

**PREFERENSI PENDUDUK KOTA BEKASI
DALAM MEMILIH BUS
TRANSJABODETABEK UNTUK MELAKUKAN
KOMUTER KE DKI JAKARTA**



SKRIPSI

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

Disusun oleh :

**AKHMAD SADEWA SURYAHADI
NIM. 12020114140117**

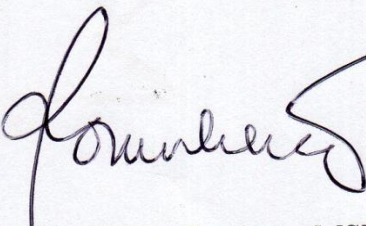
**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018**

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Akhmad Sadewa Suryahadi
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114140117
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi
Studi Pembangunan
Judul Usulan Penelitian Skripsi : **PREFERENSI PENDUDUK KOTA
BEKASI DALAM MEMILIH BUS
TRANSJABODETABEK UNTUK
MELAKUKAN KOMUTER KE DKI
JAKARTA**
Dosen Pembimbing : Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP

Semarang, 4 Desember 2018

Dosen Pembimbing



(Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP)
NIP. 196104161987101001

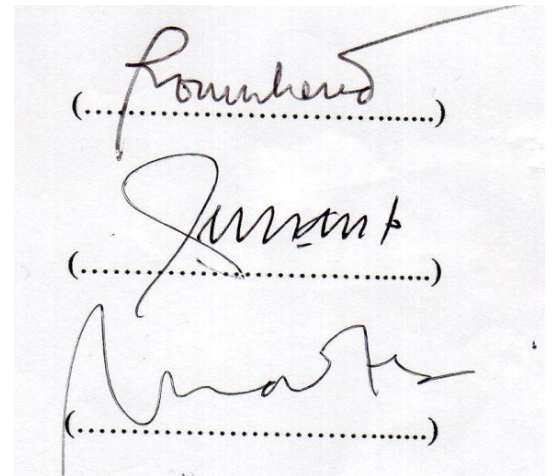
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Akhmad Sadewa Suryahadi
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114140117
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi
Studi Pembangunan
Judul Penelitian Skripsi : **PREFERENSI PENDUDUK KOTA
BEKASI DALAM MEMILIH BUS
TRANSJABODETABEK UNTUK
MELAKUKAN KOMUTER KE DKI
JAKARTA**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 7 Desember 2018

Tim Penguji

1. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP.
2. Drs. Edy Yusuf Agung Gunanto. M.Sc. Ph. D
3. Maruto Umar Basuki, S.E, M.Si.



(.....)
(.....)
(.....)

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya Akhmad Sadewa Suryahadi, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **“Preferensi Penduduk Kota Bekasi dalam Memilih Bus Transjabodetabek untuk Melakukan Komuter ke DKI Jakarta”** adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara 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 penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja 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, November 2018

Yang membuat pernyataan



Akhmad Sadewa Suryahadi

NIM. 12020114140117

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“...apabila Dia telah menetapkan sesuatu, maka Dia hanya berkata ‘Jadilah!’, maka jadilah ia”

(Maryam : 35)

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

Kedua orang tua tercinta, kakak, dan adik penulis.

Masyarakat Kota Bekasi dan DKI Jakarta.

Serta untuk almamater tercinta -Universitas Diponegoro-.

ABSTRACT

The high flow of vehicles from 'buffer zone' (one of them is Bekasi City) is one of the causes of congestion that occurred in DKI Jakarta. To overcome this, the government provides Transjabodetabek Bus as a means of mobility of Bekasi residents to Jakarta. This study aims to analyze the preferences of the Transjabodetabek Bus mode selection by commuters from Bekasi City who are active in DKI Jakarta.

This research was conducted by distributing questionnaires to samples of 100 commuters from Bekasi City. The sampling technique used purposive-proportional random sampling with details of 80 people with the aim of working and 20 people with aim to study (school/college). This study uses Binary Logistic Regression Estimation technique with dichotomous variables, which is "1" for those who use Transjabodetabek Bus, and "0" for those who do not use it. In addition, evaluation is also carried out after the selection of modes from the consumer side.

The results showed that the variable of price perception, accessibility of bus stops, timeliness, security and comfort had a positive and significant effect on the Transjabodetabek Bus mode selection, while the income variable had a positive but not significant effect on the Transjabodetabek Bus mode selection. This is because the increase in income will not increase the Transjabodetabek's preference. Evaluation results shows the majority of passengers (44%) evaluate the lack of number of bus which can cause overcapacity and longer bus arrival intervals.

Keywords :, congestion, commuters, preference, Binary Logistic Regression, Evaluation after mode selection

ABSTRAK

Tingginya arus kendaraan dari daerah penyangga (salah satunya Kota Bekasi) merupakan salah satu penyebab kemacetan yang terjadi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Untuk mengatasi hal ini, pemerintah menyediakan Bus Transjabodetabek sebagai sarana mobilitas penduduk Bekasi ke DKI Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis preferensi pemilihan moda Bus Transjabodetabek oleh komuter asal Kota Bekasi yang berkegiatan di DKI Jakarta.

Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada 100 sampel komuter Kota Bekasi. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive-proportional random sampling* dengan rincian; 80 orang dengan tujuan bekerja dan 20 orang dengan tujuan belajar (sekolah/kuliah). Penelitian ini menggunakan teknik estimasi *Binary Logistic Regression* dengan variabel dikotomi, yaitu '1' untuk yang menggunakan Bus Transjabodetabek dan '0' untuk yang tidak menggunakan. Selain itu dilakukan pula evaluasi pasca pemilihan moda dari sisi konsumen.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi tarif, aksesibilitas halte, ketepatan waktu, keamanan dan kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan moda Bus Transjabodetabek. Sementara itu, variabel pendapatan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pemilihan moda Bus Transjabodetabek. Hasil evaluasi menunjukkan mayoritas penumpang (44%) mengevaluasi kurangnya jumlah armada bus yang dapat menyebabkan *overcapacity* dan interval kedatangan bus yang lebih lama.

Kata kunci : kemacetan, komuter, preferensi, *Binary Logistic Regression*, evaluasi pasca pemilihan moda.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat, hidayah, dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Preferensi Penduduk Kota Bekasi Dalam Memilih Bus Transjabodetabek Untuk Melakukan Komuter ke DKI Jakarta”**. Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi syarat meraih gelar sarjana Strata 1 (S-1) dari Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro, Semarang.

