

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA**

**PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI**



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2023**

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA**

sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

**PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI**

**A011191046**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2023**

# SKRIPSI

## ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA

disusun dan diajukan oleh

**PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI**

**A011191046**

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi

Makassar, 03 Oktober 2023

Pembimbing Utama



Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM®.  
NIP. 19690413 199403 1 003

Pembimbing Pendamping



Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF.  
NIP. 19681221 199512 1 001

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi & Bisnis  
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.  
NIP. 19740715 200212 1 003

# SKRIPSI

## ANALISIS PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI BUS ANTAR KOTA DALAM PROVINSI RUTE MAKASSAR- TORAJA



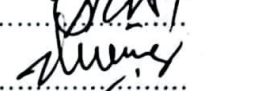

disusun dan diajukan oleh

**PRIMAZARIA NESTSON PANGLOLI**

**A011191046**

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal **03 Oktober 2023** dan  
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,  
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM®.	Ketua	1 
2.	Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF.	Sekretaris	2 
3.	Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.	Anggota	3 
4.	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM®.	Anggota	4 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi & Bisnis  
Universitas Hasanuddin

  
  
**Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®.**  
NIP. 19740715 200212 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Primazaria Nestson Pangloli  
NIM : A011191046  
Program Studi : Ilmu Ekonomi  
Jenjang : Sarjana (S1)

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul  
**“Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi  
Rute Makassar–Toraja”**

adalah hasil karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah lain yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, serta tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini serta disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 03 Oktober 2023

Yang membuat pernyataan



**Primazaria Nestson Pangloli**  
NIM. A011191046

## PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat, anugerah, dan kasih karunia-Nya sehingga penulis dapat diperkenankan menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja**” sebagai tugas akhir yang disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) pada Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa selama proses perkuliahan berlangsung, ada begitu banyak proses serta lika-liku yang harus dilalui. Namun, berkat topangan Tuhan melalui orang-orang terdekat memampukan penulis untuk dapat bertahan hingga di titik ini. Cinta kasih, kekuatan, dan keyakinan yang teguh dalam pengharapan telah menjadi fondasi yang tak tergantikan dalam perjalanan penulis.

Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih yang tidak terhingga dan penghargaan setinggi-tingginya kepada kedua orang tua terkasih, Bapak Ir. Navius Yul Pangloli dan Ibu Ester Seran, S.E. yang telah banyak memberikan didikan, nasihat, dukungan secara lahir maupun batin, serta doa yang tiada henti kepada penulis dengan penuh keikhlasan dan kasih sayang yang tak terhingga. Tak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada saudara (adik) terkasih, Prisma Surya Stevius Pangloli yang selalu memberikan dukungan dan membersamai penulis melalui segala proses dalam hal apapun. Semoga Tuhan senantiasa menyertai dan mengiringi dalam setiap langkah kehidupan dengan merasakan kebesaran kasih karunia-Nya yang tak terhingga atas setiap tanggung jawab dan perbuatan yang begitu berarti bagi penulis.

Tak luput pula penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada keluarga besar penulis dimanapun berada. Terima kasih atas dukungan dalam doa yang diberikan kepada penulis serta motivasi atas keberanian dalam meyakinkan penulis untuk mampu menyelesaikan studi Sarjana (S1) di Perguruan Tinggi bahwa rencana Tuhan selalu yang terbaik meskipun tidak cepat, namun akan tepat pada waktunya. Semoga Tuhan senantiasa dapat membalas segala kebaikan atas segala bentuk dukungan yang telah diberikan selama ini.

Skripsi ini merupakan sebuah karya penulis yang masih jauh dari kata sempurna atas segala keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Sebuah tulisan yang bahkan oleh penulis sendiri pun tak dapat menyangkal untuk mengakuinya sebagai sebuah karya yang masih belum layak dibaca. Oleh karena itu, penulis mohon maaf sebesar-besarnya atas segala kekurangan yang mungkin ada dalam penulisan skripsi ini.

Proses perjalanan penulis sejak awal mula melangkahkan kaki di dunia perkuliahan hingga memasuki tahap penyusunan skripsi ini juga tidak lepas dari segala bentuk bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini izinkan penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Abdul Rahman Kadir, S.E., M.Si., CIPM., CWM., CRA., CRP. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis beserta jajarannya.
3. Bapak Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®. selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi dan Ibu Dr. Fitriwati Djam'an, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Departemen Ilmu Ekonomi. Terima kasih atas segala bantuan yang

senantiasa diberikan hingga penulis dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

4. Bapak Dr. Paulus Uppun, M.A. selaku dosen penasehat akademik terdahulu dan Bapak Rakhmat Nurul Prima Nugraha, S.E., M.Sc. selaku dosen penasehat akademik saat ini. Terima kasih atas segala bantuannya, baik berupa arahan maupun motivasi kepada penulis selama menjalankan studi di Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.
5. Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CSF., CWM<sup>®</sup>. selaku dosen pembimbing utama dan Bapak Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF. selaku dosen pembimbing pendamping. Terima kasih atas segala motivasi, dorongan, dan waktu yang telah diberikan kepada penulis dengan penuh keikhlasan dan kesabaran selama proses bimbingan dalam penyusunan skripsi ini. Penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya apabila selama proses bimbingan skripsi secara tidak sengaja penulis telah melakukan kesalahan yang menyinggung perasaan Bapak dosen pembimbing sekalian, baik melalui perkataan maupun perbuatan. Semoga Tuhan senantiasa memberikan kesehatan dan kemudahan dalam segala urusan Bapak sekalian.
6. Bapak Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM<sup>®</sup>. dan Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM<sup>®</sup>. selaku dosen penguji. Terima kasih telah memberikan saran maupun kritik yang konstruktif dalam penyempurnaan skripsi ini sehingga penulis dapat memperoleh pengetahuan-pengetahuan baru dari berbagai sudut pandang agar menjadi lebih baik dari sebelumnya.



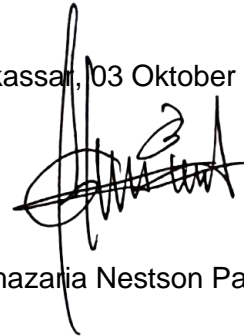
7. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasihat kepada penulis selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
8. Segenap Pegawai Akademik, Kemahasiswaan, serta Perpustakaan *E-Library* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Terima kasih Bapak dan Ibu yang telah membantu dalam pengurusan administrasi, persuratan, maupun berkas lainnya selama proses pendidikan di Universitas Hasanuddin.
9. Segenap pihak dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk melakukan penelitian. Terima kasih atas sumbangan pemikiran, data, dan informasi yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini sehingga penelitian ini dapat berjalan dengan baik.
10. Seluruh teman-teman dan rekan-rekan seperjuangan penulis. Terima kasih yang begitu dalam atas segala bentuk dukungan dan motivasi selama proses perkuliahan hingga tahap penyusunan skripsi ini. Terima kasih juga atas kerjasama yang baik dan pengalaman berharga yang penulis dapatkan selama ini. Semoga kita semua dapat mencapai kesuksesan dalam menggapai impian dan harapan di masa depan.

Terakhir, penulis ingin menyampaikan apresiasi yang tulus kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, baik yang memberikan kontribusi secara langsung maupun tidak langsung dalam penelitian ini. Segala bentuk dukungan dan bantuan yang diberikan telah memberikan dampak yang sangat berarti bagi penulis atas kelancaran dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap hasil dari penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang berharga untuk kemajuan ilmu pengetahuan dan pemahaman yang lebih intensif terkait topik yang ingin diteliti. Karya yang mendidik, karya yang berkualitas, dan karya yang layak baca menjadi sebuah harapan yang tak hanya merujuk kepada penulis sendiri, tetapi juga kepada para pembaca sekalian, baik secara sengaja maupun tidak sengaja dalam membaca skripsi ini. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan menjadi pijakan untuk eksplorasi dalam penelitian selanjutnya.

Demikian kata pengantar yang penulis paparkan, atas segala ucapan yang tidak berkenan dalam penulisan skripsi ini, penulis memohon maaf sebesar-besarnya. Sekian dan terima kasih.

Makassar, 03 Oktober 2023



Primazaria Nestson Pangloli

## ABSTRAK

### **Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja**

Primazaria Nestson Pangloli  
Sanusi Fattah  
Hamrullah

Penelitian ini bertujuan untuk menguji dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan model survei kuesioner kepada pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja secara *online* dalam bentuk *Google Form* yang disebar secara acak dengan menggunakan metode *simple random sampling*, serta dilakukan observasi untuk mengamati fenomena yang terjadi di lapangan secara langsung. Adapun data sekunder yang diperoleh secara langsung melalui berbagai sumber kepustakaan yang berasal dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai data pendukung dalam penelitian ini. Metode analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda dengan menggunakan program SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan dan tarif angkutan lain secara signifikan berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Sebaliknya, tarif, kenyamanan, keamanan, dan keandalan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi.

**Kata Kunci:** Permintaan Jasa Transportasi, Transportasi Bus, Makassar, Toraja

## ABSTRACT

### ***Demand Analysis of Inter–City Intra–Provincial Bus Transportation Services on The Makassar–Toraja Route***

Primazaria Nestson Pangloli  
Sanusi Fattah  
Hamrullah

*This research aims to examine and analyze the factors affecting demand for Inter–City Intra–Provincial (AKDP) bus transportation services on the Makassar–Toraja route. The data used in this research is primary data obtained through interviews with a questionnaire survey model to users of Inter–City Intra–Provincial (AKDP) bus transportation services on the Makassar–Toraja route conducted online in the form of a Google Form distributed randomly using the simple random sampling method, as well as performing observations to observe phenomena occurring in the field directly. Secondary data was obtained directly through various library sources from the Department of Transportation South Sulawesi Province as supporting data in this research. The data analysis method used is multiple linear regression using the SPSS program. The research results show that income and other transportation rates significantly negatively affect demand for transportation services. In contrast, rates, comfort, security, and reliability significantly positively affect demand for transportation services.*

**Keywords:** *Demand Transportation Services, Bus Transportation, Makassar, Toraja*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	13
1.3. Tujuan Penelitian .....	14
1.4. Manfaat Penelitian .....	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>16</b>
2.1. Landasan Teori.....	16
2.1.1. Teori Permintaan .....	16
2.1.2. Teori Permintaan Jasa Transportasi .....	18
2.1.3. Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi .....	20
2.1.4. Model Perilaku Konsumen Jasa Transportasi .....	22
2.1.5. Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi .....	24
2.1.6. Pendapatan .....	25
2.1.7. Tarif .....	26
2.1.8. Tarif Angkutan Lain.....	26
2.1.9. Kenyamanan .....	27
2.1.10. Keamanan .....	27
2.1.11. Keandalan .....	28
2.2. Hubungan Antar Variabel.....	28
2.2.1. Hubungan Pendapatan dengan Permintaan Jasa Transportasi .	28

2.2.2. Hubungan Tarif dengan Permintaan Jasa Transportasi .....	29
2.2.3. Hubungan Tarif Angkutan Lain dengan Permintaan Jasa Transportasi.....	30
2.2.4. Hubungan Kenyamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi	30
2.2.5. Hubungan Keamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi ...	31
2.2.6. Hubungan Keandalan dengan Permintaan Jasa Transportasi....	31
2.3. Penelitian Terdahulu .....	32
2.4. Kerangka Pikir Penelitian .....	35
2.5. Hipotesis Penelitian.....	39
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
3.1. Lokasi Penelitian .....	40
3.2. Jenis dan Sumber Data.....	40
3.3. Metode Pengumpulan Data.....	41
3.4. Metode Penarikan Sampel .....	43
3.5. Model Analisis Data .....	45
3.6. Definisi Operasional Variabel .....	51
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>54</b>
4.1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.....	54
4.1.1. Profil Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.....	54
4.1.2. Perusahaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja.....	55
4.2. Karakteristik Responden .....	58
4.2.1. Distribusi Responden Menurut Usia .....	59
4.2.2. Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin .....	60
4.2.3. Distribusi Responden Menurut Jumlah Anggota Keluarga.....	60
4.2.4. Distribusi Responden Menurut Pendidikan Terakhir.....	61
4.2.5. Distribusi Responden Menurut Pekerjaan .....	62
4.3. Tabulasi Preferensi Konsumen Jasa Transportasi .....	63
4.3.1. Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Kelas Ekonomi dan Non–Ekonomi.....	63
4.3.2. Permintaan Jasa Transportasi Menurut Tujuan Penggunaan.....	66
4.4. Tabulasi Hubungan Variabel Dependen dengan Variabel Independen	67
4.5. Hasil Estimasi Data .....	74
4.6. Pembahasan.....	77

4.6.1. Hasil Estimasi Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi .....	78
4.6.2. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	80
4.6.3. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Angkutan Lain Terhadap Permintaan Jasa Transportasi .....	82
4.6.4. Hasil Estimasi Pengaruh Kenyamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi .....	86
4.6.5. Hasil Estimasi Pengaruh Keamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	89
4.6.6. Hasil Estimasi Pengaruh Keandalan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi.....	92
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>96</b>
5.1 Kesimpulan .....	96
5.2 Saran .....	98
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>100</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>106</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus .....	5
Tabel 1.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus .....	10
Tabel 4.1. Nama Perusahaan Otobus (PO) yang Beroperasi Melalui Rute Makassar–Toraja.....	55
Tabel 4.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus.....	56
Tabel 4.3. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus.....	57
Tabel 4.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	59
Tabel 4.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	60
Tabel 4.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga ...	61
Tabel 4.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	62
Tabel 4.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	63
Tabel 4.9. Sebaran Responden Menurut Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Ekonomi dan Non–Ekonomi .....	64
Tabel 4.10. Sebaran Responden Menurut Tujuan Penggunaan Jasa Transportasi .....	67
Tabel 4.11. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Pendapatan .....	68
Tabel 4.12. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif .....	69
Tabel 4.13. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif Angkutan Lain.....	70
Tabel 4.14. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Kenyamanan.....	71
Tabel 4.15. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keamanan .....	72
Tabel 4.16. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keandalan.....	73
Tabel 4.17. Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda.....	74



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pikir Penelitian .....	38
---	----

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Transportasi merupakan bagian tak terpisahkan dari kemajuan peradaban manusia. Perkembangan transportasi telah berkontribusi dalam mengubah dan mempengaruhi berbagai aspek kehidupan manusia. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2017) menyatakan bahwa transportasi hadir sebagai kebutuhan dasar keempat setelah sandang, pangan, dan papan. Dalam aspek dinamika sosial, transportasi menjadi bagian dari sifat manusia yang mencerminkan keinginan untuk mudik dalam rangka menjaga ikatan dengan keluarga di kampung halaman dan merayakan tradisi saat mendekati hari raya. Maka dari itu, kemajuan dalam bidang transportasi tidak hanya meningkatkan mobilitas penduduk dan logistik, tetapi juga membawa perubahan budaya dan memperkaya keragaman dalam kehidupan bermasyarakat.

