinsi Nonekonomi Jurusan Semarang-Solo)”. Dalam skripsi tersebut dijelaskan rendahnya *load factor* bus AKDP nonekonomi Semarang-Solo dengan rata-rata sebesar 0,48 menjadi pokok permasalahan yang terjadi pada moda transportasi ini. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah tarif moda transpor lainnya, penghasilan, waktu perjalanan, dan pelayanan, sedangkan variabel independen adalah intensitas. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini yakni diketahui bahwa variabel independen (tarif moda transpor lainnya, penghasilan, dan pelayanan) secara individual akan mempengaruhi secara positif dan signifikan

variabel dependen intensitas penggunaan jasa transportasi angkutan umum penumpang bus AKDP nonekonomi jurusan Semarang-Solo dan variabel waktu perjalanan secara individual tidak mempengaruhi variabel dependen.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Pratikno adalah kajian penelitian. Penelitian ini sama-sama menganalisis moda transportasi bus AKDP. Namun, terdapat perbedaan mendasar dalam penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Pratikno. Dalam penelitian sebelumnya variabel pelayanan meliputi keamanan dan kenyamanan, akan tetapi dalam penelitian ini variabel keamanan dan kenyamanan berdiri sendiri.

Penelitian yang selanjutnya adalah penelitian tentang moda transportasi yang dilakukan oleh Karissa (2009) dengan judul “Analisis Permintaan Jasa Kereta Api (Studi Kasus: Kereta Api Eksekutif Harina Trex Semarang-Bandung dan Kereta Api Eksekutif Argo Muria Trex Semarang-Jakarta)”, yang menguraikan pengaruh harga tiket tetap maupun pada saat terjadi perubahan pada faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan. Hasil dari penelitian tersebut yaitu dari perbandingan kedua model kereta api ini, model kereta api eksekutif Harina variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, pendapatan, dan jenis kelamin, sedangkan pada model kereta api eksekutif Argo Muria variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, dan pendapatan. Jadi kedua model ini sangat berbeda, oleh karena itu kedua model ini harus digunakan secara bersama-sama dan tidak dapat digabungkan.

Persamaan penelitian Karissa dengan peneliti terletak pada kajian penelitian, yaitu sama-sama mengkaji tentang moda transportasi. Namun perbedaannya terletak pada objek penelitian yang digunakan. Objek penelitian yang digunakan oleh Karissa adalah kereta api, dengan melihat permintaan dua tipe kereta api yakni Kereta Api Eksekutif Harina dan Kereta Api Eksekutif Argo Muria, sedang dalam penelitian ini objek yang diteliti adalah bus AKDP.

Putra (2013) menulis skripsi berjudul “Analisis Preferensi Masyarakat terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*”. Penelitian ini mengkaji tentang preferensi masyarakat terhadap BRT Trans Semarang. Dalam penelitian ini, variabel independen yang digunakan adalah pendapatan konsumen, kepemilikan dan kemampuan mengemudi, kualitas layanan, halte, bus, tiket.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian Putra terletak pada objek penelitian dan beberapa variabel penelitian yang dikaji. Beberapa variabel memiliki kesamaan seperti kepemilikan dan keahlian mengemudi, tarif, dan kualitas layanan. Namun terdapat perbedaan penjabaran variabel yang dikaji. Dalam penelitian ini variabel penelitian yang dikaji yakni tarif, ketepatan waktu, serta kualitas layanan yang diuraikan menjadi keamanan dan kenyamanan, variabel-variabel tersebut diwakili oleh persepsi. Hal ini sejalan dengan pendapat Kotler dan Keller (1995) bahwa persepsi yang sudah mengendap dan melekat dalam pikiran akan menjadi preferensi, hal ini menandakan bahwa persepsi lebih penting daripada realitas, karena persepsi itulah yang akan mempengaruhi perilaku aktual konsumen.

Penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan penelitian ini adalah penelitian Rahmawati (2014). Rahmawati dalam skripsinya yang berjudul “Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motor dan KRL *Commuterline* Untuk Perjalanan Kerja ke Provinsi DKI Jakarta” mengemukakan permasalahan permintaan transportasi Kota Bekasi sebagai kota penyangga bagi Provinsi DKI Jakarta yang sangat tinggi karena harus melayani pergerakan *commuter* atau penglaju untuk melakukan perjalanan kerja.

Persamaan penelitian Rahmawati dengan peneliti terletak pada kajian penelitian, yaitu sama-sama mengkaji tentang moda transportasi. Namun perbedaannya terletak pada kajian penelitian. Penelitian Rahmawati menganalisis pilihan moda transportasi antara penggunaan sepeda motor dan KRL *commuterline*, sedangkan peneliti memfokuskan pada analisis preferensi moda transportasi bus AKDP.

Penelitian-penelitian tersebut sangat penting sebagai kajian pustaka penelitian ini. Sebab dengan melihat penelitian-penelitian dalam analisis moda transportasi yang sebelumnya sudah dilaksanakan, penelitian ini akan menjadi lebih kuat dalam merancang metode yang digunakan. Sehingga tujuan penelitian dapat tercapai dengan baik.