Dalam menyusun skripsi ini, penulis telah dibantu dan diberi dukungan oleh banyak pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Suharnomo, S.E., M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro
2. Bapak Akhmad Syakir Kurnia, S.E, M.Si, Ph.D, selaku Kepala Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan (IESP) Universitas Diponegoro
3. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP, selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, tempaan, arahan, saran, serta dukungan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik
4. Ibu Nenek Woyanti, S.E, M.Si, selaku dosen wali yang telah memberi arahan selama penulis menjalani masa perkuliahan
5. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD) yang telah membantu penulis dalam melengkapi data yang dibutuhkan dalam menyelesaikan skripsi ini

6. Para responden dan segenap Tim Bus Transjabodetabek yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini.
7. Kedua orang tua tersayang, Bapak Budi Utoyo, S.H dan Ibu Dra. Sunarti atas doa, kasih sayang, pelajaran, nasehat, dan dukungan yang tiada hentinya. Untuk Muhammad Adiguna Bimasakti, S.H (kakak) dan Saddam Abdul Azziz (adik) atas dukungan dan kasih sayangnya kepada penulis. Serta untuk segenap keluarga besar yang telah mendukung penulis baik dari segi moril maupun materiil. Semoga Allah senantiasa memberikan kebahagiaan kepada keluarga kita.
8. Lembaga Pers Mahasiswa (LPM) Edents. Terima kasih atas ilmu, tempaan, kenangan, dan kebersamaan yang telah diberikan kepada penulis. Salam Pejuang Mulia!
9. Sahabat-sahabat ‘Cara Membuat Skripsi’; Adhevyo Reza, Samuel Petra, Henty Eka, Dewi Setyoningrum, Gracye Pane, serta keluarga Magang Edents 2014; Dian P, Afnurul, Mbak Shelby, Anisa F, Lutfi, dan Fajar, terima kasih atas kenangan indahinya selama tiga tahun. Sukses selalu untuk kalian
10. Kawan-kawan divisi Redaksi ; Dirga, Julian, Arsenio, Ayu, Fauzan, Okta, Fana, dan Mas Wahid, terima kasih atas dukungan dan kerja samanya selama ini. Sukses selalu untuk kalian
11. Sahabat-sahabat yang telah banyak membantu penulis selama menjalani masa perkuliahan; Rismanto Irawan, Maulana Eka, Jonathan Hamonangan, Novi Pusparini. Serta kawan-kawan ‘Kelompok Agribisnis’;

Rima, Agnes, Adam, yang telah menemani penulis selama mengambil konsentrasi Ekonomi Industri

12. Teman-teman KKN Tim II Desa Mejasem, Kecamatan Siwalan, Kabupaten Pekalongan. Terima kasih untuk 42 harinya
13. Kawan-kawan seperjuangan bimbingan khususnya Nine Falah dan Novi Pusparini. Terima kasih karena telah berjuang bersama
14. Sahabat-sahabat sejak SMP dan SMA yang senantiasa memberi dukungan dan semangat kepada penulis; Intan Ginasti, Hendri Fahrezi, Fachmi Alfalisi, Dian Paramitha, Melisa Megasari, Ira Tirta, Bayu Adhe, Husain, Baahy, Syifa F, Devyna Fenty.
15. Keluarga besar IESP 2014 yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Terima kasih telah menemani penulis selama menjalani masa perkuliahan
16. Serta seluruh pihak terkait yang secara tidak langsung telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Skripsi ini tentu tidak terlepas dari segala kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan untuk memperbaiki hal tersebut. Semoga penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak terkait.

Semarang, November 2018

Akhmad Sadewa Suryahadi

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	17
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	19
1.4 Sistematika Penulisan.....	20
BAB II TELAAH PUSTAKA	22
2.1 Landasan Teori	22
2.1.1 Teori Permintaan.....	22
2.1.2 Permintaan Jasa Transportasi.....	25
2.1.3 Moda Transportasi	28
2.1.4 Teori Pengambilan Keputusan Konsumen	31
2.1.5 Pengertian Migrasi Ulang-Alik (Komuter).....	33
2.2 Penelitian Terdahulu.....	35
2.3 Kerangka Pemikiran	42
2.4 Hipotesis.....	46
BAB III METODE PENELITIAN.....	48
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel.....	48
3.2 Populasi dan Sampel	51
3.3 Jenis dan Sumber Data	53
3.4 Metode Pengumpulan Data	54
3.5 Metode Analisis Data	55

3.5.1 Analisis Tabulasi Silang (<i>Cross-Tabulation</i>)	55
3.5.2 Uji Reliabilitas dan Validitas Suatu Konstruk atau Konsep	56
3.5.2.1 Skala Pengukuran Variabel	56
3.5.2.2 Uji Reliabilitas	57
3.5.1.3 Uji Validitas	58
3.5.3 Model <i>Binary Logistic Regression</i>	60
3.5.4 Pengujian Model Fit	62
3.5.4.1 Statistik <i>-2Log Likelihood</i>	62
3.5.4.2 <i>Cox</i> dan <i>Snell's R Square</i>	63
3.5.4.3 Uji <i>Hosmer and Lemeshow Goodness of Fit</i>	63
3.5.4.4 <i>Omnibus Test of Model Coefficients</i>	64
3.5.4.5 Tabel Klasifikasi	64
3.5.4.6 Uji Signifikansi dari Parameter	64
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	66
4.1 Deskripsi Objek Penelitian	66
4.1.1 Gambaran Umum Kota Bekasi	66
4.1.2 Gambaran Umum DKI Jakarta	70
4.1.3 Interaksi Kota Bekasi-Jakarta	73
4.1.4 Bus Transjabodetabek Bekasi-Jakarta	75
4.1.5 Karakteristik Responden	77
4.1.5.1 Responden Menurut Daerah Asal	77
4.1.5.2 Responden Menurut Jenis Kelamin dan Usia	78
4.1.5.3 Responden Menurut Pekerjaan dan Pendapatan Per Bulan	79
4.1.5.4 Responden Menurut Tingkat Pendidikan	81
4.1.5.5 Responden Berdasarkan Preferensi Memilih Bus Transjabodetabek	81
4.2 Analisis Data	82
4.2.1 Hasil Analisis Tabulasi Silang (<i>Cross-Tabulation</i>)	82
4.2.2 Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas Suatu Konstruk atau Konsep	87
4.2.2.1 Hasil Uji Reliabilitas	87
4.2.2.2 Hasil Uji Validitas	88

4.2.3 Hasil Uji <i>Binary Logistic Regression</i>	89
4.2.3.1 Hasil Uji <i>Likelihood L Ratio</i>	89
4.2.3.2 Hasil Uji <i>Cox and Snell's R Square & Nagelkerke's R Square</i>	90
4.2.3.3 Hasil Uji <i>Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit</i>	91
4.2.3.4 Hasil <i>Omnibus Tests of Model Coefficient</i>	92
4.2.3.5 Hasil Uji Tabel Klasifikasi.....	92
4.2.3.6 Hasil Uji Signifikansi <i>Wald</i>	93
4.3 Interpretasi Hasil	96
BAB V PENUTUP	105
5.1 Simpulan.....	105
5.2 Keterbatasan	106
5.3 Saran	107
DAFTAR PUSTAKA	109
LAMPIRAN	112