Transportasi kerap dijuluki sebagai urat nadi dalam perekonomian dan berperan sebagai penopang sasaran pembangunan. Pertumbuhan ekonomi merupakan tolak ukur perkembangan suatu wilayah dari sektor ekonomi yang memberikan informasi tentang tingkat perubahan ekonomi (Limbong et al., 2020). Dalam aspek kehidupan sosial ekonomi masyarakat, keberadaan transportasi diperlukan dalam membantu kegiatan di berbagai sektor, seperti pertanian, pariwisata, perdagangan, perindustrian, pendidikan, kesehatan, pertambangan, dan sektor lainnya untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, maka tidak akan tercapai hasil yang memuaskan.

Pada dasarnya, transportasi diibaratkan sebagai sebuah perjalanan, dimana seseorang dapat memasuki atau keluar dari sistem transportasi pada titik-titik tertentu. Titik-titik ini disebut sebagai jaringan transportasi. Jaringan transportasi dapat dibentuk melalui berbagai jenis, seperti jalan raya; rel kereta api; penyeberangan; sungai dan danau; laut; udara; serta pipa. Setiap jenis jaringan transportasi memiliki karakteristik teknis yang berbeda-beda dan digunakan sesuai pada kondisi geografis daerah tertentu (Hupkes, 1972).

Transportasi didefinisikan sebagai proses kegiatan pengangkutan barang atau jasa dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Proses ini mencakup perjalanan dari titik asal (*origin*) sebagai tempat dimulainya sebuah perjalanan ke titik tujuan (*destination*) sebagai tempat berakhirnya perjalanan tersebut (Adisasmita, 2010). Pengguna jasa transportasi biasanya harus membayar untuk menggunakan jasa transportasi dan harus disesuaikan dengan rencana pembangunan sektor transportasi yang memperhitungkan biaya dan manfaat yang diperoleh dari perubahan tertentu pada sistem transportasi (Morlok, 1978).

Dalam analisis ekonomi, kebutuhan akan transportasi dapat timbul dari pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan atau memaksimalkan keuntungan bagi rumah tangga dan perusahaan. Penggunaan jasa transportasi juga sangat membantu penggunaan barang lain. Oleh karena itu, permintaan terhadap transportasi sering disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*), yaitu permintaan yang tidak langsung dibutuhkan, tetapi sebagai akibat dari membeli atau mencari jasa atau barang lain (Djajasinga, 2022).

Transportasi bukan hanya sekedar sarana untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga memiliki manfaat yang lebih dalam melalui utilitas tempat dan utilitas waktu. Utilitas tempat (*place utility*) adalah peningkatan nilai

ekonomis suatu barang atau jasa yang diperoleh dengan memindahkannya dari suatu tempat yang memiliki nilai lebih rendah ke tempat yang memiliki nilai lebih tinggi. Sementara utilitas waktu (*time utility*) adalah kemampuan suatu barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan disediakan pada waktu yang tepat dan diterima oleh konsumen tepat waktu (Kadir, 2006).

Utilitas suatu barang konsumsi berpengaruh terhadap manfaat atau keuntungan yang diperoleh kepada konsumen. Utilitas yang diterima sebagai *benefit returns* berkaitan dengan tingkat kepuasan konsumen saat memperoleh atau mengonsumsi suatu barang atau jasa. Dengan demikian, konsumen mengharapkan harga yang dibayarkan sebanding dengan manfaat yang diperoleh. Utilitas juga dipengaruhi oleh preferensi, persepsi, dan keadaan individu. Meskipun dua orang memiliki karakteristik yang sama, mereka tidak selalu mengonsumsi barang dengan barang yang sama. Pembelian barang yang sama oleh orang yang berbeda dapat disebabkan oleh alasan dan tujuan yang berbeda pula. Selain itu, utilitas suatu barang dapat berubah dari waktu ke waktu atau dari tempat ke tempat (Budiarso et al., 2010).

Dalam memilih jasa transportasi, terdapat dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan, yaitu golongan *captive* dan golongan *choice*. Golongan *captive* adalah masyarakat yang terpaksa menggunakan jasa transportasi karena ketiadaan mobil pribadi. Kaum ini adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah). Golongan *choice* adalah masyarakat yang memiliki kemudahan akses menggunakan kendaraan pribadi dan dapat juga memilih menggunakan jasa transportasi. Kaum ini adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat) (Haradongan, 2014).

Meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi tercermin dalam keberadaan beragam pilihan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan dalam melakukan aktivitas perjalanan. Pergerakan atau mobilitas penduduk mengakibatkan peningkatan jumlah jasa transportasi yang dibutuhkan. Transportasi bus menjadi salah satu jenis transportasi yang umum digunakan oleh penduduk dalam perjalanan antara Makassar dan Toraja karena dapat memenuhi kebutuhan dengan fasilitas yang berkualitas terbaik dan harga yang lebih terjangkau jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi, mobil sewa/rental, atau transportasi udara.

Makassar adalah kota yang menjadi pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, dan pemerintahan di Sulawesi Selatan. Daerah ini menjadi tujuan utama bagi penduduk yang ingin mengubah taraf hidup menjadi lebih baik. Selain itu, Makassar juga berperan sebagai tempat transit bagi penduduk yang ingin bepergian menuju daerah lain di Sulawesi Selatan dan sekitarnya, atau menuju kota-kota lain di luar zona Sulawesi Selatan dan sekitarnya. Sementara itu, Toraja adalah salah satu daerah di Sulawesi Selatan yang memiliki kekayaan alam dan budaya yang unik. Keunikan ini menjadikan Toraja sebagai salah satu daerah tujuan (destinasi) wisata yang banyak dikunjungi oleh para wisatawan, baik lokal maupun mancanegara.

Kedua daerah ini seringkali menjadi titik awal atau titik akhir keberangkatan bagi penduduk migrasi, baik secara permanen maupun non-permanen yang ingin menuju Toraja atau sebaliknya karena memiliki akses transportasi yang mudah, khususnya melalui perjalanan darat menggunakan jasa transportasi bus. Kehadiran transportasi bus sangat berpengaruh bagi penduduk yang hendak melakukan perjalanan ke Toraja atau sebaliknya untuk berbagai aktivitas, seperti

mudik, merantau, perjalanan dinas, berwisata, atau tujuan lainnya. Sehubungan dengan pengoperasian rute tersebut, maka rute Makassar–Toraja merupakan salah satu rute yang dilalui oleh lintasan bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Sulawesi Selatan yang memiliki potensi besar dalam mendorong peningkatan kualitas jasa transportasi dengan nyaman, aman, andal dan harga yang terjangkau.

Tabel 1.1. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus

No.	Kelas Transportasi Bus	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Ekonomi</b>							
1.	Economy (Non–AC)	2.424	3.745	753	2.040	3.460	<b>12.422</b>
2.	Economy (AC)	64.158	79.053	22.129	50.130	68.698	<b>284.168</b>
<b>Total Ekonomi</b>		<b>66.582</b>	<b>82.798</b>	<b>22.882</b>	<b>52.170</b>	<b>72.158</b>	<b>296.590</b>
<b>Non–Ekonomi</b>							
1.	Executive	6.167	12.720	3.864	11.887	15.756	<b>50.394</b>
2.	Super VIP	9.419	13.798	2.371	12.983	15.084	<b>53.655</b>
3.	High Class	40.618	38.526	7.484	21.602	18.035	<b>126.265</b>
4.	Sleeper Seat	15.015	16.704	7.038	17.626	22.353	<b>78.736</b>
5.	Double Decker	3.380	5.300	1.012	3.695	2.517	<b>15.904</b>
6.	La Primer	4.560	3.615	612	2.809	2.559	<b>14.155</b>
7.	Air Bus	-	-	-	-	5.925	<b>5.925</b>
<b>Total Non–Ekonomi</b>		<b>79.159</b>	<b>90.663</b>	<b>22.381</b>	<b>70.602</b>	<b>82.229</b>	<b>345.034</b>
<b>TOTAL</b>		<b>145.741</b>	<b>173.461</b>	<b>45.263</b>	<b>122.772</b>	<b>154.387</b>	<b>641.624</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 1.1. menunjukkan bahwa proporsi jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tahun 2018–2022, baik kelas ekonomi maupun non–ekonomi mengalami perkembangan secara fluktuatif. Secara keseluruhan, jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebanyak 173.461 orang, kemudian mengalami penurunan secara signifikan, sehingga pada 2020 tercatat sebanyak 45.263 orang.

Jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja pada tahun 2020 secara keseluruhan mengalami penurunan yang signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Adanya pembatasan perjalanan, penutupan destinasi wisata, dan kekhawatiran akan penyebaran virus Covid-19 telah mengakibatkan permintaan jasa transportasi menurun secara signifikan. Banyak individu telah mengurangi atau bahkan menghindari perjalanan jarak jauh, khususnya melalui perjalanan darat menggunakan jasa transportasi bus. Setelah penyebaran Covid-19 mulai menurun dan situasi mulai membaik, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja mulai mengalami peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi secara menyeluruh pada tahun-tahun berikutnya.

Dalam lima tahun terakhir, secara keseluruhan menunjukkan bahwa jumlah pengguna jasa transportasi bus kelas non–ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas ekonomi. Namun pada tahun 2020, jumlah pengguna jasa transportasi bus kelas ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas non–ekonomi. Tercatat bahwa pada tahun 2019, jumlah pengguna jasa transportasi bus tertinggi mencapai 82.798 orang untuk kelas ekonomi dan 90.663 orang untuk kelas non–ekonomi. Sementara pada tahun 2020, jumlah pengguna jasa transportasi bus terendah mencapai 22.882 orang untuk kelas ekonomi dan 22.381 orang untuk kelas non–ekonomi.

Menelusuri data dalam lima tahun terakhir untuk masing-masing kelas transportasi bus, terlihat bahwa pada kategori transportasi bus kelas ekonomi untuk jenis kelas *Ekonomi (AC)* memiliki jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi sebanyak 284.168 orang. Jika ditinjau secara per tahun, transportasi bus kelas ekonomi mencapai jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi tercatat pada

tahun 2019 untuk jenis kelas *Economy (AC)* sebanyak 79.053 orang, sedangkan jumlah pengguna jasa transportasi terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *Economy (Non-AC)* sebanyak 753 orang. Sementara untuk kelas non-ekonomi, jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *High Class* sebanyak 40.618 orang, sedangkan jumlah pengguna jasa transportasi terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *La Primer* sebanyak 612 orang. Adapun jenis bus yang baru beroperasi pada tahun 2022 untuk rute Makassar–Toraja, yaitu jenis kelas *Air Bus* dengan jumlah pengguna jasa transportasi sebanyak 5.925 orang. Bervariasinya permintaan konsumen adalah langkah yang dapat diambil oleh Perusahaan Otobus (PO) dalam memperkenalkan jenis kelas bus baru untuk memenuhi kebutuhan perjalanan yang variatif.

Kebutuhan dan keinginan seseorang sangat tergantung pada pendapatan yang mencerminkan daya beli seseorang untuk membeli barang atau jasa. Kebutuhan adalah hal-hal yang diperlukan untuk mempertahankan kehidupan dan kesejahteraan seseorang. Kebutuhan ini menjadi prioritas utama dalam penggunaan pendapatan. Di sisi lain, keinginan adalah hal-hal yang diharapkan tetapi tidak diperlukan secara langsung untuk kelangsungan hidup. Kemampuan seseorang untuk memenuhi keinginan tersebut tergantung pada tingkat pendapatan masing-masing. Selain itu, tarif angkutan barang atau tarif penumpang sebagai harga jasa transportasi juga mempengaruhi seseorang untuk memilih jasa transportasi sesuai pendapatan yang diperoleh. Perlu diketahui bahwa permintaan jasa transportasi terjadi ketika ada perbedaan dalam kegunaan barang atau jasa di antara dua tempat yang menyebabkan permintaan yang lebih tinggi di salah satu tempat daripada yang lainnya (Siwu, 2021). Maka dari itu,



pemilihan jasa transportasi didorong oleh kebutuhan aktivitas dan pertimbangan kriteria prioritas sebagai sarana untuk mencapai kepuasan menggunakan jasa transportasi.

Menurut Badan Pusat Statistik, bus adalah kendaraan untuk mengangkut lebih dari 8 (delapan) orang termasuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Bus memegang peranan penting sebagai bagian dari transportasi darat karena dapat mengangkut pengguna jasa transportasi dalam jumlah besar dari satu kota ke kota lain. Maka dari itu, perjalanan dari Makassar menuju Toraja atau sebaliknya membutuhkan waktu sekitar 8-9 jam tergantung pada kondisi jalan dan waktu keberangkatan dengan jarak tempuh sekitar  $\pm$ 350 kilometer.

Terdapat Perusahaan Otobus (PO) yang memiliki aksesibilitas perjalanan rute Makassar–Toraja dengan variasi pilihan kelas transportasi bus. Variasi kelas transportasi bus yang melayani rute Makassar–Toraja terdiri dari 2 kategori, yaitu Kelas Ekonomi (AC dan Non–AC) dan Kelas Non–Ekonomi (*Executive, Super VIP, High Class, Sleeper Seat, Double Decker, La Primer, dan Air Bus*). Beberapa Perusahaan Otobus (PO) mungkin lebih fokus pada kualitas pelayanan dengan fasilitas yang lebih lengkap, sementara Perusahaan Otobus (PO) yang lain mungkin lebih fokus pada harga yang lebih terjangkau dengan fasilitas yang lebih sederhana. Meskipun semua Perusahaan Otobus (PO) tersebut memiliki aksesibilitas perjalanan dengan rute yang sama, namun tidak semua memiliki fasilitas dengan harga yang sama. Oleh karena itu, masing-masing Perusahaan Otobus (PO) mengadopsi strategi lain seperti diferensiasi layanan untuk membedakan diri dari pesaing dan menarik konsumen dengan nilai tambah yang unik.

Umumnya, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja sudah dilengkapi dengan sistem pendingin udara (AC), baik dalam kelas ekonomi maupun non–ekonomi. Hal ini dilakukan karena Perusahaan Otobus (PO) meninjau bahwa konsumen lebih cenderung memilih transportasi dengan fasilitas yang termasuk ke dalam kelas kategori ‘VIP dan VVIP. Sementara itu, transportasi bus yang termasuk ke dalam kategori transportasi bus non–AC sudah mengalami penurunan karena jumlah permintaan yang semakin sedikit, sehingga saat ini hanya satu Perusahaan Otobus (PO) yang masih mengoperasikan bus non–AC di rute tersebut.

Keberadaan transportasi bus kelas non–ekonomi hanyalah memegang peranan sebagai pelengkap satu sama lain dalam memenuhi berbagai kebutuhan perjalanan di kalangan pengguna jasa transportasi. Menariknya, fakta di lapangan mengungkapkan bahwa permintaan untuk kelas non–ekonomi jauh lebih tinggi daripada kelas ekonomi. Hal ini dapat dibuktikan melalui ketersediaan armada bus yang lebih banyak untuk kelas non–ekonomi dibandingkan dengan kelas ekonomi bagi sebagian perusahaan jasa transportasi yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja, sehingga konsumen dapat memiliki banyak opsi untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi sesuai dengan preferensi masing-masing. Akan tetapi, ada pula sebagian perusahaan jasa transportasi yang hanya mengoperasikan transportasi bus kelas ekonomi untuk rute Makassar–Toraja dengan mempertimbangkan sebagian konsumen yang memiliki keterbatasan kemampuan finansial, sehingga perusahaan tersebut tetap akan fokus dalam menetapkan harga yang terjangkau dengan kualitas yang memadai.