Tabel 2.1
Rangkuman Penelitian Terdahulu

No	Penulis dan Judul	Masalah	Variabel	Kesimpulan
1	Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum (Kasus Angkutan Penumpang Umum Bus Antarkota dalam Provinsi Nonekonomi Jurusan Semarang-Solo) (Pratikno, 2006)	Rendahnya <i>Load Factor</i> Bus AKDP Nonekonomi Semarang-Solo dengan rata-rata sebesar 0,48	Variabel Dependen: Y: intensitas penggunaan angkutan umum (Bus AKDP nonekonomi Semarang-Solo) Variabel Independen: X ₁ : Lama perjalanan X ₂ : Pendapatan X ₃ : Tarif X ₄ : Pelayanan Perjalanan	Diketahui bahwa variabel independen (tarif moda transpor lainnya, penghasilan, dan pelayanan) secara individual akan mempengaruhi secara positif dan signifikan variabel dependen intensitas penggunaan jasa transportasi angkutan umum penumpang bus AKDP nonekonomi jurusan Semarang-Solo dan variabel waktu perjalanan secara individual tidak mempengaruhi variabel dependen.
2	Analisis Permintaan Jasa Kereta Api (Studi Kasus: Kereta Api Eksekutif Harina Trex Semarang-Bandung dan Kereta Api Eksekutif Argo Muria Trex Semarang-Jakarta) (Karissa, 2009)	Kereta Api merupakan salah satu transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat, dikarenakan ketepatan waktu dan tarifnya yang relatif terjangkau. Oleh karena itu perlu dilakukan analisis mengenai pengaruh	Variabel Dependen: Y: permintaan jasa angkut kereta api eksekutif Harina dan Argo Muria. Variabel Independen: X ₁ : Harga tiket kereta api X ₂ : Harga tiket substitusi (Travel) X ₃ : Pendapatan X ₄ : Demografi (jenis kelamin,	Dari perbandingan kedua model kereta api ini, model kereta api eksekutif Harina variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, pendapatan, dan jenis kelamin, sedangkan pada model kereta api eksekutif Argo Muria variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, dan pendapatan. Jadi kedua model ini sangat berbeda, oleh karena itu kedua model ini

No	Penulis dan Judul	Masalah	Variabel	Kesimpulan
3	Analisis Preferensi Masyarakat terhadap <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Semarang (Putra, 2013)	<p>harga tiket tetap maupun pada saat terjadi perubahan pada faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan</p> <p>Pengadaan BRT Trans Semarang ditujukan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat untuk mengurangi permasalahan transportasi yang ada. Untuk itu perlu dilakukan analisis tentang preferensi masyarakat terhadap BRT Trans Semarang.</p>	<p>umur, pendidikan terakhir, dan pekerjaan)</p> <p>Variabel Dependen: Y: Jumlah yang diminta akan BRT Trans Semarang</p> <p>Variabel Independen: X₁: pendapatan konsumen X₂: kepemilikan dan kemampuan mengemudi kendaraan pribadi X₃: Kualitas layanan X₄: Halte X₅: Bus X₆: Tiket</p>	<p>harus digunakan secara bersama-sama dan tidak dapat digabungkan.</p> <p>Kenaikan harga yang terjadi akan mengurangi jumlah yang diminta pada BRT Trans Semarang. Pendapatan dan kualitas pelayanan berpengaruh positif terhadap jumlah yang diminta pada BRT Trans Semarang. Kepemilikan kendaraan pribadi roda empat, tidak memiliki pengaruh terhadap jumlah yang diminta akan BRT Trans Semarang, sedangkan pada kendaraan pribadi roda dua, BRT sebagai barang substitusinya.</p>
4	Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motordan KRL	Kota Bekasi sebagai kota penyangga bagi	Variabel Dependen: Y: pilihan moda (KRL atau	Biaya perjalanan, pendapatan, kepemilikan moda, dan jenis kelamin memiliki pengaruh