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI Jakarta	3
Tabel 1.2 Jumlah Komuter Dari Daerah Penyangga Tahun 2014	6
Tabel 2.1 Ringkasan Penelitian Terdahulu	39
Tabel 4.1 Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, Dan Kepadatan Penduduk Kota Bekasi Menurut Kecamatan Tahun 2017	69
Tabel 4.2 Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, Dan Kepadatan Penduduk DKI Jakarta Menurut Kota/Kabupaten Administrasi Tahun 2017	73
Tabel 4.3 Angkutan Umum Berbasis Bus Trayek Bekasi-Jakarta	75
Tabel 4.4 Responden Menurut Daerah Asal	77
Tabel 4.5 Responden Menurut Jenis Kelamin Dan Usia	78
Tabel 4.6 Responden Menurut Pekerjaan	79
Tabel 4.7 Responden Berdasarkan Pendapatan Setiap Bulan	80
Tabel 4.8 Responden Menurut Tingkat Pendidikan	81
Tabel 4.9 Responden Berdasarkan Preferensi Memilih Bus Transjabodetabek ...	82
Tabel 4.10 Tabulasi Silang Karakteristik Responden Terhadap Variabel Persepsi Tarif, Aksesibilitas, Ketepatan Waktu, Serta Keamanan Dan Kenyamanan .	83
Tabel 4.11 Hasil Uji Reliabilitas	88
Tabel 4.12 Hasil Uji Validitas	89
Tabel 4.13 Uji <i>Likelihood L Ratio</i>	90
Tabel 4.14 Hasil Uji <i>Cox And Snell's R Square & Nagelkerke's R Square</i>	90
Tabel 4.15 Hasil Uji <i>Hosmer And Lemeshow's Goodness Of Fit</i>	91
Tabel 4.16 Hasil <i>Omnibus Tests Of Model Coefficient</i>	92
Tabel 4.17 Hasil Uji Tabel Klasifikasi	93
Tabel 4.18 Hasil Uji Signifikansi <i>Wald</i>	94

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Konstelasi Kawasan JABODETABEK.....	5
Gambar 1.2 Konstelasi Kota Bekasi Dalam Kawasan JABODETABEK	8
Gambar 1.3 Peta Jalan yang Dilalui Komuter Kota Bekasi Menuju Daerah Khusus Ibukota Jakarta	10
Gambar 1.4 Kemacetan di Salah Satu Ruas Jalan Penghubung Bekasi-Jakarta ..	11
Gambar 1.5 Diagram Faktor Pemilihan Moda Bus Transjabodetabek	14
Gambar 2.1 Tahapan Pembelian Oleh Konsumen	33
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran Tahap I.....	42
Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran Tahap II	43
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Bekasi.....	68
Gambar 4.2 Peta Administrasi DKI Jakarta.....	72
Gambar 4.3 Diagram Evaluasi Pasca Pemilihan Moda Oleh Konsumen	102

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
lampiran A : Kuesioner Penelitian Skripsi.....	113
Lampiran B : Tabulasi Data	117
Lampiran C : Aspek Evaluasi Pasca Pembelian	122
Lampiran D : Hasil Uji <i>Chi-Square Crosstab</i>	125
Lampiran E : Hasil Uji Reliabilitas Konstruk/Variabel	129
Lampiran F : Hasil Uji Validitas Konstruk/Variabel	130
Lampiran G : Hasil Olahan <i>Logistic Regression</i>	133
Lampiran H : Dokumentasi Penelitian.....	138

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan kegiatan untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Menurut Kamaluddin (1986), pada dasarnya kegiatan transportasi dilakukan dengan maksud untuk menaikkan nilai kegunaan (utilitas) dari orang atau barang yang diangkut ke tempat tujuan. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme yang ditempuh untuk mencapai tujuan akhir (Miro, 2005).

Adisasmita (2005) mengatakan transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan. Kemudahan dan kelancaran interaksi keruangan tergantung pada ketersediaan fasilitas transportasi. Lalu lintas yang efektif dan efisien akan menentukan efisiensi industri, kelancaran perdagangan, pemasaran hasil produksi, hingga menentukan perkembangan dan kemajuan di bidang kesehatan, pendidikan, dan sosial budaya. Oleh karena itu, ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif terhadap kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat sehingga mempengaruhi dinamika suatu kota/wilayah.

Semakin dinamis suatu kota, maka pergerakan/mobilitas masyarakatnya pun jadi semakin tinggi pula sehingga sering menimbulkan masalah di bidang

transportasi. Masalah transportasi berbeda dengan masalah lain yang dihadapi oleh masyarakat sedang berkembang karena masalah transportasi justru muncul seiring dengan perkembangan ekonomi masyarakat. Hal ini berbeda dengan sanitasi, pendidikan, dan bidang lain yang akan bertambah baik seiring dengan perkembangan ekonomi. Sehingga masalah ini perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastruktur pendukungnya. Pada umumnya, masalah yang timbul adalah ketika moda yang dipilih masyarakat merupakan kendaraan pribadi sehingga menimbulkan kemacetan.

Permasalahan umum di kota-kota besar dunia, termasuk Indonesia terlebih di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta dan wilayah sekitarnya adalah masalah transportasi khususnya kemacetan. Kemacetan yang terjadi di Jakarta mengakibatkan kerugian ekonomi bagi Kota Jakarta. Dewan Transportasi Kota (DTK) Jakarta menyebutkan bahwa kerugian yang diakibatkan oleh kemacetan di Jakarta mencapai angka Rp 185 triliun di tahun 2017 (dtk-jakarta.or.id). Dampak buruk dari kemacetan tersebut adalah pemborosan waktu yang berarti penggunaan waktu secara tidak efektif dan efisien (Adisasmita, 2005)

The Indonesian Institute (2010) menyebutkan setidaknya terdapat lima penyebab kemacetan di Kota Jakarta, salah satunya adalah pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan volume jalan. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta yang dihimpun dari Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya (Polda Metro Jaya) menyebutkan, pada tahun 2016

jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta mencapai angka 18.006.404 unit dengan 13.310.672 unit (73.9%) diantaranya adalah sepeda motor. Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta dari tahun 2012 s.d 2016 dijabarkan dalam tabel 1.1.