Kebutuhan konsumen yang meningkat terhadap jasa transportasi memiliki dampak yang berpengaruh pada pertumbuhan perusahaan yang bergerak di

bidang transportasi. Dalam hal ini, perusahaan berlomba untuk memenuhi tingginya permintaan jasa transportasi dari konsumen, sehingga terjadi persaingan bisnis dalam bidang jasa transportasi (Ningsi dan Putriyani, 2019). Setiap perusahaan jasa transportasi memiliki keunggulan masing-masing, baik dalam kualitas pelayanan maupun harga. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Utami et al. (2019), strategi penetapan harga oleh perusahaan memposisikan jasa transportasi sebagai tujuan utama untuk menarik minat konsumen, dimana salah satu metode yang digunakan adalah *demand based pricing*, yang berarti penetapan harga didasarkan pada permintaan. Oleh karena itu, setiap perusahaan harus memiliki strategi yang tepat mendorong peningkatan kualitas jasa transportasi yang akan diterima oleh konsumen.

Tabel 1.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Kelas Transportasi Bus

No.	Kelas Transportasi Bus	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Ekonomi</b>							
1.	Economy (Non–AC)	177	305	73	151	204	<b>910</b>
2.	Economy (AC)	3.873	3.862	1.149	2.212	3.478	<b>14.574</b>
<b>Total Ekonomi</b>		<b>4.050</b>	<b>4.167</b>	<b>1.222</b>	<b>2.363</b>	<b>3.682</b>	<b>15.484</b>
<b>Non–Ekonomi</b>							
1.	Executive	384	645	276	534	858	<b>2.697</b>
2.	Super VIP	752	827	182	791	898	<b>3.450</b>
3.	High Class	11.935	1.876	416	1.056	1.127	<b>6.410</b>
4.	Sleeper Seat	845	1.353	439	691	1.262	<b>4.590</b>
5.	Double Decker	264	244	60	156	181	<b>905</b>
6.	La Primer	228	214	47	175	189	<b>853</b>
7.	Air Bus	-	-	-	-	352	<b>352</b>
<b>Total Non–Ekonomi</b>		<b>4.408</b>	<b>5.159</b>	<b>1.420</b>	<b>3.403</b>	<b>4.867</b>	<b>19.257</b>
<b>TOTAL</b>		<b>8.458</b>	<b>9.326</b>	<b>2.642</b>	<b>5.766</b>	<b>8.549</b>	<b>34.741</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 1.2. menunjukkan bahwa proporsi jumlah permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tahun 2018–

2022, baik kelas ekonomi maupun non-ekonomi mengalami perkembangan secara fluktuatif. Secara keseluruhan, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja tertinggi tercatat pada tahun 2019 sebanyak 9.326 kali perjalanan, kemudian mengalami penurunan secara signifikan, sehingga pada 2020 tercatat sebanyak 2.642 kali perjalanan.

Terjadinya penurunan yang signifikan pada tahun 2020 pada permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja secara keseluruhan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Adanya keterbatasan operasional pada Perusahaan Otobus (PO) untuk rute Makassar–Toraja terjadi pada tahun 2020 sebagai respons terhadap pandemi Covid-19 dengan tujuan untuk mengendalikan penyebaran virus yang telah melanda di tengah-tengah masyarakat. Oleh karena itu, Perusahaan Otobus (PO) melakukan penyesuaian akibat pandemi Covid-19, termasuk pengurangan jadwal perjalanan dan pengurangan armada. Setelah penyebaran Covid-19 mulai menurun dan situasi mulai membaik, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja mulai mengalami peningkatan jumlah permintaan secara menyeluruh pada tahun-tahun berikutnya. Upaya meningkatkan kepercayaan konsumen dalam perjalanan juga dilakukan melalui perubahan jadwal yang fleksibel dengan mengikuti kebijakan sesuai protokol kesehatan yang berlaku.

Dalam lima tahun terakhir, secara keseluruhan menunjukkan bahwa jumlah permintaan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi lebih banyak dibandingkan kelas ekonomi. Tercatat bahwa pada tahun 2019, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus tertinggi mencapai 4.167 kali perjalanan untuk kelas ekonomi dan 5.159 kali perjalanan untuk kelas non-ekonomi. Sementara pada tahun 2020, frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi bus terendah mencapai 1.222 kali

perjalanan untuk kelas ekonomi dan 1.420 kali perjalanan untuk kelas non-ekonomi.

Mengamati data dalam lima tahun terakhir untuk masing-masing kelas transportasi bus, terlihat bahwa pada kategori transportasi bus kelas ekonomi untuk jenis kelas *Ekonomi (AC)* memiliki frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi tertinggi sebanyak 14.574 kali perjalanan. Jika ditinjau secara per tahun, jasa transportasi bus kelas ekonomi mencapai frekuensi jumlah permintaan tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *Economy (AC)* sebanyak 3.873 kali perjalanan, sedangkan frekuensi jumlah permintaan terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *Economy (Non-AC)* sebanyak 73 kali perjalanan. Sementara untuk kelas non-ekonomi, frekuensi jumlah permintaan tertinggi tercatat pada tahun 2018 untuk jenis kelas *High Class* sebanyak 1.935 kali perjalanan, sedangkan frekuensi jumlah permintaan terendah tercatat pada tahun 2020 untuk jenis kelas *La Primer* sebanyak 47 kali perjalanan. Adapun jenis bus yang baru beroperasi pada tahun 2022 untuk rute Makassar-Toraja, yaitu jenis kelas *Air Bus* dengan frekuensi jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 352 kali perjalanan. Fenomena ini mencerminkan keragaman dalam penggunaan transportasi bus dan menunjukkan bahwa setiap pengguna jasa transportasi memiliki kebutuhan dan preferensi yang berbeda, tergantung dari seberapa sering dan pentingnya kebutuhan atas tujuan masing-masing pengguna saat bepergian.

Kehadiran yang paling utama dari sektor transportasi adalah bagaimana memenuhi kebutuhan konsumen akan variasi pilihan terhadap jasa transportasi. Setiap individu memiliki konsepsi tentang pola kegiatan yang akan mempengaruhi kehidupannya yang menjadi kebutuhan dasar yang memotivasi diri dan keputusan rumah tangga dalam melaksanakan pola kegiatan tersebut. Untuk memahami

permintaan perjalanan, konsumen selaku pengguna jasa transportasi dapat mengenali keinginan dasar masing-masing dalam berbagai pola kegiatan perjalanan secara optimal, terutama dalam memilih dimana, kapan, dan bagaimana melakukan perjalanan.

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja melalui variabel-variabel penelitian ini dan menciptakan kebijakan yang dapat menjadi rekomendasi yang berhubungan dengan penelitian ini. Dalam rangka meningkatkan daya kerja transportasi, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konsumen selaku pengguna jasa transportasi dalam memilih transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) sebagai pilihan jasa transportasi. Mengingat pentingnya analisis kebutuhan transportasi sebagai pendukung terhadap penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, maka sudah selayaknya untuk dipelajari sebagai studi tersendiri.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat dirumuskan masalah pokok penelitian dalam skripsi ini sebagai berikut:

1. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
2. Apakah tarif berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
3. Apakah tarif angkutan lain berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
4. Apakah kenyamanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
5. Apakah keamanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?
6. Apakah keandalan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Seiring dengan rumusan masalah penelitian, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi.
2. Untuk mengetahui pengaruh tarif terhadap permintaan jasa transportasi.
3. Untuk mengetahui pengaruh tarif angkutan lain terhadap permintaan jasa transportasi.
4. Untuk mengetahui pengaruh kenyamanan terhadap permintaan jasa transportasi.
5. Untuk mengetahui pengaruh keamanan terhadap permintaan jasa transportasi.
6. Untuk mengetahui pengaruh keandalan terhadap permintaan jasa transportasi.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian dalam proses kajian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan wawasan penulis dan pembaca dalam mengidentifikasi dan menganalisis permintaan jasa transportasi, khususnya pada bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Penelitian ini juga dapat menjadi referensi atau bahan pustaka untuk penelitian lain yang terkait.
2. Pemerintah sebagai pengambil kebijakan dapat menjadikan penelitian ini sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan pengembangan terhadap

sektor transportasi sebagai daerah penghubung Kota Makassar dan Toraja.

3. Kalangan Akademisi dapat menggunakan penelitian ini sebagai bahan referensi untuk penulisan yang akan datang dalam pengambilan keputusan dan sebagai perbandingan dengan peneliti lain yang ingin mempelajari penelitian ini dengan memasukkan determinan atau variabel lain yang juga mempengaruhi permintaan.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Landasan Teori

##### 2.1.1. Teori Permintaan

Teori permintaan menjelaskan bagaimana konsumen menunjukkan kebutuhan akan barang atau jasa, serta memperlihatkan bagaimana hubungan antara harga barang atau jasa terhadap kuantitas yang diminta. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa permintaan merupakan keterkaitan antara jumlah yang dibutuhkan dari suatu barang atau jasa pada tingkat harga tertentu untuk jangka waktu tertentu (Febianti, 2014). Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan, antara lain: (1) Harga barang itu sendiri; (2) Harga barang lain yang berkaitan erat dengan barang tersebut; (3) Pendapatan rumah tangga dan pendapatan rata-rata masyarakat; (4) Corak distribusi pendapatan dalam masyarakat; (5) Cita rasa masyarakat; (6) Jumlah penduduk; serta (7) Ramalan mengenai keadaan di masa yang akan datang (Sukirno, 2019).

Suatu barang atau jasa memiliki harga atau nilai karena barang tersebut berguna dan langka (*scarce*). Kegunaan (*utility*) suatu barang dapat menimbulkan keinginan pada individu yang pada gilirannya akan membutuhkan permintaan. Keinginan saja tidak cukup, harus ada juga kemauan dan kemampuan untuk membeli barang tersebut yang dianggap sebagai kebutuhan yang harus dipenuhi (Pristyadi dan Sukaris, 2019).

Teori permintaan oleh Varian (1992), mengemukakan bahwa fungsi permintaan konsumen adalah banyaknya barang yang akan dibeli oleh konsumen yang ditentukan dari harga barang tersebut dan pendapatan konsumen. Dengan

kata lain, permintaan konsumen akan suatu barang sangat dipengaruhi oleh harga barang tersebut dan pendapatan konsumen. Hukum permintaan menunjukkan hubungan terbalik antara harga barang dan jumlah permintaan. Hukum permintaan menyatakan bahwa dengan asumsi semua faktor lainnya tetap atau konstan (*ceteris paribus*), peningkatan harga barang akan menyebabkan penurunan dalam jumlah permintaan, sementara penurunan harga barang akan meningkatkan jumlah permintaan (Sugiyanto dan Romadhina, 2020). Selain itu, pendapatan konsumen memiliki hubungan positif terhadap permintaan konsumen, artinya jika pendapatan konsumen naik, jumlah barang yang diminta oleh konsumen akan cenderung meningkat. Sebaliknya, jika pendapatan konsumen turun, jumlah barang yang diminta oleh konsumen akan cenderung menurun.

Permintaan berasal dari perilaku konsumen yang bertujuan mencapai kepuasan maksimum dengan memaksimalkan kegunaan dalam batasan anggaran. Keputusan alokasi sumber daya oleh konsumen melahirkan fungsi permintaan (*demand side*). Kesesuaian harga dan kualitas barang atau jasa dapat mempengaruhi kepuasan konsumen. Jika kualitas atau manfaat yang diterima sesuai dengan harga yang dibayarkan, konsumen akan merasa puas. Namun, jika kualitas atau manfaat tidak sebanding dengan harga, konsumen akan merasa tidak puas. Harga yang ditetapkan pada barang atau jasa dapat menjadi indikasi tentang kualitas barang atau jasa yang akan diterima konsumen.

Masalah kualitas muncul ketika jumlah permintaan meningkat tetapi sumber daya manusia terbatas yang menyebabkan terjadinya *order fallout* (Akkermans dan Vos, 2003). Maka dari itu, peningkatan kebutuhan beban kerja melibatkan strategi dalam menjaga kualitas barang atau jasa, seperti pemantauan dan perencanaan permintaan yang baik; peningkatan efisiensi operasional;

pemilihan dan pelatihan karyawan yang tepat; serta penerapan proses kontrol kualitas yang ketat. Beberapa perusahaan telah berhasil menerapkan strategi *timely response* atau tanggapan tepat waktu untuk mengimbangi variasi permintaan yang biasanya melibatkan penggunaan sistem informasi secara ekstensif dalam mengumpulkan data, menganalisisnya, lalu melakukan prediksi permintaan sebagai upaya responsif terhadap perubahan dalam pasar akan kebutuhan konsumen ketika menggunakan suatu barang atau jasa (Rabbi et al., 2013).

### **2.1.2. Teori Permintaan Jasa Transportasi**

Permintaan jasa transportasi dapat didefinisikan sebagai jumlah barang atau penumpang yang harus diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Permintaan jasa transportasi merujuk pada permintaan yang berasal dari kebutuhan pengguna jasa transportasi (konsumen) dari pengambilan keputusan untuk memenuhi kebutuhan masing-masing terhadap berbagai jenis barang atau jasa (Sriastuti, 2017). Artinya, permintaan jasa transportasi berasal dari dorongan untuk mencapai tujuan, dan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang memilih jasa transportasi sama dengan faktor-faktor yang mempengaruhi memilih barang atau jasa. 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 dipengaruhi oleh preferensi masing-masing pengguna jasa transportasi (konsumen). Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi jasa transportasi, antara lain: (1) Harga jasa transportasi; (2) Tingkat pendapatan; serta (3) Citra atau *image* terhadap perusahaan jasa transportasi tertentu (Nasution, 2008). Harga jasa transportasi mempengaruhi pemilihan transportasi

oleh konsumen, sedangkan tingkat pendapatan mempengaruhi kemampuan masing-masing konsumen untuk menggunakan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan. Selain itu, citra perusahaan jasa transportasi berperan dalam mempengaruhi preferensi konsumen yang menciptakan persepsi sesuai dengan selera masing-masing konsumen terhadap jasa transportasi dengan kualitas pelayanan yang baik untuk menarik minat konsumen. Setiap konsumen memiliki preferensi dan kebutuhan yang berbeda, sehingga memilih jasa transportasi yang sesuai akan membantu meningkatkan pengalaman perjalanan dan memenuhi kebutuhan konsumen (Putri dan Azhar, 2021).

Tujuan utama transportasi adalah untuk memindahkan barang atau manusia dari satu lokasi ke lokasi lain. Pemindahan ini biasanya membawa manfaat yang lebih besar. Perpindahan barang dan perjalanan akan mendapatkan nilai tambah, sehingga dapat dikatakan bahwa transportasi menciptakan nilai tambah pada tempat melalui konsep *place utility*. Teknologi transportasi membuat adanya jasa transportasi yang cepat, sehingga membuat perjalanan lebih cepat dibandingkan jika hanya berjalan kaki. Hal ini menandakan bahwa transportasi menciptakan nilai tambah pada waktu atau dikenal dengan istilah *time utility* (Adisasmita, 2015).