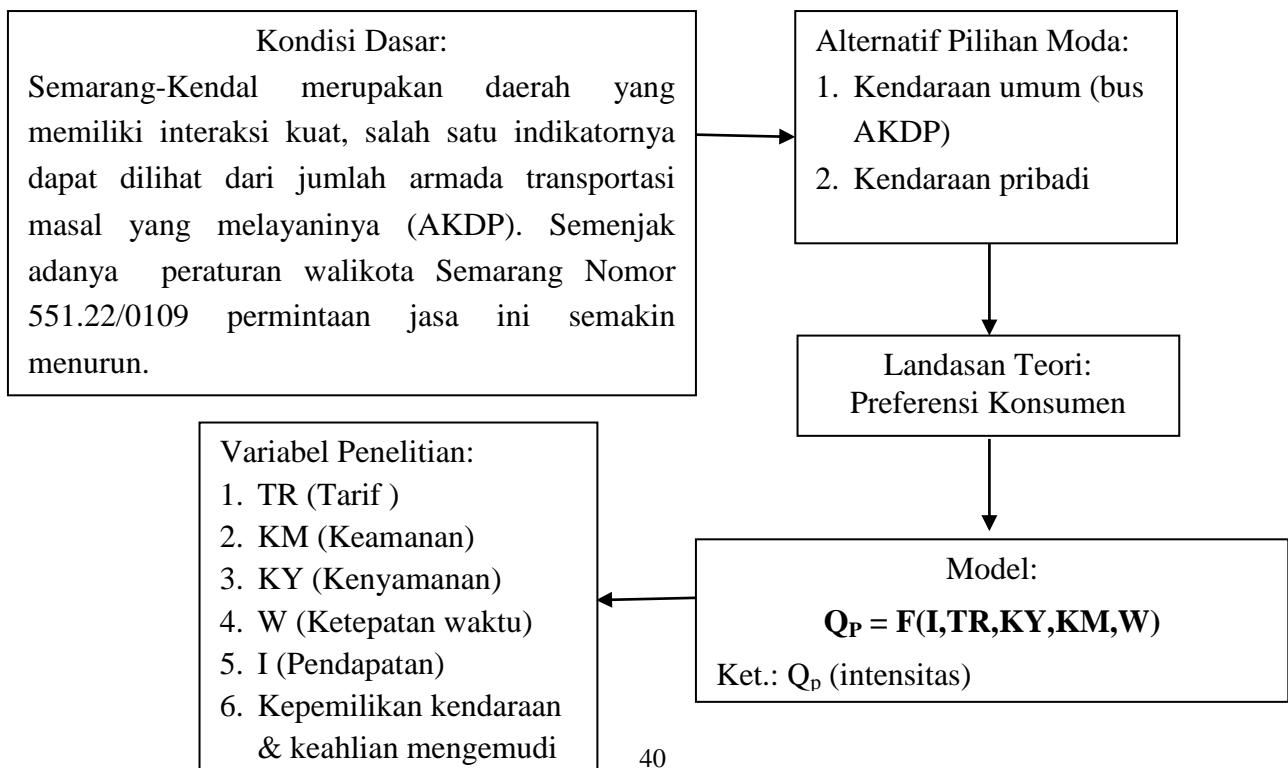
No	Penulis dan Judul	Masalah	Variabel	Kesimpulan
	<p><i>Commuterline</i> Untuk Perjalanan Kerja ke Propinsi DKI Jakarta (Rahmawati, 2014)</p>	<p>Propinsi DKI Jakarta, memiliki permasalahan transportasi. Permasalahan ini disebabkan karena permintaan akan transportasi yang sangat tinggi karena harus melayani pergerakan <i>commuter</i> atau penglaju untuk melakukan perjalanan kerja.</p>	<p>moda pribadi) Variabel Independen: X₁: Biaya perjalanan X₂: Pendapatan X₃: Kepemilikan moda X₄: Jenis Kelamin</p>	<p>positif dan signifikan terhadap pemilihan moda sepeda motor dan KRL <i>Commuterline</i> di Kecamatan Bekasi Utara.</p>

2.3 Kerangka Pemikiran Teoritis

Kerangka pemikiran teoritis menunjukkan tentang pola pikir teoritis terhadap pemecahan masalah penelitian yang ditemukan. Kerangka pemikiran teoritis didasarkan teori-teori relevan yang diambil sebagai dasar pemecahan masalah penelitian (Rahmawati 2014).

Transportasi adalah urat nadi dari perekonomian. Begitu pentingnya transportasi sehingga perlu adanya sistem yang baik dalam pengaturannya. Permasalahan yang akan diteliti mengenai tarif bus, pendapatan, keamanan, kenyamanan, dan lama perjalanan terhadap preferensi masyarakat terhadap penggunaan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal. Kerangka teoritis digambarkan sebagai berikut.

Bagan 1
Kerangka Pemikiran Teoritis



2.4 Hipotesis

Berdasarkan latar belakang masalah, deskripsi teoretis, dan kerangka pemikiran teoritis, hipotesis dari penelitian ini, yaitu:

1. Variabel pendapatan memiliki pengaruh positif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
2. Variabel tarif memiliki pengaruh positif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
3. Variabel keamanan memiliki pengaruh positif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
4. Variabel kenyamanan memiliki pengaruh positif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
5. Variabel ketepatan waktu perjalanan memiliki pengaruh positif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
6. Variabel kepemilikan kendaraan dan keahlian mengemudi memiliki pengaruh negatif terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Variabel adalah konstruk yang sifat-sifatnya sudah diberi nilai-nilai dalam bentuk bilangan, atau konsep yang mempunyai dua nilai atau lebih pada suatu kontinum. Nilai suatu variabel dapat dinyatakan dengan angka atau kata-kata. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini dibedakan menjadi dua yaitu variabel dependen dan variabel independen (Rahmawati 2014).

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti atau menspesifikasi kegiatan ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur konstruk atau variabel tersebut (Nazir 1983). Definisi operasional dalam penelitian ini menjelaskan variabel yang digunakan dalam penelitian. Variabel-variabel dalam penelitian ini dapat didefinisikan sebagai berikut.

- 1) Variabel dependen atau variabel terikat (Y), merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.
- 2) Variabel independen atau variabel bebas (X), merupakan tipe variabel yang menjelaskan atau mempengaruhi variabel yang lain (Indrianto dan Supomo 1999). Menurut Sugiyono (dalam Karissa 2009), variabel independen (X)

merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen.

Adapun variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

a) Tarif (X_1)

Nasution (2004) mengungkapkan bahwa tarif transpor yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transpor untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transpor. Makin rendah biaya transpor makin banyak permintaan akan jasa transpor tersebut. Menurut Pindyck (2009), seorang Konsumen akan melakukan tukar menukar (transaksi) dengan mempertimbangkan besarnya pengorbanan dengan besarnya manfaat yang akan didapatkan (*Opportunity Cost*)

Tarif dapat dilihat dari indikator persepsi harga jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal. Tarif diukur dengan metode skala yang merupakan jawaban dari konsumen. Kriteria persepsi tarif diwakili oleh pernyataan sebagai berikut.