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

Tahun	Jenis Kendaraan					Total
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Kargo*)	Bus	Ransus**)	
2012	10.825.973	2.742.414	561.918	358.895	129.113	14.618.313
2013	11.949.280	3.010.403	619.027	360.223	133.936	16.072.869
2014	13.084.372	3.266.009	673.661	362.066	137.859	17.523.967
2015	13.989.590	3.469.168	706.014	363.483	139.801	18.668.056
2016	13.310.672	3.525.925	689.561	338.730	141.516	18.006.404

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, 2016

Keterangan:

**)Mobil kargo adalah kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang, dan bus*

****)Ransus (Kendaraan khusus) adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu seperti kendaraan TNI, POLRI, bulldozer, crane, dll*

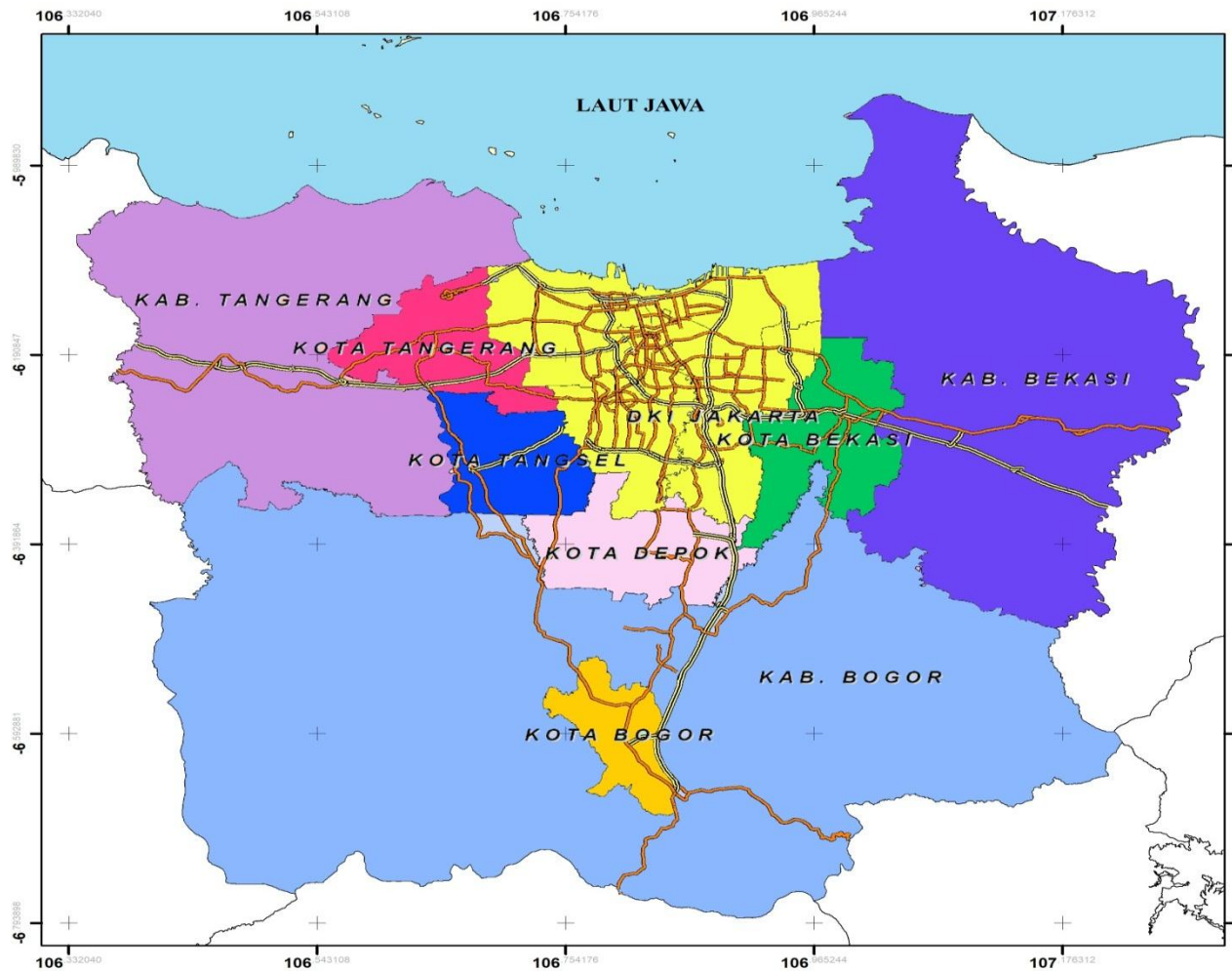
Selain tingginya jumlah kendaraan bermotor milik penduduk Jakarta, kemacetan di ibukota juga disebabkan oleh kendaraan bermotor yang dibawa oleh komuter dari daerah penyangga (metrotvnews.com). Jakarta merupakan pusat pertumbuhan utama yang memiliki fungsi kegiatan bersifat heterogen sehingga menjadikan Jakarta sebagai pusat orientasi kegiatan penduduk yang tinggal di wilayah penyangga (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Kota-kota yang berbatasan langsung dan saling terkait fungsi inilah yang kemudian dikenal dengan

kawasan metropolitan JABODETABEK yang selanjutnya difungsikan menjadi wilayah penyangga bagi Jakarta (Adhi, 2012).

Menurut Tamin (2000) dalam Adhi (2012), terdapat 3 kelompok yang menyebabkan urbanisasi dan permasalahan terhadap transportasi perkotaan, yaitu : (a) Orang yang mampu membeli tanah di dalam kota dan bekerja di dalam kota; (b) orang yang bekerja di dalam kota/pusat kota, tetapi tinggal di pinggiran kota serta mampu membayar biaya transportasi; dan (c) orang yang tidak mampu membeli tanah di dalam kota dan tidak mempunyai kemampuan untuk membayar biaya transportasi. Kelompok kedua (komuter) adalah yang memiliki pengaruh tertinggi di antara ketiga kelompok tersebut. Kelompok ini adalah yang paling ‘berbahaya’ karena berpotensi untuk menimbulkan masalah transportasi (kemacetan).

Komuter (migrasi ulang-alik) adalah seseorang yang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya dan pergi ke kota lain untuk bekerja, berdagang, dan sebagainya tetapi secara rutin pulang ke daerah asal pada sore/malam harinya. *The Indonesian Institute* (2010) mencatat munculnya fenomena migrasi komuter disebabkan karena adanya keterikatan ekonomi sektoral dan spasial Jakarta dengan daerah sekitar (penyangga). Pertumbuhan ekonomi di Jakarta secara signifikan tidak memberikan dampak pertumbuhan di wilayah penyangga sehingga mendorong penduduk dari daerah penyangga untuk bermigrasi ke Jakarta. Gambar 1.1 menjelaskan konstelasi Kawasan JABODETABEK dengan DKI Jakarta sebagai pusatnya.

Gambar 1.1
Peta Konstelasi Kawasan JABODETABEK



 JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2018	
PETA KONSTELASI KAWASAN JABODETABEK	
ORIENTASI	
PROYEKSI : UTM DATUM : WGS 1984 SKALA 1:550.000	
LEGENDA	
 JALAN ARTERI  JALAN TOL	 DKI JAKARTA  KAB. BEKASI  KAB. BOGOR  KAB. TANGERANG  KOTA BEKASI  KOTA BOGOR  KOTA DEPOK  KOTA TANGERANG  KOTA TANGSEL
Sumber: Badan Informasi Geospasial, 2017	
Dikerjakan oleh: Akhmad Sadewa Suryahadi NIM 12020114140117	

Posisi Jakarta sebagai pusat metropolitan JABODETABEK menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk perhari yang sangat besar ke Kota Jakarta. Survei Statistik Komuter yang dilakukan BPS DKI Jakarta tahun 2014 menunjukkan jumlah komuter yang berkegiatan di DKI Jakarta sebanyak 1.382 296 orang. Dari jumlah tersebut, komuter asal Kota Bekasi merupakan komuter terbesar yang masuk ke DKI Jakarta, yakni sebanyak 359.531orang (26,01%), diikuti oleh komuter yang berasal dari Kota Depok sebanyak 284.094 (20,6%), dan komuter yang berasal dari Kota Tangerang Selatan sebanyak 210.354 orang (15,2%).