Permintaan jasa transportasi berimplikasi pada tingkat aktivitas ekonomi secara agregat dengan perubahan situasi ekonomi mempengaruhi permintaan jasa transportasi lebih dari perubahan harga. Sistem transportasi yang berfungsi sebagai sistem jaringan kompleks membutuhkan integrasi dan keterpaduan yang baik dalam menjaga kinerja pelayanan transportasi. Konsumen membutuhkan jasa transportasi untuk memenuhi berbagai kebutuhan perjalanan, seperti perjalanan bisnis, wisata, kunjungan ke keluarga, atau tujuan lainnya. Di samping itu, penting

untuk memahami bahwa jasa transportasi juga melibatkan angkutan barang dan kebutuhan logistik guna meningkatkan konektivitas antarmoda dan mengelola sistem transportasi secara menyeluruh.

### **2.1.3. Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi**

Dalam analisis ekonomi, barang konsumsi memiliki hubungan yang erat dengan barang lain dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Keterkaitan ini berarti perubahan harga suatu barang dapat mempengaruhi jumlah barang yang diminta. Konsep elastisitas permintaan digunakan untuk mengukur derajat kepekaan permintaan terhadap perubahan harga, pendapatan, atau harga barang lainnya. Pemahaman tentang elastisitas ini membantu dalam memahami sejauh mana respon terhadap perubahan harga dan bagaimana interaksi antara barang atau jasa mempengaruhi pasar secara keseluruhan.

Elastisitas permintaan (*price elasticity of demand*) adalah ukuran yang digunakan untuk mengukur derajat kepekaan atau responsivitas jumlah barang yang diminta oleh konsumen terhadap perubahan harga. Elastisitas permintaan menggambarkan sejauh mana perubahan persentase dalam harga suatu barang dapat menyebabkan perubahan persentase yang sebanding dalam jumlah barang yang diminta oleh konsumen. Dengan demikian, elastisitas permintaan menggunakan pengukuran kuantitatif guna memahami bagaimana perubahan permintaan suatu barang seiring dengan fluktuasi harga yang terjadi (Fitriyani et al, 2022).

Elastisitas permintaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi besar kecilnya elastisitas permintaan, antara lain: (1) Keterjangkauan barang substitusi, (2) Harga barang relatif tinggi, serta (3) Berpotensi adanya penggunaan barang lain. Oleh karena itu, elastisitas

permintaan sering digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui sejauh mana perubahan permintaan sebagai respon terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan atau dikenal dengan istilah *responsive of demand* (Firmansyah, 2009).

Perubahan dalam harga dan pendapatan menyebabkan timbulnya kepekaan terhadap permintaan suatu barang. Derajat kepekaan atau elastisitas pendapatan akan menggambarkan klasifikasi barang sebagai barang normal atau barang inferior. Di sisi lain, perubahan dalam harga barang lain akan menunjukkan hubungan antara dua barang tersebut, apakah barang ini saling melengkapi (komplementer) atau saling menggantikan (substitusi) (Sahara dan Gunawati, 2005).

Elastisitas permintaan mengukur perbandingan perubahan proporsional antara dua variabel. Tingkat elastisitas permintaan mencerminkan sejauh mana perubahan harga mempengaruhi jumlah barang yang diminta. Jika terjadi perubahan harga pada barang lain yang berhubungan sebagai komplementer atau substitusi, maka disebut elastisitas silang (*cross elasticity*). Elastisitas silang menggambarkan bagaimana perubahan jumlah suatu barang yang diminta dipengaruhi oleh perubahan barang lain. Di sisi lain, jika terjadi perubahan pada pendapatan, maka disebut sebagai elastisitas pendapatan (*income elasticity*). Elastisitas pendapatan menggambarkan bagaimana perubahan pendapatan riil konsumen mempengaruhi permintaan suatu barang (Karlina, 2022).

Elastisitas permintaan dalam sektor transportasi dapat dipengaruhi oleh keterjangkauan penggunaan jasa transportasi. Jika hanya terdapat satu perusahaan jasa transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi (konsumen), maka bisa diprediksi bahwa tingkat elastisitas permintaan lebih tinggi dibandingkan jika terdapat lebih banyak pilihan jasa

transportasi, sebab dengan banyaknya pilihan jasa transportasi, maka menyebabkan konsumen cenderung memiliki fleksibilitas dalam memilih alternatif yang lebih sesuai dengan preferensi masing-masing. Meskipun sulit untuk mengukur secara akurat, elastisitas permintaan merupakan titik fokus yang perlu dipertimbangkan oleh perusahaan dalam menentukan harga jasa transportasi yang layak dengan mempertimbangkan faktor-faktor lain, seperti biaya operasional kendaraan (Adisasmita, 2010).

#### **2.1.4. Model Perilaku Konsumen Jasa Transportasi**

Secara harfiah, kata "*consument*" dalam bahasa Belanda memiliki arti yang sama dengan "*consumer*" dalam bahasa Inggris, yaitu merujuk pada seseorang yang menggunakan atau mengonsumsi barang atau jasa. Sementara menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), konsumen adalah pengguna barang, seperti pakaian, makanan, dan sebagainya. Istilah ini digunakan untuk menggambarkan individu atau kelompok yang membeli atau menggunakan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan atau keinginan masing-masing.

Perilaku konsumen adalah proses dimana konsumen melakukan serangkaian aktivitas yang mempengaruhi keputusan pembelian dan penggunaan barang atau jasa (Lamb et al., 2011). Definisi ini merujuk pada individu atau kelompok yang dapat mengambil keputusan. Definisi tersebut juga menyatakan bahwa konsumsi adalah suatu proses yang dimulai dengan menerima barang atau jasa, kemudian menggunakannya, dan berakhir dengan menentukan apa yang akan dilakukan selanjutnya (*disposition*) (Susanto, 2018).

Sebelum memutuskan membeli barang atau jasa, konsumen melakukan pertimbangan terlebih dahulu terhadap barang atau jasa yang akan dibeli. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi pilihan konsumen, yaitu faktor individu

konsumen, lingkungan, dan strategi pemasaran. Faktor individu konsumen adalah faktor yang berpengaruh dalam membeli barang atau jasa tertentu yang berasal dari hal-hal yang ada dalam diri konsumen, seperti motivasi, sikap, persepsi terhadap merek, gaya hidup, demografi, dan kepribadian individu. Faktor lingkungan adalah faktor eksternal yang mempengaruhi perilaku konsumen dalam membeli, dimana faktor tersebut terdiri dari budaya, kelas sosial, kelompok referensi, dan keluarga. Faktor strategi pemasaran adalah faktor yang berhubungan dengan pemasaran, seperti promosi, kesesuaian harga, lokasi perusahaan, dan perilaku dalam berbelanja (Assael, 2001).

Konsumen merujuk pada individu yang menggunakan pendapatannya untuk membeli berbagai barang dengan keterjangkauan berbagai tingkat harga. Oleh karena itu, konsumen perlu berupaya secara optimal guna mencapai tingkat kepuasan maksimum (*maximize satisfaction*), sehingga konsep ini juga dikenal sebagai usaha untuk mencapai *consumer efficiency* atau dikenal juga sebagai optimasi konsumen (Sari, 2016).

Dalam konsep pendekatan utilitas kardinal (*cardinal utility approach*), konsumen dapat menyatakan tingkat kepuasannya setelah mengonsumsi barang atau jasa yang diukur melalui angka-angka (numerik). Pendekatan ini juga dapat diterapkan dalam perilaku konsumen melalui permintaan jasa transportasi, dimana tingkat kepuasan atau utilitas dari berbagai pilihan jasa transportasi dapat diukur berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan tersebut, seperti harga, pendapatan, keamanan, kenyamanan, dan faktor lainnya.

Ketika memilih jasa transportasi, konsumen akan menyesuaikan pendapatan yang diperoleh untuk memaksimalkan kepuasan dengan batas pendapatan yang tidak menentu. Idealnya, transportasi dapat digunakan secara



merata dan terjangkau dengan berbagai pilihan yang sesuai dengan tingkat pendapatan masing-masing konsumen. Keberadaan variasi jasa transportasi yang terjangkau membuat konsumen dapat memilih sesuai kebutuhan dan preferensi masing-masing dengan mengurangi ketergantungan pada satu jenis transportasi yang mungkin mahal atau tidak memadai.

Terdapat dua pendekatan yang dapat digunakan ketika mencoba memperkirakan permintaan jasa transportasi, yaitu sisi individu dan sisi kelompok. Melalui pendekatan ini, setiap individu atau kelompok dipandang sebagai satu kesatuan yang membuat keputusan mengenai transportasi. Misalnya dalam pengiriman barang, perusahaan dianggap sebagai unit yang membuat keputusan. Begitu pula dalam perjalanan pribadi, rumah tangga dianggap sebagai unit individu yang mempertimbangkan preferensi dan kebutuhan masing-masing. Melalui pemahaman terhadap keputusan individu atau kelompok, perusahaan jasa transportasi berkontribusi pada pengembangan strategi yang lebih baik sesuai dengan kebutuhan konsumen (Adisasmita, 2010).

#### **2.1.5. Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menyatakan bahwa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi merupakan jenis transportasi bus antar kota yang memiliki jadwal perjalanan tetap dan melintasi lebih dari satu kabupaten/kota di dalam suatu provinsi dengan jalur yang telah ditetapkan. Informasi mengenai jadwal perjalanan bus akan dicatat dalam kartu pengawasan transportasi bus yang digunakan.

Dalam penetapan tarif bus antar kota dilakukan oleh pemerintah daerah setempat dengan mempertimbangkan beberapa faktor, seperti jarak tempuh, jenis

layanan, dan fasilitas yang dapat digunakan. Pemerintah daerah juga dapat menetapkan tarif batas atas dan batas bawah untuk masing-masing jenis layanan. Penetapan tarif harus memperhatikan prinsip keadilan bagi perusahaan jasa transportasi dan pengguna jasa transportasi. Oleh karena itu, penetapan tarif bus antar kota dapat berbeda-beda di setiap daerah tergantung pada kebijakan pemerintah daerah setempat.

Pengembangan pusat nodal transportasi dalam jaringan transportasi berperan sebagai simpul transportasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah (Pangloli, 2019). Melalui jaringan ini, penduduk dapat dengan mudah melakukan perjalanan antar kota yang terpisah secara geografis. Selain itu, transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) juga dapat memfasilitasi mobilitas penduduk dalam rangka perjalanan bisnis, wisata, kunjungan ke keluarga atau tujuan lainnya. Meskipun kondisi dan fasilitas transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dapat bervariasi, keberadaannya memiliki manfaat penting dalam memperkuat hubungan ekonomi, budaya, dan sosial antar daerah.

#### **2.1.6. Pendapatan**

Pendapatan merupakan jumlah uang yang diperoleh dari suatu perusahaan melalui berbagai aktivitas ekonomi yang dilakukannya dalam periode waktu tertentu (Yulianis et al., 2020). Dalam rumah tangga, pendapatan keluarga juga dapat berasal dari sumbangan atau bantuan yang diberikan oleh pihak lain dalam bentuk transfer. Pendapatan bisa dipengaruhi oleh pemilihan transportasi yang dipakai untuk bepergian, tergantung pada pendapatan setiap individu (Yushar dan Fakhruddin, 2019). Pada dasarnya, kemampuan individu dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan akan mencerminkan daya beli dari individu itu sendiri untuk menggunakan suatu jasa transportasi berdasarkan tingkat

pendapatan masing-masing individu. Tentunya, individu dalam suatu rumah tangga akan mempertimbangkan pendapatan mereka sebelum memutuskan menggunakan jasa transportasi mana yang akan dipilih. Oleh karena itu, pendapatan mempengaruhi kebutuhan perjalanan masing-masing individu, sehingga semakin tinggi pendapatan, maka semakin tinggi keinginan untuk menggunakan jasa transportasi (Siswanto, 2013).

#### **2.1.7. Tarif**

Tarif merupakan harga atau biaya yang harus dibayarkan oleh konsumen untuk memanfaatkan sarana dan prasarana transportasi tertentu. Penetapan tarif ini didasarkan pada kapasitas angkutan dan fasilitas yang dapat digunakan oleh konsumen selaku pengguna jasa transportasi dengan tujuan mengoptimalkan penggunaan sarana dan prasarana transportasi (Abdurrahman dan Susiladewi, 2020). Namun, penetapan tarif tidak hanya didasarkan pada biaya produksi semata. Banyak perusahaan angkutan umum yang mempertimbangkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan memperhitungkan untung rugi dalam menetapkan tarif. Oleh karena itu, tarif bukanlah indikator pasti yang menunjukkan besarnya sumber daya yang dibutuhkan untuk menghasilkan barang atau jasa (Ramli, 2013; Nasution, 2004). Permintaan terhadap jasa transportasi dipengaruhi oleh harga jasa transportasi itu sendiri, harga jasa transportasi lainnya, tingkat pendapatan, dan faktor lainnya. Dengan demikian, penentuan tarif harus didasarkan pada pertimbangan yang matang dan memperhatikan faktor-faktor tersebut.

#### **2.1.8. Tarif Angkutan Lain**

Tarif angkutan lain erat kaitannya dengan substitusi dalam transportasi. Substitusi merupakan pengaruh yang menggantikan jasa transportasi, sedangkan komplementer merupakan pendukung dari jasa transportasi yang digunakan (Rizki

et al., 2021). Harga barang pengganti (substitusi) memiliki pengaruh terhadap permintaan, dimana harga barang tersebut relatif menurun meskipun harganya tetap sama dan secara relatif menjadi lebih murah (Antara dan Wirawan, 2013). Dalam penentuan tarif, pesaing dalam sektor transportasi juga dapat berpengaruh atas pilihan jasa transportasi. Jika tarif pesaing dianggap lebih murah, konsumen cenderung menggunakan jasa transportasi pesaing daripada jasa transportasi utama. Oleh karena itu, permintaan terhadap suatu jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh tarif itu sendiri, tetapi juga oleh tarif angkutan lain.

#### **2.1.9. Kenyamanan**

Kenyamanan adalah kebutuhan dasar manusia yang mencakup ketentraman, kelegaan, dan transenden (Kusumadewi, 2020). Dalam penggunaan jasa transportasi, tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh konsumen dapat mempengaruhi penilaian terhadap jasa tersebut. Jika suatu jasa transportasi yang digunakan sesuai dengan kenyamanan konsumen, maka kemungkinan besar konsumen akan tetap menggunakan jasa tersebut dan tidak beralih ke jasa transportasi lainnya (Sanjaya dan Sawitri, 2018). Oleh karena itu, tingkat kenyamanan memiliki pengaruh terhadap preferensi konsumen dalam memilih jasa transportasi. Konsumen akan dengan cermat memilih sesuai dengan kepuasan yang diinginkan, sehingga hal ini berpotensi meningkatkan permintaan terhadap jasa tersebut.