1. Apakah tarif bus AKDP Semarang-Kendal terjangkau untuk semua lapisan masyarakat.
2. Apakah tarif bus AKDP Semarang-Kendal lebih murah dibandingkan moda lain.
3. Apakah kepuasan dalam menggunakan bus AKDP Semarang-Kendal lebih besar dibandingkan biaya yang dikeluarkan.

Pengukuran tarif terdiri atas skala satu sampai skala lima. Tingkatan yang ditetapkan pada skala tarif yakni sangat setuju, setuju, normal, kurang setuju, dan

tidak setuju. Konsumen yang merasa sangat setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, maka akan mendapatkan poin lima, sedangkan konsumen yang sangat tidak setuju dengan beberapa kriteria pernyataan mengenai tarif, maka akan mendapatkan poin satu. Semakin tinggi poin menandakan bahwa persepsi masyarakat terhadap tarif bus AKDP Semarang-Kendal semakin murah, begitu juga sebaliknya.

Berdasarkan hipotesis awal, menyebutkan adanya hubungan positif antara tarif dengan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, sehingga persepsi masyarakat terhadap tarif yang sangat terjangkau akan memiliki preferensi tinggi untuk menggunakan jasa pelayanan ini, begitu juga sebaliknya.

b) Keamanan (X_2)

Parasuraman, dkk (dalam Haryono 2010) mengungkapkan bahwa keamanan merupakan bagian dari dimensi kualitas pelayanan *assurance* atau jaminan, yakni pengetahuan, kesopansantunan, dan kemampuan para pegawai perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan terhadap perusahaan. Variabel keamanan pengukurannya didapat dari faktor pelayanan terkait persepsi keamanan yang didapatkan responden, dalam menggunakan jasa pelayanan transportasi bus AKDP Semarang-Kendal. Kriteria persepsi keamanan diwakili oleh pernyataan sebagai berikut:

1. Supir mengendarai dengan aman.
2. Perilaku operator (kernet dan supir) dalam menaikturunkan penumpang dengan aman.

3. Dalam bus tidak terdapat tindak kriminal.
4. Atribut keamanan tersedia dengan baik.

Pengukuran keamanan terdiri atas skala satu sampai skala lima. Tingkatan yang ditetapkan pada skala keamanan yakni sangat setuju, setuju, normal, kurang setuju, dan tidak setuju. Konsumen yang merasa sangat setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, maka akan mendapatkan poin lima, sedangkan konsumen yang sangat tidak setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, maka akan mendapatkan poin satu. Semakin tinggi poin menandakan bahwa persepsi masyarakat terhadap keamanan bus AKDP Semarang-Kendal semakin aman, begitu juga sebaliknya.

Berdasarkan hipotesis awal, menyebutkan adanya hubungan positif antara keamanan dengan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, sehingga persepsi masyarakat terhadap keamanan yang sangat baik akan memiliki preferensi tinggi untuk menggunakan jasa pelayanan ini, begitu juga sebaliknya.

c) Kenyamanan (X_3)

Parasuraman, dkk (dalam Haryono 2010) mengategorikan kenyamanan dalam dimensi *tangibles* atau bukti fisik, yakni kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa. Variabel kenyamanan pengukurannya didapat dari faktor pelayanan terkait persepsi kenyamanan yang

didapatkan responden, dalam menggunakan jasa pelayanan transportasi bus AKDP Semarang-Kendal. Kriteria persepsi kenyamanan diwakili oleh pernyataan sebagai berikut

1. Bus AKDP Semarang-Kendal memiliki fasilitas tempat duduk yang nyaman.
2. Tersedianya sirkulasi udara yang baik sehingga kondisi di dalam bus tidak pengap.
3. Kondisi lantai dan dinding bus bersih dan terawat.
4. Kepadatan di dalam bus cukup renggang atau tidak berdesak-desakan.

Pengukuran kenyamanan terdiri dari skala satu sampai lima. Tingkatan yang ditetapkan pada skala keamanan yakni sangat setuju, setuju, normal, kurang setuju, dan tidak setuju. Konsumen yang merasa sangat setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, akan mendapatkan poin lima, sedangkan konsumen yang sangat tidak setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, akan mendapatkan poin satu. Semakin tinggi poin menandakan bahwa persepsi masyarakat terhadap kenyamanan bus AKDP Semarang-Kendal sangat nyaman, begitu juga sebaliknya.

Berdasarkan hipotesis awal, menyebutkan adanya hubungan positif antara kenyamanan dengan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, sehingga persepsi masyarakat terhadap kenyamanan yang sangat baik akan memiliki preferensi tinggi untuk menggunakan jasa pelayanan ini, begitu juga sebaliknya.

d) Ketepatan Waktu (X_4)

Ketepatan waktu pelayanan, terkait waktu tunggu dan waktu proses, menurut Garperz (dalam Haryono 2010) merupakan salah satu dimensi yang perlu diperhatikan dalam perbaikan kualitas jasa. Ketepatan waktu adalah kepastian lama perjalanan yang dibutuhkan oleh penggunaan jasa transportasi bus AKDP Semarang-Kendal dalam melakukan perjalanan dari tempat awal naik ke tempat tujuan. Ketepatan waktu yang digunakan dalam penelitian ini adalah persepsi. Kriteria persepsi ketepatan waktu diwakili oleh pernyataan sebagai berikut

1. Bus AKDP Semarang-Kendal melaju dengan cepat dan stabil.
2. Bus AKDP Semarang-Kendal tidak berhenti dalam jangka waktu yang lama untuk mencari penumpang.
3. Rata-rata lama perjalanan bus AKDP Semarang-Kendal memiliki lama waktu perjalanan yang hampir sama.