Tujuan utama para komuter adalah untuk bekerja, sekolah/kuliah, dan kursus. dengan Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Utara menjadi tujuan utama (detik.com). Jumlah komuter dari daerah penyangga Jakarta dapat dilihat dalam tabel 1.2 berikut ini.

Tabel 1.2
Jumlah Komuter dari Daerah Penyangga Tahun 2014

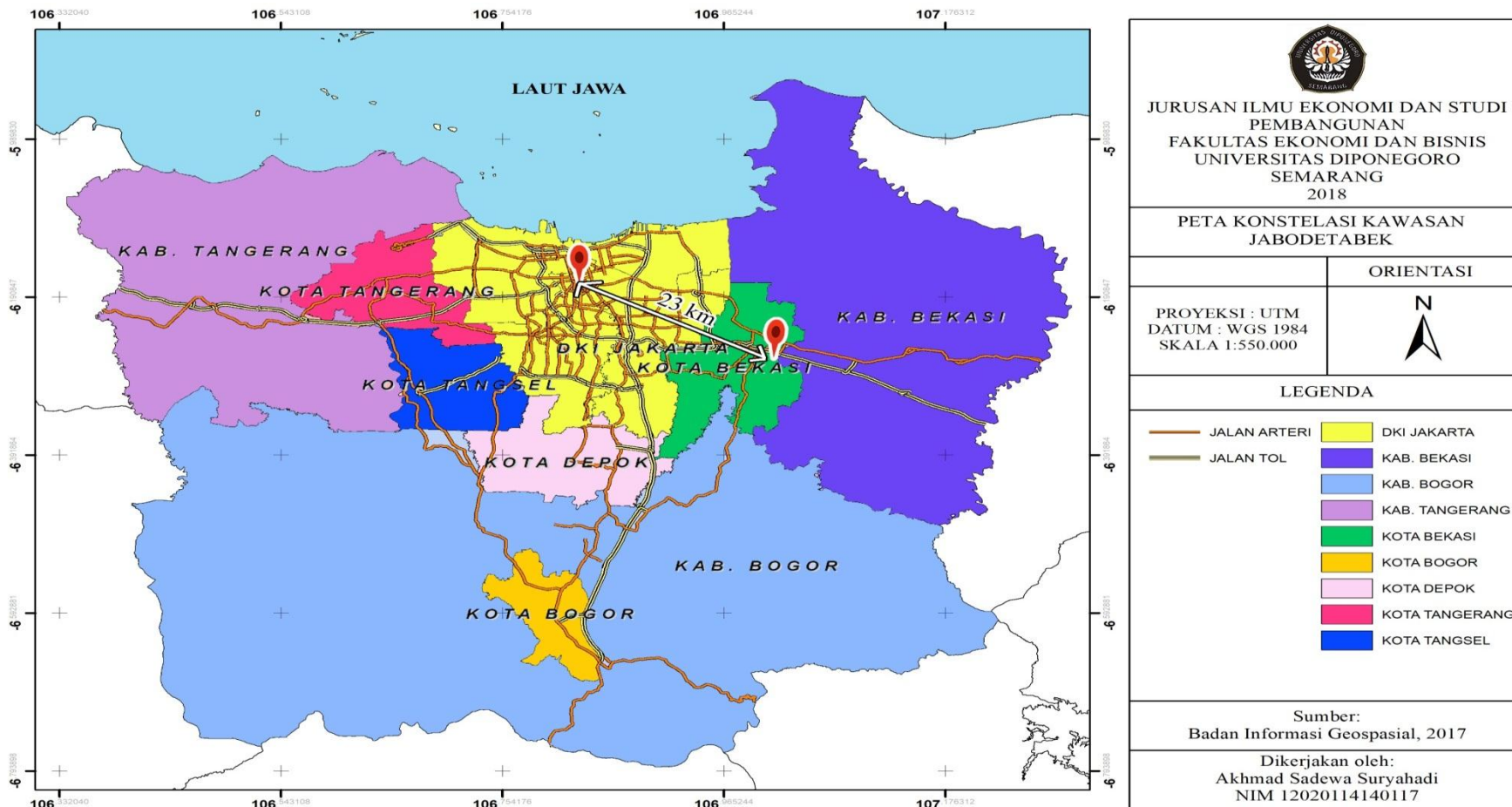
Asal Daerah	Jumlah Komuter	(%)
Kabupaten Bogor	137.137	9,92
Kota Bogor	27.874	2,02
Depok	284.093	20,55
Kabupaten Tangerang	52.822	3,82
Kota Tangerang	193.062	13,97
Kota Tangerang Selatan	210.875	15,25
Kabupaten Bekasi	116.902	8,46
Kota Bekasi	359.531	26,01
Jumlah	1.382.296	100

Sumber : BPS DKI Jakarta

Tingginya angka komuter asal Bekasi dibanding dengan daerah penyangga lainnya disebabkan banyaknya penduduk Jakarta yang melakukan migrasi ke Bekasi, tetapi masih bekerja di Jakarta. Fenomena ini disebut dengan suburbanisasi, yakni munculnya permukiman-permukiman baru dan kawasan-kawasan industri di pinggiran wilayah perkotaan. Suburbanisasi tersebut terjadi mulai medio tahun 1990-an. Menipisnya jumlah lahan di pusat kota, faktor kenyamanan tempat tinggal, dan harga lahan yang relatif lebih murah menjadi sebagian alasan dari perpindahan kaum urbanit untuk berpindah dari Jakarta ke wilayah pinggiran (Rustiadi dan Panuju, 2016).

Kota Bekasi merupakan salah satu kota yang berbatasan langsung dengan Jakarta. Kota ini merupakan daerah penyangga Jakarta yang paling banyak menyumbangkan komuter ke wilayah Jakarta. Pada tahun 2017, jumlah penduduk Kota Bekasi sebanyak 2.803.283 jiwa. Wilayah yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta serta tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang mendukung membuat interaksi kedua wilayah ini cukup tinggi. Jarak Kota Bekasi ke Pusat Kota DKI Jakarta adalah \pm 23 km (jaraktempuh.com). Gambar 1.2 menunjukkan tata letak Kota Bekasi dalam Kawasan JABODETABEK dimana letak Kota Bekasi berada di bagian timur DKI Jakarta.