#### **2.1.10. Keamanan**

Keamanan adalah usaha untuk mencegah dan menghindari ancaman kejahatan yang berpotensi mengancam keselamatan dan kelangsungan hidup dalam menghadapi bahaya yang nyata. Keputusan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi dipengaruhi oleh persepsi positif terhadap rasa

aman saat menggunakan jasa tersebut (Sestri dan Husnayeti, 2018). Indikator keamanan diukur berdasarkan keamanan pengemudi dan keamanan perjalanan. Pengemudi yang mengikuti aturan lalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan yang wajar dapat mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan diri sendiri, pengguna jasa transportasi, dan pengguna jalan lainnya. Selain itu, keamanan perjalanan perlu dilakukan untuk melindungi pengemudi dan pengguna jasa transportasi dari ancaman kejahatan (kriminal), seperti pencurian, perampokan, atau ancaman lainnya (Friman et al., 2020). Maka dari itu, efektivitas sistem keamanan berguna sebagai proteksi terhadap potensi bahaya atau mencegah kejadian yang tidak diinginkan (Nirmala dan Surveyandini, 2020).

#### **2.1.11. Keandalan**

Keandalan pada sistem transportasi adalah kemampuan sistem untuk berfungsi optimal tanpa gangguan atau kegagalan yang signifikan (Gu et al., 2020). Dalam mencapai keandalan tersebut, sistem harus dapat dioperasikan tanpa gangguan teknis. Hal ini dapat mempengaruhi pengalaman menggunakan jasa transportasi; kepercayaan pada informasi yang mempengaruhi kinerja transportasi; serta waktu tunggu dan keterlambatan sebagai indikator masalah sistem transportasi (Balcombe et al., 2004). Untuk mengembangkan sistem transportasi yang andal, diperlukan pemantauan, pemeliharaan, dan evaluasi secara teratur. Keandalan yang baik akan meningkatkan kepuasan konsumen dan mempengaruhi perilaku konsumen dalam memilih jasa transportasi.

## **2.2. Hubungan Antar Variabel**

### **2.2.1. Hubungan Pendapatan dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Konsumen selaku pengguna jasa transportasi membutuhkan jasa transportasi untuk melakukan aktivitas perjalanan. Dalam hal ini, konsumen harus

mempertimbangkan kemampuan pendapatan masing-masing sebelum menggunakan jasa transportasi. Tingkat pendapatan konsumen mencerminkan daya beli konsumen. Jika pendapatan konsumen meningkat, maka permintaan terhadap suatu jasa akan lebih banyak dibanding sebelumnya. Dengan demikian, perubahan dalam penghasilan akan mendorong konsumen untuk menggunakan jasa transportasi ketika melakukan perjalanan. Semakin tinggi pendapatan konsumen, semakin besar kebutuhan masing-masing konsumen untuk melakukan perjalanan, sehingga konsumen akan menggunakan jasa transportasi lebih banyak. Sebaliknya, jika pendapatan rendah, konsumen akan lebih cenderung mengurangi penggunaan jasa transportasi. Oleh karena itu, pendapatan memiliki pengaruh terhadap permintaan jasa transportasi yang dilakukan oleh konsumen (Syam, 2018).

### **2.2.2. Hubungan Tarif dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Dalam merencanakan strategi harga dan memahami preferensi konsumen, perusahaan jasa transportasi perlu mempertimbangkan faktor tarif atau biaya jasa transportasi. Penetapan tarif transportasi didasarkan pada kapasitas dan fasilitas yang dapat digunakan oleh konsumen selaku pengguna jasa transportasi dengan tujuan meningkatkan efisiensi penggunaan jasa transportasi. Hal ini tentu mempengaruhi seberapa banyak konsumen menginginkan barang tersebut. Tarif transportasi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Dengan kata lain, semakin rendah tarif transportasi, maka permintaan jasa transportasi akan semakin tinggi (Nasution, 2008). Konsep ini sesuai dengan hukum permintaan yang menyatakan bahwa jika faktor-faktor lainnya tetap (*ceteris paribus*), jumlah barang yang diminta akan berkurang. Dengan demikian, ketika harga barang turun, jumlah barang yang diminta akan meningkat (Haryanti, 2019).

### **2.2.3. Hubungan Tarif Angkutan Lain dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Barang lain dapat berupa barang substitusi (pengganti), komplementer (pelengkap), atau bahkan barang yang tidak berhubungan. Kenaikan harga barang substitusi berarti bahwa harga barang tersebut relatif menurun meskipun harganya tetap sama dan secara relatif menjadi lebih murah (Antara dan Wirawan, 2013). Penetapan tarif oleh jasa transportasi pesaing dapat mempengaruhi permintaan dan pilihan jasa transportasi. Tarif jasa transportasi pesaing yang dianggap lebih murah akan membuat konsumen lebih memilih jasa transportasi tersebut daripada jasa transportasi utama. Dengan kata lain, apabila harga barang substitusi meningkat, permintaan barang tersebut juga akan meningkat. Sebaliknya, jika harga barang substitusi turun, permintaan barang tersebut akan berkurang. Konsep ini sesuai dengan efek substitusi, apabila harga suatu barang naik, maka orang akan mencari barang lain yang memiliki fungsi yang sama namun lebih murah (Ida, 2009).

### **2.2.4. Hubungan Kenyamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Kenyamanan menjadi salah satu pertimbangan utama dalam penentuan pilihan transportasi bagi konsumen. Tingkat kenyamanan yang optimal akan meningkatkan kepuasan konsumen dan berpengaruh terhadap keputusan masing-masing konsumen dalam memilih jasa transportasi. Kesesuaian antara kenyamanan dan kebutuhan konsumen menjadi bagian dari faktor penentu dalam pengambilan keputusan mengenai transportasi. Untuk mencapai hal ini, beberapa faktor yang dapat diperhatikan, antara lain kebersihan kendaraan; keterjangkauan tempat duduk; keramahan pengemudi dan petugas; serta penggunaan fasilitas di dalam kendaraan. Dengan demikian, konsumen akan dengan cermat memilih sesuai tingkat kenyamanan yang diinginkan, sehingga hal ini dapat berpotensi

meningkatkan kepuasan konsumen dengan menggunakan jasa tersebut. Selain itu, kenyamanan dalam menggunakan jasa transportasi juga dapat meningkatkan kepuasan konsumen dan mempengaruhi masing-masing konsumen untuk kemungkinan menggunakan kembali jasa transportasi tersebut di kemudian hari.

#### **2.2.5. Hubungan Keamanan dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Sistem transportasi modern harus memperhatikan keamanan sebagai salah satu faktor yang sangat penting dalam permintaan jasa transportasi. Tingkat kepuasan konsumen ketika menggunakan jasa transportasi dipengaruhi oleh tingkat keamanan yang dirasakan. Di tengah persaingan yang semakin ketat, konsumen cenderung memilih sistem transportasi yang mampu menjamin keselamatan sehingga terlindung dari risiko kecelakaan dan ancaman kejahatan, seperti pencurian, perampokan, atau gangguan lainnya. Keamanan merupakan salah satu faktor utama yang mampu meningkatkan permintaan jasa transportasi. Melalui penerapan sistem pemeriksaan keamanan yang terintegrasi, maka konsumen akan terlindungi dari situasi darurat atau terhindar dari kejadian yang tidak diinginkan.

#### **2.2.6. Hubungan Keandalan dengan Permintaan Jasa Transportasi**

Dalam era mobilitas yang berkembang pesat, keandalan sistem transportasi menjadi salah satu kunci utama bagi konsumen dalam menggunakan jasa transportasi. Keandalan sistem transportasi merujuk pada kemampuan sistem tersebut untuk secara konsisten mempengaruhi kepercayaan kepada konsumen sesuai jadwal yang telah ditentukan. Dalam mencapai keandalan tersebut, sistem harus dapat dioperasikan tanpa gangguan teknis. Keandalan transportasi meliputi kemampuan untuk mengantarkan konsumen tepat waktu dan sesuai jadwal dengan memastikan efisiensi waktu selama perjalanan. Bagi konsumen, tingkat



keandalan menjadi salah satu faktor yang penting dalam memilih dan menggunakan jasa transportasi, terutama bagi konsumen yang memiliki jadwal yang padat atau kegiatan yang terikat waktu. Keandalan yang baik dapat memenuhi kebutuhan dengan adanya kepuasan dari konsumen yang berdampak pada perilaku konsumen dalam memilih jasa transportasi.

### **2.3. Penelitian Terdahulu**

Marcus R. Maspaitella, Ketysia I. Tewernussa, dan Rizza Siwalette dalam *Journal of Fiscal and Regional Economy Studies* Volume 2(2): 60-66 tahun 2019 dengan judul “Determinan Permintaan Jasa Transportasi Penyeberangan Antar Pulau di Pelabuhan Marampa Kabupaten Manokwari”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga Tiket (X1), Pendapatan Responden (X2), dan Kualitas Pelayanan (X3) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Transportasi (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa pendapatan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi penyeberangan antar pulau di Pelabuhan Marampa Kabupaten Manokwari, sedangkan harga tiket dan kualitas pelayanan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Agus Elia Kambuaya, Vecky Masinambow, dan Jacline Sumual dalam *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi* Volume 19(1): 10-19 tahun 2019 dengan judul “Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado”, dimana variabel yang digunakan adalah Pendapatan (X1), Tarif Angkutan Kota (X2), Waktu Perjalanan (X3), Tarif Angkutan Lainnya (X4), dan Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X5)

sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Angkutan Kota (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa pendapatan, tarif angkutan kota, dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota, sedangkan waktu tempuh perjalanan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota. Sementara itu, tarif angkutan lainnya berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota.

Arihta dan Coki Ahmad Syahwier dalam *Talenta Conference Series: Local Wisdom, Social, and Arts (LWSA)* Volume 6(1): 300-304 tahun 2023 dengan judul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Konvensional di Belawan Kota Medan”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga/Tarif Angkutan (X1), Jumlah Pendapatan Masyarakat (X2), Selera Masyarakat (X3), dan Tarif Transportasi *Online* (X4) sebagai independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Transportasi Konvensional (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa harga/tarif angkutan, jumlah pendapatan masyarakat, selera masyarakat, dan tarif transportasi *online* berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi konvensional di Belawan Kota Medan.

Eva Ruswinda, Rois Arifin, dan A. Agus Priyono dalam *Elektronik Jurnal Riset Manajemen* Volume 8(7): 37-46 tahun 2019 dengan judul “Pengaruh Faktor Harga, Keamanan, Kenyamanan, dan Ketepatan Waktu Terhadap Pembelian Tiket Kereta Api Ekonomi AC Penataran Jurusan Surabaya–Malang–Blitar (Studi

Kasus Pada Penumpang Kereta Api Ekonomi Penataran di Stasiun Kota Baru Malang)”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga (X1), Keamanan (X2), Kenyamanan (X3), dan Ketepatan Waktu (X4) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Pembelian Tiket (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa harga, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembelian tiket kereta api ekonomi AC penataran jurusan Surabaya–Malang–Blitar.

Ichwinsyah Azali, Edy Yusuf Agung Gunanto, dan Nugroho SBM dalam *Jurnal Media Ekonomi dan Manajemen* Volume 33(1): 86-98 tahun 2018 dengan judul “Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik (Studi Kasus Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang)”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga (X1), Kenyamanan (X2), Keandalan (X3), Aksesibilitas (X4), dan Keamanan (X5) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Pemilihan BRT (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi logistik. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa kenyamanan, keandalan, aksesibilitas, dan keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan BRT Kota Semarang, sedangkan harga berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pemilihan BRT Kota Semarang.

Muhammad Zikriansyah Nandra Caya, Westi Riani, dan Dewi Rahmi dalam *Prosiding Ilmu Ekonomi* Volume 2(1): 37-46 tahun 2019 dengan judul “Identifikasi Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api rute Bandung–Jakarta”, dimana variabel yang digunakan adalah Harga Tiket Kereta

Api (X1), Harga Tiket Travel (X2), Pendapatan (X3), Jumlah Penduduk (X4), dan Dioperasikannya Tol Cipularang (X5) sebagai variabel independen (variabel bebas), sedangkan Permintaan Jasa Angkutan Kereta Api (Y) sebagai variabel dependen (variabel terikat). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda. Berdasarkan hasil penelitian ini, maka terdapat beberapa kesimpulan bahwa harga tiket kereta api, harga tiket travel, dan dioperasikannya Tol Cipularang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung–Jakarta, sedangkan pendapatan dan jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kereta api rute Bandung–Jakarta.

#### **2.4. Kerangka Pikir Penelitian**

Dalam menyusun kerangka pikir penelitian, diperlukan dasar dari sebuah paradigma pemikiran yang menjadi landasan dalam sebuah penelitian. Penelitian ini menjelaskan bagaimana keterkaitan antara variabel independen dan dependen yang perlu dijelaskan secara teoritis guna memecahkan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya. Terdapat enam variabel bebas (pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan, keamanan, dan keandalan) yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja. Variabel-variabel tersebut dimaksudkan untuk memberi petunjuk kepada peneliti dalam rangka mencari data dan informasi yang diperlukan dalam penelitian ini untuk menjawab permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya.

Peningkatan daya beli masyarakat perlu menjadi pertimbangan sebagai upaya dalam penggunaan jasa transportasi bus. Daya beli masyarakat merujuk pada kemampuan finansial individu atau kelompok untuk membeli barang dan jasa. Tarif transportasi bus dapat disesuaikan agar terjangkau bagi konsumen

tanpa membedakan tingkat pendapatan masing-masing konsumen sebagai upaya dalam mencapai tujuan inklusivitas transportasi bagi semua lapisan masyarakat. Dengan demikian, efek pendapatan merujuk pada perubahan dalam perilaku konsumsi seseorang atau masyarakat secara keseluruhan sebagai hasil dari perubahan pendapatan mereka. Perubahan pendapatan secara keseluruhan dapat mempengaruhi daya beli konsumen dalam menggunakan jasa transportasi bus. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan untuk memilih jasa transportasi bus berdasarkan tingkat pendapatan sesuai dengan preferensi konsumen.

Dalam upaya merumuskan tarif ideal jasa transportasi, variabel tarif menjadi salah satu faktor yang harus dipertimbangkan. Penetapan tarif merupakan strategi kunci bagi perusahaan jasa transportasi bus dalam menghadapi persaingan global, pertumbuhan pasar yang rendah, dan untuk memperkuat posisi perusahaan dalam pasar. Tarif adalah biaya yang harus dibayarkan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi tertentu. Penentuan tarif didasarkan pada kapasitas dan fasilitas yang dapat digunakan dengan tujuan optimalisasi penggunaan jasa transportasi bus. Harga yang terlalu tinggi akan menurunkan permintaan, sementara harga yang terlalu rendah akan mengurangi keuntungan perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan jasa transportasi perlu mempertimbangkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan perhitungan untung rugi dalam menetapkan tarif.