Pengukuran ketepatan waktu terdiri dari skala satu sampai lima. Tingkatan yang ditetapkan pada skala ketepatan waktu yakni sangat setuju, setuju, normal, kurang setuju, dan tidak setuju. Konsumen yang merasa sangat setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, akan mendapatkan poin lima, sedangkan konsumen yang sangat tidak setuju dengan beberapa kriteria pernyataan yang ada, akan mendapatkan poin satu. Semakin tinggi poin menandakan bahwa persepsi masyarakat terhadap ketepatan waktu bus AKDP Semarang-Kendal sangat tepat, begitu juga sebaliknya.

Berdasarkan hipotesis awal, menyebutkan adanya hubungan positif antara ketepatan waktu dengan preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal. Persepsi masyarakat yang menganggap ketepatan waktu bus AKDP Semarang-Kendal sangat baik akan memiliki preferensi tinggi untuk menggunakan jasa pelayanan ini, begitu juga sebaliknya.

e) Pendapatan (X_5)

Nasution (2004) mengungkapkan tingkat pendapatan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan. Pendapatan merupakan jumlah seluruh uang yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu yang diukur dalam satuan rupiah (Rp). Dalam penelitian ini pendapatan merupakan jumlah uang yang diterima oleh responden dalam kurun waktu sebulan. Hipotesis awal menyebutkan bahwa semakin tinggi pendapatan responden atau penumpang bus AKDP Semarang-Kendal, maka preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan ini semakin kecil.

f) Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X_6)

Kepemilikan kendaraan pribadi diukur atas dasar kepemilikan kendaraan bermotor pribadi. Pindyck (2009) menjelaskan bahwa preferensi konsumen dipengaruhi oleh barang substitusinya. Kepemilikan kendaraan pribadi merupakan substitusi dari moda transportasi bus AKDP Semarang-Kendal. Variabel kepemilikan kendaraan pribadi diukur menggunakan variabel *dummy*, 0 untuk responden yang tidak memiliki kendaraan bermotor pribadi, dan 1 untuk responden yang memiliki kendaraan bermotor pribadi.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan objek yang akan diteliti, yakni berupa benda hidup maupun benda mati, dimana sifat-sifat yang ada pada objek tersebut dapat diukur atau diamati. Sumarsono (2004) mendefinisikan populasi sebagai kelompok dimana peneliti akan menggeneralisasikan hasil penelitiannya.

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh pengguna jasa transportasi atau penumpang bus AKDP Semarang-Kendal. Menurut Dewi dalam Putra(2013), penentuan jumlah minimal sampel ketika jumlah populasi tidak diketahui dapat dihitung menggunakan rumus dari Rao Purba. Rumus tersebut sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2}{4(\text{Moe})^2}$$

n = Jumlah sampel

N = Ukuran populasi

Moe = *Margin of error*, adalah kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir, menggunakan nilai *margin of error* sebesar 10% maka hasil perhitungan dari rumus diperoleh n (jumlah responden) sebagai berikut:

$$\begin{aligned} n &= \frac{(1,64)^2}{4(0,1)^2} \\ &= 67,225 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan dengan *margin of error* sebesar 10% dapat diperoleh ukuran sampel sebesar 67,225. Semakin banyak sampel yang diperoleh maka data semakin baik, oleh karena itu jumlah sampel sebesar 67,225 akan digenapkan menjadi 100 responden bus AKDP Semarang-Kendal.

3.3 Metode Pengambilan Sampel

Untuk menentukan sampel yang akan digunakan, terdapat beberapa teknik pengambilan sampel. Menurut Sugiyono (2005) terdapat macam-macam sampling, yaitu *probability sampling* dan *non probability sampling*. *Probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama kepada setiap unsur anggota (populasi) untuk dipilih menjadi anggota sampel. *Non probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak member peluang yang sama bagi setiap unsur atau populasi untuk dijadikan sampel.

Dalam penelitian ini, teknik sampling yang digunakan adalah *non probability sampling* dengan teknik *incidental sampling*. Sugiyono (2005) mengatakan bahwa teknik *incidental sampling* merupakan teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel jika orang tersebut dipandang cocok sebagai sumber data. Untuk meminimalisir hasil yang kurang baik dari pengambilan sampel yang kebetulan, dalam penelitian ini penyebaran sampel juga didasarkan pada proporsi penguasaan pasar dari operator-operator, yang dapat dilihat dari kepemilikan armada masing-masing operator.

3.4 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan sumbernya, yaitu data primer dan data sekunder.

3.4.1 Data Primer

Menurut Ramhawati (2014), data primer merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh orang yang melakukan penelitian atau pada bersangkutan yang memerlukannya. Data primer diperoleh melalui wawancara langsung dari responden, yaitu para pengguna jasa transportasi bus AKDP Semarang-Kendal, sopir, dan petugas terminal. Untuk data primer yang akan diolah dalam penelitian ini menggunakan data *cross-section* yaitu data yang dikumpulkan dalam periode waktu yang sama dari beberapa orang yang berbeda.

3.4.2 Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2005), data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misal lewat dokumen. Data-data penunjang dalam penelitian ini yang diperoleh dari lembaga/instansi yang terkait. Sumber-sumber sekunder ada berbagai macam antara lain surat pribadi, buku harian, notulen rapat, sampai dokumen-dokumen resmi milik instansi pemerintah (Sumarsono 2004).