Gambar 1.2
Konstelasi Kota Bekasi dalam Kawasan JABODETABEK

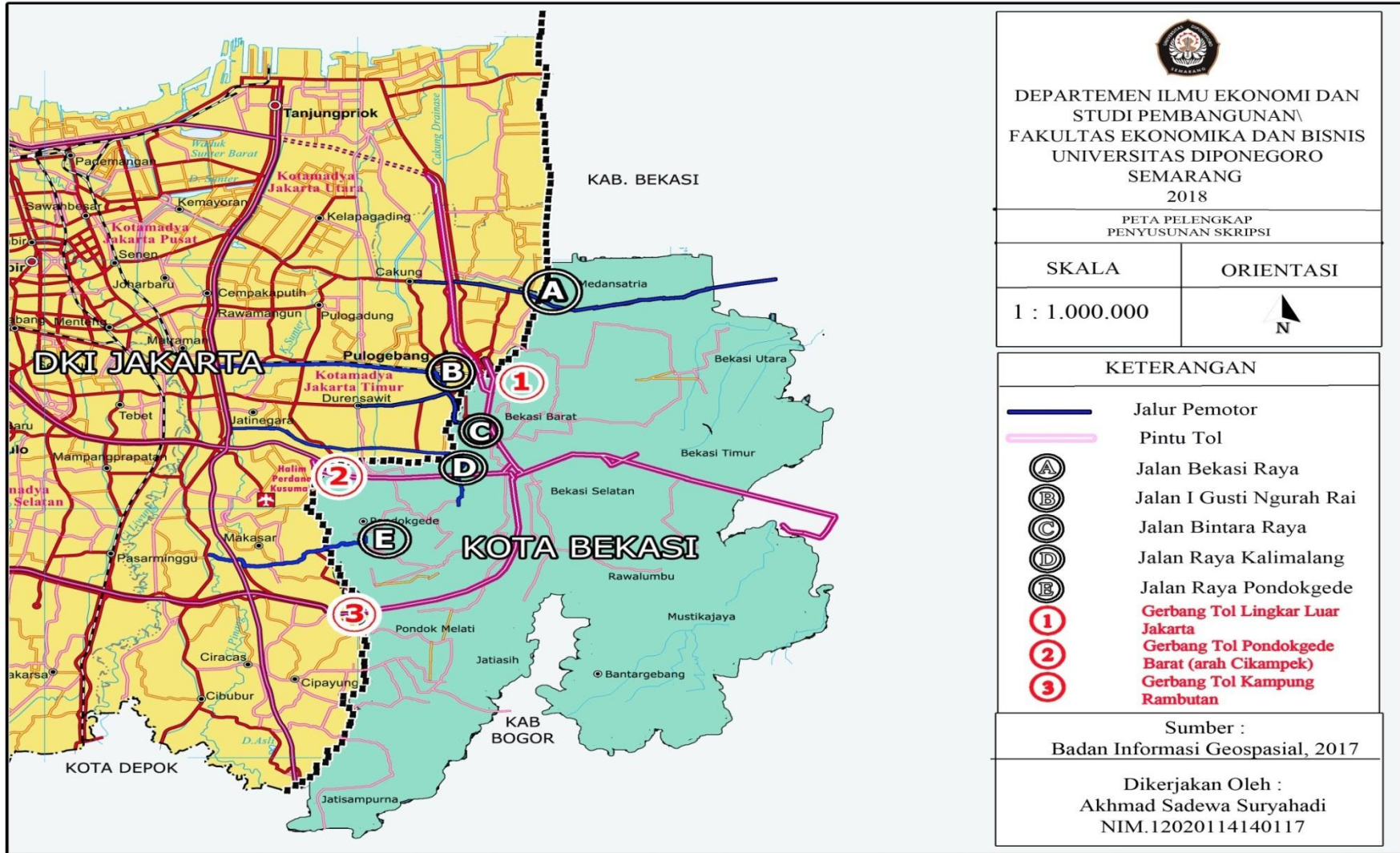


Pada studi yang dilakukan oleh Renauly (2014) mengenai pola perjalanan komuter asal Kota Bekasi ke Jakarta, menyebutkan bahwa rata-rata komuter asal Kota Bekasi menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan motor) untuk pergi ke Jakarta. Hal ini kemudian menambah volume kendaraan yang masuk ke Jakarta yang kemudian berdampak pada kemacetan.

Kemacetan tersebut terjadi setiap hari, yaitu pada jam sibuk pagi dan sore hari. Pada jam sibuk pagi (pukul 06.30 s.d 08.00), terjadi proses pergerakan kendaraan dengan volume tinggi yang bergerak dari pinggiran kota ke dalam kota. Sementara pada sore dan malam hari (pukul 16.00 s.d 19.30) terjadi hal yang sebaliknya karena semua orang kembali ke rumahnya masing-masing.

Studi yang dilakukan oleh Renauly (2014) juga menyebutkan bahwa komuter pengguna mobil pada umumnya memilih menggunakan jalan tol yang infrastrukturnya lebih bagus dengan rute koridor lebih jelas. Sementara komuter yang menggunakan sepeda motor biasanya melewati lima jalan utama, yakni Jalan Raya Pondokgede, Jalan Raya Kalimalang, Jalan Bekasi Raya (Pulogadung), Jalan I Gusti Ngurah Rai (Klender), dan Jalan Bintara Raya. Peta jalan yang dilalui pengguna mobil dan sepeda motor asal Bekasi serta kondisi kemacetan di salah satu ruas jalan penghubung Bekasi-Jakarta dijabarkan dalam Gambar 1.3 dan Gambar 1.4 berikut ini.

Gambar 1.3
Peta Jalan yang dilalui komuter Kota Bekasi menuju Daerah Khusus Ibukota Jakarta



Gambar 1.4
Kemacetan di Salah Satu Ruas Jalan Penghubung Bekasi-Jakarta



Keterangan : Kemacetan Jalan Raya Kalimalang arah Cawang (Jakarta) pukul 07.00 dan kemacetan Jalan Raya Kalimalang arah Jakasampurna (Bekasi) pukul 18.50 (Prasurvei, Mei 2018)

Kemacetan jalan terutama dari arah Bekasi menuju Jakarta memang sudah parah. Rata-rata laju kendaraan hanya kurang dari 20 km per jam. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan telah menyiapkan tiga langkah utama guna mengatasi kemacetan khususnya dari arah Bekasi ke Jakarta, yakni : (1) menerapkan kebijakan ganjil-genap; (2) membatasi jumlah kendaraan berat; dan (3) mengadakan *bus lines* (transportasi berbasis bus) dari Bekasi ke Jakarta (tribunnewes.com).

Pada tahun 2012, pemerintah telah mengintegrasikan bus umum dengan bus Transjakarta atau yang biasa disebut bus *feeder*. Kemudian, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meluncurkan Angkutan Perbatasan Terintegrasi *Busway* (APTB) yang melayani wilayah perbatasan Jakarta (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi). Pada tahun

2013, tercatat APTB melayani 17 trayek dengan jumlah armada sebanyak 193 bus yang melayani daerah penyangga menuju Kota Jakarta.