Untuk meningkatkan kapabilitas jasa transportasi, substitusi tarif harus diperhitungkan berdasarkan perbedaan fasilitas antar kelas transportasi bus. Hal ini akan memberi konsumen beragam pilihan jasa transportasi bus yang mampu memenuhi preferensi masing-masing. Tujuannya adalah untuk mewujudkan variasi pola konsumsi yang muncul akibat perubahan tarif relatif dalam transportasi

bus. Ketika tarif transportasi bus meningkat, konsumen cenderung memilih pilihan yang lebih ekonomis ketika pendapatan mereka menurun. Oleh karena itu, efek substitusi bergerak berlawanan arah dengan perubahan harga. Hal ini bertujuan untuk menghubungkan perubahan dalam jumlah permintaan dengan perubahan tarif transportasi bus. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan untuk mengurangi penggunaan jasa transportasi bus tertentu guna meningkatkan penggunaan jasa transportasi bus pesaing dengan tetap mempertahankan tingkat kepuasan yang sama.

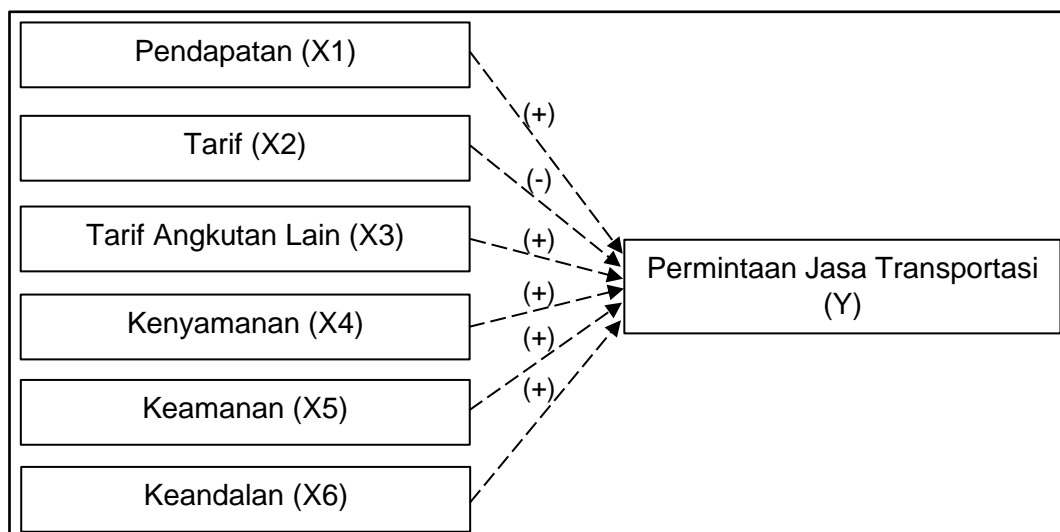
Untuk meningkatkan kualitas jasa transportasi, tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh konsumen dapat berpengaruh pada penilaian masing-masing konsumen terhadap jasa tersebut. Beberapa cara untuk memastikan hal ini adalah dengan memperhatikan kebersihan kendaraan; keterjangkauan kapasitas angkutan; keramahan pengemudi dan petugas; serta fasilitas yang dapat digunakan di dalam bus sehingga mampu meningkatkan kenyamanan perjalanan. Dengan mengutamakan kenyamanan, maka kebutuhan dan kepuasan konsumen dapat terpenuhi, sehingga dapat meningkatkan loyalitas konsumen dalam menggunakan jasa transportasi bus.

Keamanan menjadi salah satu faktor yang sangat penting dalam memilih dan menggunakan jasa transportasi bus. Indikator keamanan meliputi keamanan pengemudi dan keamanan perjalanan. Pengemudi yang mematuhi aturan lalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan wajar dapat mengurangi risiko kecelakaan serta menjaga keselamatan diri sendiri, pengguna jasa transportasi, dan pengguna jalan lainnya. Keamanan perjalanan juga perlu dilakukan untuk melindungi pengemudi dan pengguna jasa transportasi dari ancaman kejahatan, seperti pencurian, perampokan, atau gangguan lainnya. Oleh karena itu,

mengintegrasikan pemeriksaan keamanan dalam sistem transportasi adalah hal yang penting untuk memperoleh perlindungan terhadap potensi bahaya dan mencegah kejadian yang tidak diinginkan demi keselamatan konsumen.

Transportasi yang efisien harus mempertimbangkan keandalan sebagai salah satu variabel penting. Keandalan sistem transportasi bus penting bagi konsumen, terutama dalam memberikan informasi ketepatan waktu dan jadwal transportasi yang sesuai. Untuk mencapai keandalan ini, sistem harus dapat beroperasi tanpa masalah teknis. Hal ini melibatkan pengalaman menggunakan jasa transportasi; kepercayaan pada informasi yang mempengaruhi kinerja transportasi; serta meminimalisir waktu tunggu dan keterlambatan sebagai indikator masalah sistem transportasi. Maka dari itu, pemeliharaan yang berpusat pada keandalan sistem transportasi akan meningkatkan kepuasan konsumen serta menciptakan sistem transportasi bus menjadi lebih andal dan terpercaya.

Penjelasan yang diberikan akan memberikan dasar untuk membangun sebuah paradigma pemikiran yang bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai dasar pemikiran dibalik penelitian ini. Oleh karena itu, ilustrasi kerangka pikir dapat disajikan dalam Gambar 2.1. sebagai berikut.



**Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pikir Penelitian**

## 2.5. Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap permasalahan yang sedang diteliti dalam suatu penelitian, dimana rumusan masalah dalam penelitian ini dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis dianggap sebagai jawaban sementara karena didasarkan pada teori yang relevan dan belum didukung oleh fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis memegang peran penting dalam penelitian karena membantu mengarahkan dan memfokuskan peneliti agar mencapai tujuan yang efektif dan efisien (Sugiyono, 2021).

Berdasarkan kerangka pikir penelitian yang telah dijelaskan dan diilustrasikan sebelumnya, maka hipotesis penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Diduga pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 2) Diduga tarif berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 3) Diduga tarif angkutan lain berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 4) Diduga kenyamanan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 5) Diduga keamanan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.
- 6) Diduga keandalan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian merupakan teknik pengumpulan data, analisis, dan penyajian informasi yang berkaitan dengan tujuan penelitian yang mencakup prosedur penelitian. Dalam penelitian ini, metode penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah metode penelitian kuantitatif. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan pedoman kepada peneliti mengenai proses penelitian dan menjadi panduan dalam menganalisis data yang telah dikumpulkan dengan menggunakan analisis statistik. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesis yang terkait dengan variabel-variabel penelitian (Sugiyono, 2021; Machmud, 2016).

#### **3.1. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dapat didefinisikan sebagai tempat penelitian yang dilakukan untuk memperoleh pemecahan masalah yang diteliti. Penetapan lokasi penelitian dimaksudkan untuk mempermudah atau memperjelas lokasi yang menjadi sasaran dalam penelitian. Maka dari itu, kegiatan penelitian dilakukan di Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan dengan objek penelitian adalah masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja. Adapun alasan dipilihnya Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lokasi penelitian karena penelitian ini belum pernah diadakan penelitian yang serupa, khususnya mengenai alasan perilaku perjalanan dari pengguna jasa transportasi dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja.

#### **3.2. Jenis dan Sumber Data**

Dalam penelitian ini digunakan data primer dan data sekunder.

1. Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari responden untuk memperoleh informasi yang lebih detail tentang data yang diperlukan dalam penelitian. Responden dari penelitian ini merupakan masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja yang diperoleh melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner (angket) yang mencakup informasi mengenai identitas responden dan alasan melakukan perjalanan ke luar kota.
2. Data sekunder merupakan data yang tidak diperoleh secara langsung, tetapi diperoleh melalui pihak lain atau diolah dari data primer. Data tersebut kemudian digunakan untuk menghasilkan informasi yang bermanfaat dalam penelitian, seperti dalam bentuk studi pustaka. Dalam penelitian ini, data diperoleh dari berbagai sumber yang berasal dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, seperti laporan, media internet, dan sumber-sumber kepustakaan lainnya.

### **3.3. Metode Pengumpulan Data**

Pengumpulan data adalah suatu teknik yang digunakan untuk memperoleh informasi dari fenomena empiris. Teknik ini memiliki peran strategis dalam penelitian karena tujuan utama dari penelitian adalah memperoleh data. Tanpa pemahaman tentang metode pengumpulan data, seorang peneliti akan kesulitan untuk memperoleh data yang memenuhi standar yang ditetapkan (Sugiyono, 2021).

Dalam penelitian ini, terdapat dua metode yang digunakan untuk mengumpulkan data, yaitu metode penelitian kepustakaan (*Library Research*) dan metode penelitian lapangan (*Field Research*).

1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) dilakukan dengan peninjauan terhadap berbagai literatur yang berkaitan dengan masalah penelitian dengan tujuan mengumpulkan informasi dan data yang relevan. Prosesnya dimulai dengan merumuskan pertanyaan penelitian dan membatasi cakupan masalah penelitian yang akan diteliti. Selanjutnya, peneliti melakukan pencarian literatur melalui berbagai sumber yang tersedia. Setelah itu, dilakukan tinjauan literatur guna memahami dan merumuskan kerangka pikir yang relevan terhadap masalah penelitian. Data yang diperoleh dalam penelitian ini berasal dari instansi di lokasi penelitian.
2. Penelitian Lapangan (*Field Research*) dilakukan dengan 3 cara, yaitu wawancara, kuesioner (angket), dan observasi.
  - a) Wawancara merupakan interaksi antara peneliti dan responden, dimana peneliti mengajukan pertanyaan tertulis dan mendapatkan jawaban langsung dari responden. Proses wawancara dilakukan secara *online* melalui penggunaan kuesioner yang disebarakan melalui *Google Form*. Wawancara ini bersifat terstruktur dengan pertanyaan yang telah ditentukan sebelumnya.
  - b) Kuesioner (angket) merupakan alat yang digunakan dalam survei atau penelitian yang terdiri dari daftar pertanyaan yang telah dirancang secara tertulis, terstruktur, dan sistematis. Survei ini dilakukan secara *online* melalui *Google Form*, sehingga setiap populasi memiliki kesempatan untuk dipilih sebagai responden sesuai dengan ukuran dan proporsi yang telah ditentukan. Maka dari itu, dalam pengukuran penelitian ini digunakan kuesioner untuk mengumpulkan jawaban responden berdasarkan pertanyaan yang telah ditentukan. Instrumen

yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan skala nominal dengan satuan nilai yang sesuai dengan indikator variabel penelitian.

- c) Observasi dilakukan melalui pengamatan langsung dalam lapangan dengan tujuan memperoleh informasi dalam menjawab masalah penelitian. Observasi ini dilakukan secara tidak terstruktur dengan mengamati dan mencatat apa yang terjadi untuk memperoleh data objektif tentang perilaku manusia atau kejadian dalam situasi nyata.

### **3.4. Metode Penarikan Sampel**

#### **1. Populasi Penelitian**

Populasi adalah objek yang dikaji oleh peneliti dengan karakteristik yang telah ditetapkan sehingga dapat diambil kesimpulan. Populasi mencakup area penelitian tertentu dan memiliki jumlah anggota populasi yang disebutkan dengan jelas. Seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh objek tersebut juga termasuk ke dalam populasi yang sedang diteliti (Sugiyono, 2021).

Penelitian ini memfokuskan kepada masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi dengan rute perjalanan Makassar–Toraja. Data populasi berasal dari seluruh pengguna jasa transportasi bus yang dilayani oleh Perusahaan Otobus (PO) sebagai perusahaan jasa transportasi dalam melakukan perjalanan dari Makassar menuju Toraja atau sebaliknya. Data tersebut telah diperoleh dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dalam melakukan rekap data terhadap seluruh masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus dengan tujuan perjalanan ke Toraja atau Makassar menggunakan jasa transportasi bus. Dengan demikian, populasi dalam penelitian ini merupakan kelompok yang sangat spesifik dan terbatas pada kriteria yang telah ditentukan.

Adapun jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja pada tahun 2022 dibagi menjadi dari 2 kategori, yaitu Kelas Ekonomi (AC dan Non–AC) dan Kelas Non–Ekonomi (*Executive, Super VIP, High Class, Sleeper Seat, Double Decker, La Primer, dan Air Bus*). Untuk kelas ekonomi, jumlah pengguna jasa transportasi tercatat sebanyak 72.158 orang, sedangkan kelas non–ekonomi mencapai 82.229 orang. Secara keseluruhan, jumlah keseluruhan data populasi yang berhasil diperoleh oleh peneliti pada tahun 2022 adalah sebanyak 154.387 orang.

## 2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan bagian yang diambil dari jumlah dan karakteristik populasi. Jika populasi tersebut cukup besar, peneliti tidak memungkinkan untuk mempelajari seluruh anggota populasi tersebut. Hal ini dikarenakan adanya keterbatasan sumber daya, seperti dana, tenaga, dan waktu. Oleh karena itu, peneliti dapat menggunakan sampel yang mewakili populasi tersebut. Informasi yang diperoleh dari sampel kemudian digeneralisasikan untuk mencapai kesimpulan yang berlaku untuk populasi secara keseluruhan (Sugiyono, 2021).

Dalam penelitian ini, teknik sampling atau teknik pengambilan sampel dilakukan menggunakan metode *simple random sampling*. *Simple random sampling* adalah salah satu teknik pengambilan sampel secara acak, dimana setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel (Sugiyono, 2021). Sampel dipilih berdasarkan populasi yang memiliki kesamaan dalam perilaku yang relevan dengan masalah penelitian. Dalam konteks pengambilan sampel, penting untuk mendapatkan sampel yang dapat mencerminkan karakteristik populasi penelitian. Dengan demikian, data yang

diperoleh dari sampel dapat memberikan informasi yang relevan dan mewakili populasi dalam penelitian ini.

Penentuan besarnya jumlah sampel yang dicari menggunakan Rumus Slovin sebagai berikut (Sugiyono, 2021):

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel yang diperlukan

N= Jumlah populasi

e = Tingkat kesalahan pengambilan sampel (10%)

Jumlah populasi yang digunakan adalah 154.387 orang, maka penentuan sampel (n) dapat dilakukan dengan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{154.387}{1 + 154.387 (0,1)^2}$$

$$n = \frac{154.387}{1 + 1543,87}$$

$$n = \frac{154.387}{1544,87}$$

$$n = 99,94$$

Berdasarkan perhitungan di atas, maka besar sampel yang digunakan berdasarkan metode tabel sampel Israel (1992) diperoleh jumlah responden sebanyak 100 responden (*sampling margin 10%*).

### 3.5. Model Analisis Data

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh hubungan antara variabel independen terhadap variabel dependen. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah permintaan jasa transportasi (Y), sedangkan variabel

independen dalam penelitian ini adalah pendapatan (X1), tarif (X2), tarif angkutan lain (X3), kenyamanan (X4), keamanan (X5), dan keandalan (X6).

Fungsi permintaan menunjukkan hubungan antara jumlah barang atau jasa yang diminta terhadap semua faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan (Pappas dan Hirschey, 1995). Secara matematis, model dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6) \dots\dots\dots(1)$$

Persamaan (1) menunjukkan variabel-variabel yang mempengaruhi permintaan. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, digunakan analisis regresi linier berganda dari fungsi produksi *Cobb–Douglas*.