Data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Provinsi Jawa Tengah, Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kota Semarang, Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kabupaten Kendal, Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, jurnal-jurnal, buku-buku referensi yang terkait, dan artikel media elektronik.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara untuk mendapatkan data yang dibutuhkan sesuai dengan variabel yang telah terpilih untuk melakukan penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi kepustakaan, kuesioner, dan wawancara.

3.5.1 Studi Kepustakaan

Menurut Rahmawati (2014), studi pustaka adalah studi mengenai teori-teori yang telah digunakan guna mendukung penelitian ini. Sumarsono (2004) mengungkapkan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka memiliki keunggulan biaya dan waktu. Studi pustaka dalam penelitian ini terkait berbagai teori yang mendasari preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

3.5.2 Kuesioner

Menurut Sumarsono (2004), bentuk pengumpulan data dengan teknik kuesioner adalah pengisian daftar pertanyaan yang merupakan bentuk wawancara tidak langsung. Cara ini dilakukan dengan memberikan formulir isian kepada responden yang menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal untuk memberikan tanggapan terhadap pertanyaan yang diberikan, terkait preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Kuesioner disebar kepada 100 responden. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan mempertimbangkan pangsa pasar masing-masing operator bus AKDP Semarang-Kendal. Pangsa pasar dapat dilihat melalui indikator jumlah armada bus. Semakin banyak armada yang dimiliki oleh operator bus AKDP Semarang-Kendal, maka semakin banyak sampel yang diambil dari pengguna bus pada operator tersebut.

3.5.3 Wawancara

Menurut Sumarsono (2004), wawancara merupakan salah satu bentuk pengamatan atau pengumpulan data secara langsung, pengumpulan data dengan wawancara yakni dengan mengajukan pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. Wawancara biasanya dilakukan kepada seorang informan atau yang berwenang dalam suatu masalah untuk mencari informasi. Hal ini untuk melengkapi data yang sudah ada dan mencari informasi tentang kondisi lapangan secara lebih jelas.

3.6 Model Penelitian

Model penelitian merupakan penyederhanaan dari permasalahan yang akan diteliti. Model dinyatakan dalam fungsi matematis yang menggambarkan hubungan antara variabel dependen dan independen sebagaimana telah dijelaskan dalam pembahasan mengenai landasan teori pada bab sebelumnya.

Menurut Putra (2013), untuk mengetahui preferensi pasar, maka terlebih dahulu perlu mengetahui preferensi masyarakat secara individual. Ada banyak faktor

yang mempengaruhi jumlah preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan transportasi. Sebagaimana diketahui dalam pelayanannya, bus AKDP Semarang-Kendal memiliki keunggulan dan kelemahan. Oleh karena itu, preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal dapat diformulasikan sebagai berikut.

$$Q_P = f(Z) \quad (3.1)$$

dimana,

Q_P : Preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Z : Vektor variabel yang menjelaskan preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Menurut Hartono (dalam Tasman 2010), ada berbagai faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat. Faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat, yakni harga barang tersebut, pendapatan konsumen, efek perubahan harga dari barang substitusi atau komplementer, selera, dll.

Pada fungsi preferensi masyarakat terhadap jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal, beberapa faktor yang diharapkan mempengaruhi preferensi, yakni pendapatan, tarif, keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu dan Kepemilikan Kendaraan. Berdasarkan pembahasan, diformulasikan model sebagai berikut.

$$Q_P = \beta_0 + \beta_1 Tr + \beta_2 Kn + \beta_3 Ky + \beta_4 W + \beta_5 I + \beta_6 Kk + e \quad (3.2)$$

Keterangan:

β : koefisien estimasi

Tr : variabel tarif

- Kn : variabel keamanan
 Ky : variabel kenyamanan
 W : variabel ketepatan waktu
 I : variabel pendapatan
 KK : variabel Kepemilikan Kendaraan
 e_i : *error term*

Observasi dilakukan terhadap 100 orang responden. Observasi yang dilakukan bersifat *cross-section*, i menunjukkan observasi yang bersifat *cross-section*. Estimasi pada Persamaan (3.3) dilakukan menggunakan metode regresi, sehingga persamaannya sebagai berikut.

$$Q_p = \beta_0 + \beta_1 Tr + \beta_2 Kn + \beta_3 Ky + \beta_4 W + \beta_5 I + \beta_6 Kk + e_i \quad (3.3)$$

dimana,

- β_0 : konstanta
 β_1 : koefisien TR
 β_2 : koefisien Kn
 β_3 : koefisien Ky
 β_4 : koefisien W
 β_5 : koefisien I
 β_6 : koefisien Kk
 e_i : *error term*

Estimasi terhadap Persamaan (3.3) dilakukan menggunakan metode *Ordinary Least Square*. Metode *Ordinary Least Square* digunakan untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

3.7 Metode Analisis

Penelitian ini difokuskan untuk menganalisis preferensi masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal. Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif dan kuantitatif. Sumarsono (2004) mengungkapkan bahwa, analisis kualitatif merupakan serangkaian observasi yang mana tiap observasi yang terdapat dalam sampel (populasi) dari kelas-kelas yang secara eksklusif bersama-sama dan kemungkinannya tidak dapat dinyatakan kedalam nominal. Analisis kualitatif berasal dari data survei yang menggunakan persepsi dengan metode skala likert (skala respon psikometrik). Analisis kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan. Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah model regresi berganda (Ajija, dkk 2011). Selain itu, statistik deskriptif juga dipakai untuk mendeskripsikan profil dan karakteristik responden pengguna jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan pendekatan *Ordinary Least Square (OLS)*. Metode analisis regresi linier berganda dengan pendekatan *OLS* merupakan metode yang digunakan untuk melihat pengaruh antara variabel dependen dengan variabel independen.