Akan tetapi, sering ditemukan berbagai permasalahan terkait operasional APTB, seperti bus yang sering keluar jalur *busway*, supir yang sering ugal-ugalan, berhenti di sembarang tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, serta bus yang sering *ngetem* untuk menunggu penumpang (karena APTB masih menggunakan sistem kejar setoran). Oleh karena itu, sejak awal 2015 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melarang Bus APTB untuk melintas di jalur Transjakarta dan menghentikan pengembangan trayek APTB (beritasatu.com).

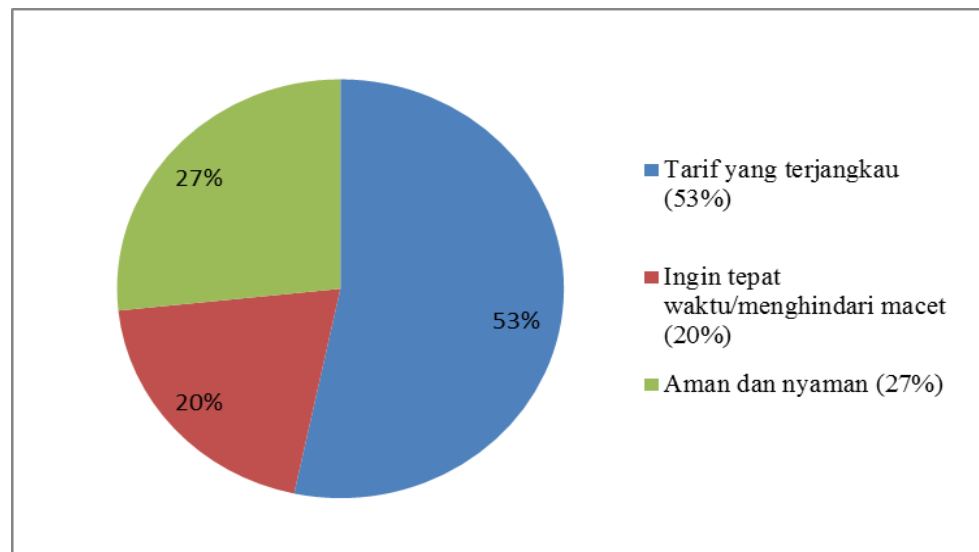
Akhirnya melalui Peraturan Presiden (Perpres) Republik Indonesia No. 103 Tahun 2015, dibentuklah Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah metropolitan JABODETABEK. JABODETABEK sebagai wilayah teraglomerasi sebenarnya telah menjadi satu kesatuan secara ekonomi yang saling terkait erat satu sama lain. Mobilitas yang terjadi di kawasan ini adalah pergerakan ulang-alik harian yang cukup tinggi. Oleh karena itu, penataan transportasi di wilayah ini tidak dapat dilakukan sendiri oleh masing-masing pemerintah daerah namun harus terpadu dan terintegrasi satu sama lain (hasil wawancara dengan Toni Tauladan selaku Kepala Sub Direktorat Angkutan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, November 2018).

Salah satu angkutan umum yang melayani trayek lintas JABODETABEK adalah bus Transjabodetabek yang dikelola oleh Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Bus Transjabodetabek merupakan moda transportasi yang berperan sebagai sarana transportasi bagi masyarakat Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang ingin berpergian ke Jakarta atau sebaliknya. Bus Transjabodetabek beroperasi di bawah pengawasan BPTJ sebagai badan yang bertugas mengawasi dan memberi izin angkutan umum lintas Jabodetabek (hasil komunikasi personal dengan Wahyu selaku Manajer Pengendalian Bisnis Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta, November 2018).

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan menyiapkan bus guna melayani penumpang dari Bodetabek yang ingin berpergian ke Jakarta dan sebaliknya. Ketika meninggalkan wilayah Jakarta bus ini melewati Lajur Khusus Angkutan Umum (LKAU) di jalan bebas hambatan (jalan tol). Hal ini ditujukan agar Bus Transjabodetabek bebas dari kemacetan lalu lintas. Ada pun tarif yang dikenakan untuk sekali jalan dari Bekasi adalah Rp 10.000 (beritatrans.com).

Berdasarkan hasil prasarvei yang dilakukan kepada 15 orang pengguna Transjabodetabek, menunjukkan bahwa faktor utama yang menjadi alasan pemilihan moda Transjabodetabek adalah faktor tarif yang terjangkau (53%), disusul dengan faktor keamanan dan kenyamanan (27%), dan faktor ketepatan waktu/menghindari macet (20%).

Gambar 1.5
Diagram faktor pemilihan moda Bus Transjabodetabek



Sumber : Pra-survei (Mei 2018)

Dengan adanya Bus Transjabodetabek, pemerintah mengharapkan perpindahan penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum pada kebijakan penguraian lalu lintas khususnya dari Bekasi ke Jakarta. Semua kebijakan kini akan saling dikoordinasikan dan disinkronkan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek di bawah pengawasan Kementerian Perhubungan (kompas.com).

Penggunaan moda transportasi Bus Transjabodetabek bagi komuter asal Kota Bekasi menarik untuk diamati dan dikaji mengingat Bus Transjabodetabek merupakan salah satu solusi kemacetan di Jakarta dan daerah penyangga. Oleh karena itu, penelitian ini akan berfokus pada faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi penduduk asal Kota Bekasi dalam memilih moda transjabodetabek untuk melakukan

komuter ke DKI Jakarta. Komuter asal Bekasi dipilih sebagai objek karena sebanyak 26,01% dari jumlah komuter di Jakarta berasal dari Kota Bekasi.

Karena terdapat sifat khusus yang melekat pada permintaan jasa transportasi, maka permintaan dan pemilihan jasa transportasi ditentukan oleh beberapa faktor. Menurut Nasution (2004) dan Lestarini (2007), pendapatan konsumen merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penggunaan moda transportasi. Semakin tinggi tingkat pendapatan maka semakin banyak jasa transportasi yang dapat dibeli oleh konsumen.

Karena tarif angkutan barang dan penumpang merupakan harga transportasi, maka generalisasi hukum permintaan berlaku pula dalam sektor transportasi (Adisasmita, 2010). Selain itu, menurut Nugroho (2013) faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi umum adalah aksesibilitas halte. Aksesibilitas dilihat dari mudah atau tidaknya halte untuk dijangkau oleh penumpang baik dari segi waktu, jarak, maupun biaya (Miro, 2005).

Pemilihan moda transportasi sangat tergantung pada faktor waktu yang dimiliki oleh penumpang (Nasution, 2004). Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Sari (2015) yang menunjukkan bahwa faktor ketepatan waktu berpengaruh positif terhadap pemilihan moda transportasi.