Analisis regresi adalah suatu metode atau teknik analisis hipotesis penelitian yang digunakan untuk menguji apakah ada hubungan atau tidak antara variabel satu dengan variabel lainnya yang dinyatakan dalam bentuk persamaan matematik (Notoatmojo et al., 2020). Sementara itu, fungsi produksi *Cobb–Douglas* adalah suatu fungsi non–linier yang menggambarkan hubungan antara variabel dependen (Y) dan variabel independen (X).

Regresi linier berganda digunakan untuk memperoleh pemahaman tentang bagaimana variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen, sehingga dapat memberikan jawaban terhadap hipotesis penelitian. Parameter dalam model regresi linier berganda kemudian diestimasi untuk menentukan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dalam penelitian ini.

Secara eksplisit, fungsi produksi *Cobb–Douglas* dalam bentuk stokastiknya dapat diekspresikan menjadi fungsi non–linier seperti persamaan (2) berikut:

$$Y = X_1^{\beta_1} X_2^{\beta_2} X_3^{\beta_3} e^{(\beta_0 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \mu_1)} \dots\dots\dots(2)$$

Salah satu kelemahan utama dari model regresi linier berganda adalah tidak semua sebaran data mengikuti pola linier, sehingga penggunaan model regresi linier berganda dapat mengakibatkan kesalahan dalam analisis (Nachrowi dan Usman, 2017). Untuk mengatasi kelemahan ini terutama pada variabel yang bersifat non–linier, maka dalam penelitian ini akan dilakukan transformasi data dengan menggunakan logaritma natural (ln) melalui Model Log-Log untuk merubah bentuk fungsionalnya.

Logaritma natural (ln) merupakan logaritma yang menggunakan bilangan e sebagai basisnya. Bilangan e merupakan bilangan irasional yang dipopulerkan oleh matematikawan asal Swiss, Leonhard Euler (1707-1783), sehingga bilangan ini dikenal sebagai bilangan Euler dalam konstanta matematika, dengan nilai  $e = 2,718281828\dots$  (dan seterusnya). Penggunaan logaritma natural (ln) dalam penelitian ini bertujuan untuk mengurangi fluktuasi data yang berlebihan. Penggunaan transformasi logaritma natural (ln) biasanya diterapkan ketika ada hubungan yang tidak linier antara variabel independen (X) dan variabel dependen (Y). Adapun Model Log-Log, juga dikenal sebagai Model *Double* Log atau Model Elastisitas Konstan merupakan bentuk transformasi logaritma natural (ln) yang diterapkan pada kedua sisi persamaan dalam fungsi non–linier menjadi fungsi linier. Maka dari itu, transformasi logaritma natural (ln) akan mengubah hubungan yang tidak linier menjadi sesuatu yang dapat dimodelkan secara linier.

Dalam konteks analisis statistik, *error term* atau *residual term* merujuk pada bagian dari variasi dalam data yang tidak dapat dijelaskan atau diatribusikan kepada variabel independen yang digunakan dalam model statistik. Adapun konstanta atau *intercept* dalam regresi linier berganda dapat memberikan nilai



perkiraan pada variabel dependen (Y) ketika semua variabel independen adalah nol, sehingga memberikan titik awal referensi yang penting dalam interpretasi model.

Dalam persamaan (2) terlihat bahwa terdapat tiga variabel ( $X_4$ ,  $X_5$ , dan  $X_6$ ) yang termasuk ke dalam variabel kualitatif, sehingga dalam model regresi linier berganda dapat dikuantitatifkan menjadi skala nominal yang bersifat kategorikal atau dikotomi sehingga diukur dalam bentuk *dummy*. Secara esensial, variabel seperti demikian merupakan suatu perangkat untuk menggolongkan data ke dalam kategori *mutually exclusive* (berhubungan secara khusus) (Gujarati, 2015). Pada dasarnya, logaritma natural ( $\ln$ ) digunakan untuk mentransformasi data jika distribusi data aslinya cenderung mengikuti distribusi log-normal atau ketika ingin mengurangi efek dari nilai ekstrem. Maka dari itu, dalam analisis regresi linier berganda melalui penerapan logaritma natural ( $\ln$ ) untuk variabel *dummy* tidak akan memberikan makna statistik yang sah karena tidak memiliki tingkat ordinal atau interval, sehingga hasilnya bisa menjadi tidak *interpretable*. Dengan demikian, transformasi logaritma natural ( $\ln$ ) dalam penelitian ini dilakukan secara parsial pada sisi variabel independen atau sisi kanan dari persamaan fungsi.

Fungsi  $f(x) = e^x$  yang juga dikenal sebagai fungsi eksponensial natural, sering disederhanakan dengan notasi  $\exp(x)$ . Notasi  $\exp(x)$  digunakan untuk merepresentasikan nilai eksponensial  $e^x$  yang menjadi salah satu fungsi dasar dalam ilmu matematika, sehingga ekspresi  $e^{(\beta_0 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \mu_1)} = e^{\beta_0} \cdot e^{\beta_4 X_4} \cdot e^{\beta_5 X_5} \cdot e^{\beta_6 X_6} \cdot e^{\mu_1}$  dapat dinyatakan menjadi bentuk persamaan  $\exp(\beta_0 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \mu_1) = \exp(\beta_0) \cdot \exp(\beta_4 X_4) \cdot \exp(\beta_5 X_5) \cdot \exp(\beta_6 X_6) \cdot \exp(\mu_1)$  yang kemudian memungkinkan untuk mengambil masing-masing eksponen ke dalam suku logaritma natural ( $\ln$ ).

Maka dari itu, model fungsi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja dapat ditulis seperti persamaan (3) berikut:

$$\ln(Y) = \beta_0 + \beta_1 \ln(X_1) + \beta_2 \ln(X_2) + \beta_3 \ln(X_3) + \beta_4 D_4 + \beta_5 D_5 + \beta_6 D_6 + \mu_1 \dots (3)$$

Keterangan:

Y	: Permintaan Jasa Transportasi
X <sub>1</sub>	: Pendapatan
X <sub>2</sub>	: Tarif
X <sub>3</sub>	: Tarif Angkutan Lain
D <sub>4</sub>	: Kenyamanan
D <sub>5</sub>	: Keamanan
D <sub>6</sub>	: Keandalan
β <sub>0</sub>	: Konstanta
β <sub>1</sub> , β <sub>2</sub> , β <sub>3</sub> , β <sub>4</sub> , β <sub>5</sub> , β <sub>6</sub>	: Parameter
μ <sub>1</sub>	: Error Term

Setelah diketahui model fungsi permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, langkah selanjutnya adalah melakukan uji hipotesis menggunakan analisis statistik yang berkaitan dengan variabel-variabel penelitian. Hipotesis dapat diartikan sebagai jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Oleh karena itu, untuk mengetahui hipotesis yang diajukan bermakna atau tidak, maka digunakan perhitungan uji statistik sebagai berikut:

### 1. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi digunakan untuk melihat persentase besar pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Apabila  $R^2 = 0$ , maka tidak ada pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen atau variasi variabel independen yang digunakan tidak menjelaskan sedikitpun variasi variabel dependen. Sementara itu, apabila  $R^2 = 1$ , maka persentase pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen sempurna, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan 100% variasi variabel dependen.

### 2. Uji t

Uji t atau uji signifikan digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen (variabel bebas) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (variabel terikat). Dengan demikian, uji ini bertujuan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel dependen secara nyata dan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan, yaitu 5%.

### 3. Uji F

Uji F atau uji simultan digunakan untuk mengetahui bahwa apakah masing-masing variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, dengan *level of significance* sebesar 5 % dan tingkat kepercayaan (*confidence level*) sebesar 95%. Apabila nilai signifikansi F–hitung < 0,05, maka dapat dinyatakan bahwa semua variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Uji F diperuntukkan untuk melakukan uji hipotesis koefisien (*slope*) regresi. Hal ini untuk memastikan apakah

model yang dipilih layak atau tidak untuk menginterpretasikan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

### **3.6. Definisi Operasional Variabel**

Definisi operasional merupakan suatu aspek yang diberikan pada suatu variabel dengan tujuan memberikan makna atau menentukan kegiatan yang khusus dan/atau menentukan prosedur yang diperlukan untuk mengukur variabel tersebut. Definisi operasional memberikan batasan variabel, sehingga mempermudah dalam menganalisis data dan memberikan informasi yang dibutuhkan untuk mengukur variabel-variabel yang akan diteliti (Sugiyono, 2021).

Definisi operasional sangat penting dalam mengembangkan instrumen pengukuran yang tepat untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan variabel yang sedang diteliti. Oleh karena itu, penting bagi para peneliti untuk secara teliti merumuskan definisi operasional sebelum memulai penelitiannya. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan tentang suatu variabel yang dapat diukur.

Adapun operasional variabel dalam penelitian ini yang terdiri dari definisi, indikator pengukuran variabel, serta satuan yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Permintaan Jasa Transportasi (Y), merupakan kebutuhan pengguna jasa transportasi untuk menggunakan jasa transportasi dalam melakukan perjalanan dari Makassar ke Toraja ataupun sebaliknya dengan menggunakan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Variabel ini memiliki indikator pengukuran, yaitu seberapa seringnya pengguna jasa transportasi menggunakan jasa transportasi bus yang

diukur dari total intensitas penggunaan jasa transportasi bus selama 4 bulan terakhir.

2. Pendapatan (X1), merupakan keseluruhan penerimaan yang dihasilkan dari aktivitas ekonomi atau sumbangan yang diberikan kepada responden dan dialokasikan untuk keperluan transportasi, baik dari pendapatan utama, sampingan, dan lainnya. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, yaitu pendapatan pengguna jasa transportasi bus yang diukur dalam satuan rupiah (Rp) per bulan.
3. Tarif (X2), merupakan biaya yang dikenakan terhadap pengguna jasa transportasi bus atas dasar kesepakatan antara pengguna dan perusahaan jasa transportasi ketika melakukan perjalanan antar kota. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, yaitu tarif transportasi bus kelas ekonomi yang diukur dalam satuan rupiah (Rp) satu kali perjalanan.
4. Tarif Angkutan Lain (X3), merupakan substitusi yang menunjukkan harga barang lain yang terkait dengan biaya jasa transportasi bus ketika melakukan perjalanan antar kota. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, yaitu tarif transportasi bus kelas non-ekonomi yang diukur dalam satuan rupiah (Rp) satu kali perjalanan.
5. Kenyamanan (X4), merupakan pengalaman yang diperoleh saat menggunakan sarana transportasi yang memenuhi standar kenyamanan yang ditetapkan sehingga konsumen merasa puas selama perjalanan. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, antara lain: (1) Kebersihan transportasi bus; (2) Kapasitas ruang transportasi bus; (3) Fasilitas yang dapat digunakan dalam transportasi bus; serta (4) Keramahan pengemudi dan petugas dalam transportasi bus, dimana variabel ini diukur dalam

bentuk *dummy* (nilai indikator 1 = nyaman, dan nilai indikator 0 = tidak nyaman).

6. Keamanan (X5), merupakan pengalaman saat menggunakan jasa transportasi yang aman dan bebas dari segala jenis ancaman atau risiko yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan pengemudi, pengguna jasa transportasi, maupun pengguna jalan lainnya. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, antara lain: (1) Keamanan pengemudi (mengemudi dengan kecepatan yang wajar dan sesuai dengan aturan lalu lintas); serta (2) Keamanan perjalanan (terlindung dari ancaman kejahatan dan gangguan lainnya), dimana variabel ini diukur dalam bentuk *dummy* (nilai indikator 1 = aman, dan nilai indikator 0 = tidak aman).
7. Keandalan (X6), merupakan pengalaman menggunakan jasa transportasi dan kepercayaan informasi dalam situasi yang mempengaruhi kinerja transportasi. Variabel ini memiliki indikator pengukuran, antara lain: (1) Ketepatan waktu keberangkatan; (2) Ketepatan waktu tiba di tempat tujuan; serta (3) Kesesuaian informasi jadwal dan keselamatan lalu lintas, dimana variabel ini diukur dalam bentuk *dummy* (nilai indikator 1 = andal, dan nilai indikator 0 = tidak andal).

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan**

##### **4.1.1. Profil Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan**

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan merupakan Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur. Perubahan terjadi sesuai dengan Peraturan Gubernur Nomor 28 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengelolaan Sarana Prasarana Perhubungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang resmi berlaku pada tanggal 19 Januari 2018. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terletak di Jl. Perintis Kemerdekaan Km. 15, Kelurahan Pai, Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar, Sulawesi Selatan, 90242 dengan wilayah yang tercakup dalam kantor wilayah tersebut adalah Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) di Lingkungan Provinsi Sulawesi Selatan, Kantor Kesyahbandaran di Lingkungan Provinsi Sulawesi Selatan, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIX, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, serta Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota di Provinsi Sulawesi Selatan.

Adapun tugas yang dilaksanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan atau penyelenggara transportasi tersebut dengan wewenang yang diberikan yaitu: (1) Merumuskan kebijakan bidang perhubungan dalam wilayah kerjanya; (2) Mengembangkan kebijakan teknis untuk meningkatkan efisiensi bidang perhubungan; (3) Melakukan administrasi dan perizinan angkutan;

serta (4) Melakukan evaluasi dan menyusun laporan terkait bidang perhubungan untuk perbaikan dan pengembangan.

#### **4.1.2. Perusahaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi Rute Makassar–Toraja**

Perusahaan jasa transportasi memiliki tanggung jawab besar dalam memenuhi permintaan yang dibutuhkan oleh konsumen secara optimal. Dalam menjalankan tanggung jawab tersebut, perusahaan jasa transportasi dapat membangun kepercayaan pelanggan; meningkatkan reputasi perusahaan; serta berkontribusi pada mobilitas dan konektivitas yang lebih baik antar wilayah dalam satu rute. Dalam operasional kegiatan angkutan dalam trayek melalui jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi, tercatat 11 Perusahaan Otobus (PO) yang terdaftar sebagai perusahaan jasa transportasi yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja yang tertera pada Tabel 4.1. di bawah ini.

Tabel 4.1. Nama Perusahaan Otobus (PO) yang Beroperasi Melalui Rute Makassar–Toraja

<b>No.</b>	<b>Nama Perusahaan Otobus (PO)</b>
1.	Borlindo
2.	Bintang Timur
3.	Bintang Prima
4.	Litha & Co
5.	Kharisma
6.	Primadona
7.	Manggala Trans
8.	Metro Permai
9.	Sinar Muda
10.	Batutumonga
11.	Pelangi

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.



Tabel 4.1. memberikan informasi tentang beberapa perusahaan jasa transportasi bus yang terlibat dalam operasional jasa transportasi melalui rute Makassar–Toraja. Tujuan dari tabel ini adalah untuk memberikan gambaran tentang berbagai perusahaan jasa transportasi bus yang melayani rute Makassar–Toraja. Keberadaan perusahaan-perusahaan ini juga dapat membantu meningkatkan mobilitas dan konektivitas antara wilayah Makassar dan Toraja, sehingga memungkinkan lebih banyak konsumen untuk melakukan perjalanan antar kedua daerah tersebut dengan lebih mudah.