Berdasarkan model penelitian yang telah dibahas sebelumnya, maka persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$Q_p = \beta_0 + \beta_1 Tr + \beta_2 Kn + \beta_3 Ky + \beta_4 W + \beta_5 I + \beta_6 Kk + e_i \quad (3.4)$$

Keterangan:

β_0 : konstanta

- β_i : koefisien estimasi
 Tr : variabel tarif
 Kn : variabel keamanan
 Ky : variabel kenyamanan
 W : variabel ketepatan waktu
 I : variabel pendapatan
 KK : variabel Kepemilikan Kendaraan
 e_i : *error term*

Dalam persamaan regresi linier, perlu dilakukan uji asumsi dasar. Gujarati dan Porter (2013) mengungkapkan asumsi utama yang mendasari model regresi linear dengan menggunakan model *OLS*, dengan persamaan $Y_i = \beta_1 + \beta_2 X_i + u_i$. Dari persamaan tersebut dapat dilihat bahwa Y_i (dependen variabel) bergantung pada X_i (independen variabel) dan u_i (faktor kesalahan atau *error*), sehingga asumsi yang dibuat mengenai X_i dan u_i sangatlah penting. Beberapa asumsi tersebut yaitu (1) model regresi linear artinya linear dalam parameter; (2) nilai X_i diasumsikan *non-stokastik* artinya nilai X_i dianggap tetap dalam sampel yang berulang atau $Cov(X_i, u_i) = 0$, dimana *Cov* kependekan dari kovarians; (3) nilai rata-rata kesalahan adalah nol, atau $E(u_i|X_i) = 0$; (4) *homoskedasitas* artinya varian kesalahan sama untuk setiap periode (*homo*=sama, *skedasitas*=sebaran) dan dinyatakan dalam bentuk matematis $Var(u_i|X_i) = \sigma^2$, dimana *Var* kependekan dari varians; (5) tidak ada autokorelasi antarkesalahan (antara u_i dan u_j tidak ada autokorelasi, ($u_i \neq u_j$)) atau secara matematis $Cov(u_i, u_j | X_i, X_j) = 0$; (6) antara u_i dan X_i saling bebas sehingga $Cov(u_i|X_i) = 0$; (7) jumlah observasi n , harus lebih besar dibanding jumlah parameter yang diestimasi (jumlah variabel bebas); (8)

adanya variabilitas dalam nilai X_i , artinya yaitu nilai X_i harus berbeda; (9) model regresi telah dispesifikasi secara benar, dengan kata lain tidak ada bias (kesalahan) spesifikasi dalam model yang digunakan dalam analisis empirik; (10) tidak ada multikolinearitas yang sempurna antar variabel bebas.

3.8 Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik

Pengujian terhadap asumsi klasik bertujuan untuk mengetahui apakah model regresi tersebut baik atau tidak jika digunakan untuk melakukan penaksiran. Untuk mendapatkan estimator yang terbaik, penelitian ini menggunakan regresi linier dengan estimasi *OLS*. Menurut teori Gauss-Markov, estimator *OLS* bersifat BLUE (*Blue Linier Unbiased Estimator*), dalam menghasilkan *estimator OLS* yang memiliki sifat BLUE yaitu memenuhi asumsi klasik atau terhindar dari masalah-masalah multikolinearitas, heteroskedastisitas, normalitas, dan autokorelasi (Gujarati dan Porter 2013).

3.8.1 Uji Multikolineritas

Istilah multikolinearitas/kolineritas ganda (*multicollinearity*) diciptakan oleh Ragner Frish didalam bukunya “*Statistical Confluence Analysis by Means of Complete Regression System*” (Gujarati dan Porter 2013). Multikolinearitas berarti adanya hubungan linear yang sempurna atau pasti diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi. Jika terdapat multikolinearitas sempurna, koefisien regresi tak tertentu dan kesalahannya tak terhingga. Jika

multikolinearitas kurang sempurna, koefisien regresi meskipun dapat ditentukan, memiliki kesalahan standar yang besar, hal tersebut berarti bahwa koefisien tidak dapat ditaksir dengan ketepatan yang tinggi (Gujarati dan Porter 2013).

Indikator-indikator yang digunakan untuk menduga gejala multikolinearitas yaitu:

- 1) Nilai R^2 tinggi, tetapi sedikit variabel yang signifikan, maka diduga terjadi multikolinieritas. Menurut Ghazali (2011), jika nilai R^2 lebih tinggi dibandingkan dengan nilai R^2 model utama, maka dalam regresi parsial tersebut terdapat multikolinearitas.
- 2) *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Multikolinearitas dapat juga dilihat dari: (1) nilai *tolerance* dan lawannya; dan (2) *variance inflation factor* (VIF). *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jadi *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF = 1/Tolerance$). Nilai yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah *tolerance* < 0,10 atau sama dengan $VIF > 10$ (Ghozali 2011).