Persepsi keamanan dan kenyamanan menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum (Azali, 2018). Nasution (2004)

mengatakan aspek keamanan selalu menjadi tumpuan bagi penumpang dalam memilih suatu moda transportasi. Kecelakaan pada suatu moda transportasi akan mengurangi permintaan moda tersebut terutama dalam jangka pendek. Sementara menurut Morlok (1988), aspek kenyamanan dapat dijadikan segmentasi pasar tersendiri yang berhubungan dengan pilihan alternatif konsumen. Oleh karena itu, faktor-faktor yang mempengaruhi komuter asal Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek adalah pendapatan (Lestarini, 2007) (Nasution, 2004), persepsi tarif (Adisasmita, 2010), aksesibilitas halte (Nugroho, 2013) (Miro, 2005), faktor ketepatan waktu (Sari, 2015), serta keamanan dan kenyamanan (Azali, 2018) (Nasution, 2004) (Morlok, 1988).

Selain faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi penggunaan Bus Transjabodetabek, perlu juga diketahui evaluasi pasca pembelian (pemilihan moda) dari sisi konsumen (penumpang). Setelah melakukan pembelian, konsumen akan mengevaluasi apakah produk tersebut sesuai dengan harapannya atau tidak. Sehingga evaluasi dilakukan untuk melihat tingkat kepuasan konsumen terhadap barang yang telah dibelinya (Griffin dan Ebert, 1999).

Objek penelitian ini adalah penduduk Kota Bekasi yang bekerja di Jakarta dan melakukan migrasi ulang-alik (komuter) menggunakan Bus Transjabodetabek atau moda transportasi umum berbasis bus lainnya. Kriteria komuter yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seseorang yang rutin meninggalkan Kota Bekasi dan pergi ke Jakarta untuk bekerja, berdagang, sekolah, kursus, dan sebagainya tetapi secara

rutin pulang ke Kota Bekasi pada sore/malam harinya. Berdasarkan penjelasan di atas, maka judul penelitian ini adalah **“Preferensi Penduduk Kota Bekasi dalam Memilih Bus Transjabodetabek untuk Melakukan Komuter ke DKI Jakarta”**.

1.2 Rumusan Masalah

Jakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang mengalami masalah transportasi, yakni kemacetan. Kemacetan di Jakarta disebabkan oleh tidak sebandingnya volume jalan dengan jumlah kendaraan bermotor. Selain itu, kemacetan di Ibukota juga disebabkan oleh kendaraan bermotor yang dibawa oleh komuter dari daerah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, Tangerang Selatan, dan Bekasi (metrotvnews.com).

Bekasi merupakan daerah penyangga yang paling banyak menyumbang komuter di Jakarta. Dari 1.382.296 orang komuter di Jakarta, 359.531 orang (26,01%) diantaranya berasal dari Bekasi dan banyak yang membawa kendaraan pribadi untuk melakukan kegiatan komuter ke Jakarta. Hal ini membuat kemacetan di Jakarta semakin parah.

Guna mengurai kemacetan dari arah Bekasi menuju Jakarta, pemerintah telah menyediakan moda transportasi Bus Transjabodetabek agar pengguna kendaraan pribadi dapat beralih ke transportasi publik. Adapun keputusan dalam memilih moda Transjabodetabek dipengaruhi oleh faktor : (1) pendapatan; (2) persepsi tarif; (3) aksesibilitas halte; (4) faktor ketepatan waktu; serta (5) keamanan dan kenyamanan.

Responden yang dimaksud adalah komuter asal Kota Bekasi yakni seseorang yang setiap hari meninggalkan Kota Bekasi dan pergi ke Kota Jakarta untuk bekerja, berdagang, sekolah, kuliah, kursus, dan sebagainya tetapi secara rutin pulang ke Kota Bekasi pada sore/malam harinya.

Selain itu, perlu juga diketahui evaluasi pasca pembelian yang dilakukan oleh konsumen (penumpang bus). Hal ini dilakukan untuk melihat tingkat kepuasan konsumen terhadap penggunaan Bus Transjabodetabek. Oleh karena itu, untuk memfokuskan permasalahan yang akan diteliti maka dapat dirumuskan pertanyaan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh pendapatan terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek?
2. Bagaimana pengaruh persepsi tarif terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek?
3. Bagaimana pengaruh aksesibilitas halte terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek?
4. Bagaimana pengaruh faktor ketepatan waktu terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek?
5. Bagaimana pengaruh keamanan dan kenyamanan terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek?
6. Bagaimana evaluasi pasca pemilihan moda Transjabodetabek dari sisi konsumen?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh pendapatan terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek
2. Untuk menganalisis pengaruh persepsi tarif terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek
3. Untuk menganalisis pengaruh aksesibilitas halte preferensi keputusan komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek
4. Untuk menganalisis pengaruh faktor ketepatan waktu terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek
5. Untuk menganalisis pengaruh keamanan dan kenyamanan terhadap preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda Bus Transjabodetabek
6. Untuk menganalisis evaluasi pasca pemilihan moda oleh penumpang Transjabodetabek

Apabila tujuan di atas dapat tercapai, maka diharapkan penelitian ini dapat berguna bagi semua pihak yang membaca maupun pihak-pihak yang terkait di dalamnya. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah sumber informasi yang bermanfaat dalam usaha mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi

preferensi komuter asal Kota Bekasi dalam memilih moda bus Transjabodetabek.

2. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah daerah atau pihak-pihak terkait dalam penetapan kebijakan yang berhubungan dengan masalah transportasi (khususnya kemacetan) di Kota Jakarta dan sekitarnya.
3. Sebagai bahan evaluasi bagi pengelola Transjabodetabek terkait tingkat kepuasan konsumen.
4. Sebagai bahan referensi dan informasi bagi peneliti yang tertarik menyusun penelitian serupa.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk kejelasan dan ketepatan arah pembahasan pada studi ini, maka dibutuhkan sebuah sistematika penulisan. Sistematika penulisan pada studi ini terdiri dari lima bab, yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN. Berisi latar belakang masalah penelitian yang kemudian ditetapkan perumusan masalahnya, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : TELAAH PUSTAKA. Telaah pustaka berisi landasan teori yang mendukung penelitian, bahasan hasil-hasil penelitian terdahulu yang sejenis, kerangka pemikiran, dan hipotesis (bila memungkinkan).

BAB III : METODE PENELITIAN. Berisi penjelasan mengenai bagaimana penelitian akan dilaksanakan secara operasional, yakni variabel penelitian dan

definisi operasional variabel, populasi dan sample, jenis sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis data.

BAB IV : HASIL DAN ANALISIS. Bab ini membahas mengenai deskripsi objek penelitian, analisis kualitatif dan/atau kuantitatif, dan interpretasi hasil. Pada bagian ini juga memberikan argumentasi atau dasar pembenaran penelitian.

BAB V : PENUTUP. Bab ini memuat simpulan, keterbatasan penelitian, dan saran. Simpulan merupakan penyajian secara ringkas apa yang telah diperoleh dari pembahasan. Keterbatasan penelitian menguraikan tentang kelemahan dan kekurangan yang ditemukan setelah dilakukan analisis dan interpretasi hasil. Saran merupakan anjuran disampaikan kepada pihak yang berkepentingan terhadap penelitian, dapat berupa implikasi kebijakan dan saran penelitian yang akan datang.