3.8.2 Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasitas merupakan keadaan dimana semua gangguan yang muncul dalam fungsi regresi populasi tidak memiliki varians yang sama (Ajija, dkk 2011). Pendeteksian heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan uji Glejser (Gujarati dan Porter 2013). Ghazali (2011) menjelaskan jika variabel independen signifikan secara

statistik mempengaruhi variabel dependen, maka ada indikasi terjadi gejala heteroskedastisitas, sebaliknya variabel independen tidak signifikan terhadap variabel dependennya dapat disimpulkan model regresi tersebut tidak mengandung heteroskedastisitas.

Menurut Gujarati dan Porter (2013), pendeteksian heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan uji Glejser. Uji Glejser memiliki semangat serupa dengan uji Park. Setelah memperoleh hasil residual dari regresi OLS, Glejser menyarankan untuk meregresi nilai *absolute residual* terhadap variabel X yang diperkirakan berasosiasi dekat dengan σ_i^2 . Dalam eksperimennya Glejser menggunakan bentuk fungsional berikut ini:

$$|\hat{u}_i| = \beta_1 + \beta_2 X_i + v_i$$

dimana v_i adalah faktor kesalahan.

3.8.3 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu (*residual*) mempunyai distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan nilai residual mengikuti distribusi normal. Jika asumsi tersebut dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil (Ghozali, 2011).

Ghozali (2011) mengungkapkan uji yang dapat digunakan untuk mendeteksi normalitas residual yaitu uji statistik *non-parametrik Kolmogorov–Smirnov* (KS). Uji KS dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut.

H_0 : *residual* terdistribusi normal

H_1 : *residual* tidak terdistribusi normal

Untuk mengetahui distribusi residual yang terjadi pada model, dapat dilakukan dengan melihat nilai signifikansi (sig.) pada tabel “*One-Sampel Kolmogorov–Smirnov Test*”. Kriteria pengambilan keputusannya yaitu sebagai berikut.

- a) Jika signifikansi yang diperoleh $> \alpha$, maka H_0 diterima, yang berarti bahwa residual terdistribusi secara normal.
- b) Jika signifikansi yang diperoleh $< \alpha$, maka H_1 diterima, yang berarti bahwa residual tidak terdistribusi secara normal.

3.9 Uji Hipotesis

3.9.1 Uji Koefisien Determinasi

Ghozali (2011) menjelaskan bahwa koefisien determinasi pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi yaitu nol sampai satu. Nilai koefisien determinasi yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Ghozali (2011) menguraikan bahwa kelemahan mendasar penggunaan koefisien determinasi yaitu bias terhadap jumlah variabel independen, maka nilai R^2 pasti meningkat tidak peduli

apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Oleh karena itu, banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai *adjusted R²* pada saat mengevaluasi model regresi terbaik. Tidak seperti *R²*, nilai *adjusted R²* dapat naik atau turun apabila satu variabel independen ditambahkan kedalam model.

3.9.2 Uji Statistik F

Menurut Ghozali (2011), uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama atau simultan terhadap variabel dependen. Untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama digunakan uji F dengan membuat hipotesis yakni.

$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = \beta_6 = 0$, yakni semua variabel independen tidak dapat mempengaruhi variabel dependen secara bersama-sama.

$H_1: \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq \beta_5 \neq \beta_6 \neq 0$, yakni semua variabel independen dapat mempengaruhi variabel dependen secara bersama-sama.

Jika F statistik > F tabel maka hipotesis nol ditolak, sebaliknya jika F statistik < F tabel maka hipotesis nol diterima, dimana F tabel yaitu $F_{\alpha}(k-1, n-k)$, $F_{\alpha}(k-1, n-k)$ adalah nilai kritis F pada tingkat signifikansi α dan derajat bebas (df) pembilang (k-1) serta derajat bebas (df) penyebut (n-k)

Kriteria pengujian, yakni apabila nilai F-hitung < F-tabel maka hipotesis diterima, artinya seluruh variabel independen yang digunakan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Apabila F-hitung > F-tabel maka

hipotesis ditolak, artinya seluruh variabel independen berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen dengan taraf signifikan tertentu.

3.9.3 Koefisien Regresi Parsial (Uji t)

Ghozali (2011) mengungkapkan Uji t statistik pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dengan menganggap variabel independen lainnya konstan. Mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara individual digunakan uji t dengan membuat hipotesis sebagai berikut.

Hipotesis 1

$H_0 : \beta_1 = 0$ Tarif tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_1 > 0$ Tarif berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Hipotesis 2

$H_0 : \beta_2 = 0$ Keamanan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_2 > 0$ Keamanan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Hipotesis 3

$H_0 : \beta_3 = 0$ Kenyamanan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_3 > 0$ Kenyamanan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Hipotesis 4

$H_0 : \beta_4 = 0$ Ketepatan waktu tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_4 > 0$ Ketepatan waktu berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Hipotesis 5

$H_0 : \beta_5 = 0$ Pendapatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_5 < 0$ Pendapatan berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Hipotesis 5

$H_0 : \beta_6 = 0$ Kepemilikan kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

$H_1 : \beta_6 < 0$ Kepemilikan kendaraan berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat pada jasa pelayanan bus AKDP Semarang-Kendal.

Jika t statistik $> t$ tabel atau t statistik $< t$ tabel menandakan bahwa $\beta_i \neq 0$ maka hipotesis nol ditolak. Sebaliknya jika t statistik $\leq t$ tabel menandakan bahwa $\beta_i = 0$ maka hipotesis nol diterima. t tabel yaitu $t = \alpha (n-k)$, α adalah tingkat signifikansi dan $(n-k)$ derajat bebas yaitu jumlah n observasi dikurangi jumlah variabel independen dalam model.