Tabel 4.2. Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus

No.	Nama Perusahaan Otobus (PO)	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Borlindo	312	294	75	155	281	1.117
2.	Bintang Timur	307	195	57	128	134	821
3.	Bintang Prima	544	536	166	293	712	2.251
4.	Litha & Co	1.074	1.367	707	1.266	1.176	5.590
5.	Kharisma	790	804	159	355	582	2.690
6.	Primadona	1.976	2.762	711	1.370	2.063	8.882
7.	Manggala Trans	1.414	1.329	291	1.050	1.260	5.344
8.	Metro Permai	1.099	1.170	272	688	1.534	4.763
9.	Sinar Muda	576	314	71	180	312	1.453
10.	Batutumonga	189	250	60	130	291	920
11.	Pelangi	177	305	73	151	204	910
<b>TOTAL</b>		<b>8.458</b>	<b>9.326</b>	<b>2.642</b>	<b>5.766</b>	<b>8.549</b>	<b>34.741</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 4.2. menunjukkan proporsi jumlah permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja berdasarkan Perusahaan Otobus (PO). Tujuan dari tabel ini adalah untuk memberikan gambaran tentang permintaan jasa transportasi bus antara Makassar dan Toraja, serta untuk melihat seberapa banyak jasa transportasi bus tersebut di setiap

perusahaan yang melayani rute Makassar–Toraja. Berdasarkan data pada tabel, Perusahaan Otobus (PO) Primadona merupakan perusahaan jasa transportasi dengan frekuensi jumlah permintaan tertinggi yang mencapai 8.882 kali perjalanan, sementara Perusahaan Otobus (PO) Bintang Timur merupakan perusahaan jasa transportasi dengan frekuensi jumlah permintaan terendah yang mencapai 821 kali perjalanan. Melalui data ini, diharapkan dapat mengidentifikasi dengan memahami tren atau pola preferensi masyarakat dalam memilih perusahaan jasa transportasi bus untuk rute Makassar–Toraja yang juga disajikan dalam Tabel 4.3. di bawah ini.

Tabel 4.3. Jumlah Pengguna Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Rute Makassar–Toraja Berdasarkan Perusahaan Otobus

No.	Nama Perusahaan Otobus (PO)	Tahun					TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Borlindo	5.856	6.480	1.878	3.371	5.125	<b>22.710</b>
2.	Bintang Timur	3.588	2.085	645	2.315	2.242	<b>10.875</b>
3.	Bintang Prima	15.733	12.561	2.772	5.355	10.440	<b>46.861</b>
4.	Litha & Co	15.067	27.948	11.595	28.860	25.080	<b>108.550</b>
5.	Kharisma	9.062	11.600	2.382	6.114	10.341	<b>39.499</b>
6.	Primadona	35.498	47.674	13.559	36.025	38.733	<b>171.489</b>
7.	Manggala Trans	27.840	25.558	4.304	18.953	20.351	<b>97.006</b>
8.	Metro Permai	21.376	26.674	5.683	14.929	27.805	<b>96.467</b>
9.	Sinar Muda	6.432	6.216	1.152	3.221	6.337	<b>23.358</b>
10.	Batutumonga	2.865	2.920	540	1.589	4.473	<b>12.387</b>
11.	Pelangi	2.424	3.745	753	2.040	3.460	<b>12.422</b>
<b>TOTAL</b>		<b>145.741</b>	<b>173.461</b>	<b>45.263</b>	<b>122.772</b>	<b>154.387</b>	<b>641.624</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, 2023.

Tabel 4.3. menunjukkan proporsi jumlah pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja berdasarkan Perusahaan Otobus (PO). Tujuan dari tabel ini adalah untuk memberikan

gambaran tentang seberapa banyak orang yang menggunakan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi melalui rute Makassar–Toraja. Merujuk pada tabel ini, dimungkinkan untuk dapat mengidentifikasi Perusahaan Otobus (PO) mana yang lebih banyak diminati oleh konsumen atau memiliki jumlah pengguna jasa transportasi yang lebih tinggi dibandingkan dengan Perusahaan Otobus (PO) lainnya. Berdasarkan data pada tabel, Perusahaan Otobus (PO) Primadona merupakan perusahaan jasa transportasi dengan jumlah pengguna jasa transportasi tertinggi yang mencapai 171.489 orang, sementara Perusahaan Otobus (PO) Bintang Timur merupakan perusahaan jasa transportasi dengan jumlah pengguna jasa transportasi terendah yang mencapai 10.875 orang. Melalui data ini, diharapkan dapat membantu pihak terkait dalam mengidentifikasi tren permintaan dan popularitas jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Informasi ini dapat digunakan untuk perencanaan transportasi, pengambilan keputusan, atau pengembangan strategi pemasaran yang lebih efektif bagi perusahaan jasa transportasi tersebut.

#### **4.2. Karakteristik Responden**

Responden dalam penelitian merujuk pada masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja. Dalam penelitian ini, diambil 100 sampel dipilih secara acak dari berbagai titik di Toraja dan di luar Toraja. Dari jumlah tersebut, terdapat 45 responden berdomisili di Toraja dan 55 responden berdomisili di luar Toraja. Selanjutnya, dilakukan pengklasifikasian karakteristik responden berdasarkan data primer yang dikumpulkan. Pengklasifikasian tersebut mencakup informasi berdasarkan usia, jenis kelamin, jumlah anggota keluarga, pendidikan terakhir, dan pekerjaan. Dengan demikian, hasil pengumpulan data ini kemudian

dikategorikan berdasarkan karakteristik responden pengguna jasa transportasi ke dalam tabel distribusi, lalu diidentifikasi dan dijelaskan dalam uraian berikut.

#### 4.2.1. Distribusi Responden Menurut Usia

Karakteristik responden berdasarkan usia adalah informasi mengenai tingkat usia rata-rata yang menjadi responden pengguna jasa transportasi dalam penelitian ini. Karakteristik ini mencakup informasi mengenai kelompok usia tertentu yang diukur dengan menggunakan satuan tahun. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 4.4. di bawah ini.

Tabel 4.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

<b>Usia</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
<16 tahun	1 orang	1 %
16–20 tahun	6 orang	6 %
21–25 tahun	13 orang	13 %
26–30 tahun	13 orang	13 %
31–35 tahun	13 orang	13 %
36–40 tahun	15 orang	15 %
41–45 tahun	13 orang	13 %
46–50 tahun	10 orang	10 %
51–55 tahun	10 orang	10 %
55–60 tahun	4 orang	4 %
60> tahun	2 orang	2 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Tabel 4.4. menunjukkan karakteristik responden berdasarkan umur pengguna jasa transportasi, dimana rentang usia dengan jumlah responden tertinggi adalah 36 sampai 40 tahun, dengan 15 persen dari total responden. Sedangkan rentang usia dengan jumlah responden terendah adalah kurang dari 16 tahun, hanya ada 1 orang responden atau 1 persen. Adapun rentang usia 21 sampai 25 tahun, 26 sampai 30 tahun, 31 sampai 35 tahun, dan 41 sampai 45

tahun memiliki jumlah responden yang sama, yaitu 13 orang atau 13 persen dari total responden. Rentang usia 16 sampai 20 tahun memiliki 6 orang responden atau 6 persen dari total responden, sedangkan rentang usia 55 sampai 60 tahun memiliki 4 orang responden atau 4 persen dari total responden. Rentang usia lebih dari 60 tahun memiliki persentase sebesar 2 persen dengan jumlah responden sebanyak 2 orang.

#### 4.2.2. Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin adalah informasi mengenai identitas gender dari individu atau kelompok yang menjadi responden pengguna jasa transportasi dalam penelitian ini. Karakteristik ini mencakup informasi mengenai apakah responden adalah laki-laki atau perempuan. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 4.5. di bawah ini.

Tabel 4.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Laki-Laki	41 orang	41 %
Perempuan	59 orang	59 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.*

Berdasarkan Tabel 4.5., responden dengan jenis kelamin perempuan memiliki frekuensi lebih banyak dibandingkan dengan responden dengan jenis kelamin laki-laki, dimana perempuan sejumlah 59 responden sedangkan laki-laki sejumlah 41 responden.

#### 4.2.3. Distribusi Responden Menurut Jumlah Anggota Keluarga

Karakteristik responden berdasarkan jumlah anggota keluarga merupakan informasi mengenai banyaknya individu yang tinggal di bawah satu atap dalam suatu rumah tangga dan merupakan tanggung jawab kepala keluarga untuk

memenuhi kebutuhan konsumsi yang menjadi responden pengguna jasa transportasi dalam penelitian ini. Anggota keluarga dapat terdiri dari orang tua, anak-anak, pasangan, atau anggota lain yang tinggal bersama dalam rumah tangga yang sama. Jumlah anggota keluarga dapat bervariasi dari satu keluarga ke keluarga lainnya tergantung pada situasi dan struktur keluarga yang berbeda. Variabel ini diukur dengan menggunakan satuan jiwa. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 4.6. di bawah ini.

Tabel 4.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

<b>Jumlah Anggota Keluarga</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
1 orang	22 orang	22 %
2 orang	21 orang	21 %
3 orang	23 orang	23 %
4 orang	14 orang	14 %
5 orang	20 orang	20 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.*

Berdasarkan Tabel 4.6., variasi jumlah anggota keluarga responden adalah berkisar dari 1–5 orang. Tabel tersebut menunjukkan jumlah anggota keluarga yang memiliki frekuensi tertinggi adalah 3 orang, dengan 23 persen dari total responden. Setelah itu, diikuti oleh jumlah anggota keluarga 1 orang, dengan 22 persen dari total responden, lalu jumlah anggota keluarga 2 orang, dengan 21 persen dari total responden. Kemudian jumlah anggota keluarga 5 orang, dengan 20 persen dari total responden. Terakhir, jumlah anggota keluarga yang memiliki frekuensi terendah adalah 4 orang, dengan 14 persen dari total responden.

#### **4.2.4. Distribusi Responden Menurut Pendidikan Terakhir**

Karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir merupakan informasi mengenai tingkat pendidikan yang telah dicapai oleh individu atau

kelompok yang menjadi responden pengguna jasa transportasi dalam penelitian ini. Karakteristik ini mencakup informasi mengenai tingkat pendidikan formal, seperti SD, SMP, SMA, dan Perguruan Tinggi (Diploma/S1/S2/S3). Namun, tidak menutup kemungkinan juga bahwa karakteristik ini mencakup informasi mengenai responden yang belum menyelesaikan pendidikan formal atau bahkan belum pernah bersekolah. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 4.7. di bawah ini.

Tabel 4.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

<b>Pendidikan Terakhir</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Tidak/Belum Tamat Sekolah	1 orang	1 %
SD/Sederajat	4 orang	4 %
SMP/Sederajat	10 orang	10 %
SMA/Sederajat	35 orang	35 %
Perguruan Tinggi (Diploma/S1/S2/S3)	50 orang	50 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.*

Tabel 4.7. menunjukkan karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir. Berdasarkan tabel tersebut, terdapat 50 persen responden memiliki pendidikan perguruan tinggi (diploma/S1/S2/S3), diikuti oleh responden yang memiliki pendidikan SMA/ sederajat sebesar 35 persen, kemudian responden yang memiliki pendidikan SMP/ sederajat sebesar 10 persen, lalu responden yang memiliki pendidikan tingkat SD/ sederajat sebanyak 4 responden atau sekitar 4 persen, dan hanya 1 persen responden yang tidak atau belum tamat sekolah.

#### **4.2.5. Distribusi Responden Menurut Pekerjaan**

Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan adalah informasi mengenai pekerjaan atau profesi seseorang yang menjadi responden pengguna jasa transportasi dalam penelitian ini. Karakteristik ini mencakup informasi mengenai jenis pekerjaan berdasarkan 5 kategori, antara lain PNS, Swasta,

Pelajar/Mahasiswa, Tidak Bekerja, dan Lainnya. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Tabel 4.8. di bawah ini.

Tabel 4.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

<b>Profesi/Pekerjaan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
PNS	28 orang	28 %
Swasta	41 orang	41 %
Pelajar/Mahasiswa	15 orang	15 %
Tidak Bekerja	6 orang	6 %
Lainnya	10 orang	10 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.*

Berdasarkan Tabel 4.8., pekerjaan yang paling sering dilakukan oleh responden adalah sebagai swasta, dengan 41 orang atau 41 persen dari total responden. Setelah itu, diikuti oleh PNS dengan 28 orang atau 28 persen, lalu pelajar/mahasiswa dengan 15 orang atau 15 persen. Kemudian responden yang tidak bekerja sebanyak 6 orang atau 6 persen. Terakhir adalah jenis pekerjaan lainnya, dengan hanya 10 orang atau 10 persen dari total responden.

#### **4.3. Tabulasi Preferensi Konsumen Jasa Transportasi**

Dalam penelitian ini, dilakukan pemahaman terkait perbandingan jumlah permintaan antara transportasi bus kelas ekonomi dan transportasi bus kelas non-ekonomi, serta tujuan penggunaan berdasarkan preferensi konsumen. Informasi tersebut akan diidentifikasi dan dijelaskan dalam uraian berikut.

##### **4.3.1. Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Kelas Ekonomi dan Non-Ekonomi**

Tabel berikut ini akan memperlihatkan sebaran responden berdasarkan jumlah permintaan jasa transportasi bus kelas ekonomi. Namun, perlu juga dilakukan perbandingan antara jumlah permintaan jasa transportasi bus kelas ekonomi dan jumlah permintaan jasa transportasi bus lainnya, yaitu transportasi



bus kelas non-ekonomi. Jawaban yang diberikan didasarkan pada informasi yang diperoleh dari masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar-Toraja.

Tabel 4.9. Sebaran Responden Menurut Perbandingan Jumlah Permintaan Jasa Transportasi Bus Ekonomi dan Non-Ekonomi

Jumlah Permintaan Jasa Transportasi	Frekuensi		Rasio
	Ekonomi	Non-Ekonomi	
1 kali	42 orang	49 orang	6:7
2 kali	38 orang	44 orang	19:22
3 kali	5 orang	3 orang	5:3
4 kali	7 orang	2 orang	7:2
5 kali	2 orang	1 orang	2:1
5> kali	6 orang	1 orang	6:1
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 orang</b>	

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Tabel 4.9. menunjukkan bahwa pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 1 kali, terdapat 42 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 49 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi, sehingga rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non-ekonomi adalah 6:7. Selanjutnya, pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 2 kali, terdapat 38 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 44 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi, sehingga rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non-ekonomi adalah 19:22. Hal ini menunjukkan bahwa dalam kondisi ini, kebutuhan dan preferensi konsumen cenderung lebih memilih jasa transportasi bus kelas non-ekonomi.

Meskipun transportasi bus kelas non-ekonomi mampu memberikan utilitas yang lebih baik dengan fasilitas yang lebih lengkap, tetapi berdasarkan hasil survei penelitian ini mengungkapkan bahwa 93 orang atau 93 persen dari total populasi menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi sebanyak 1 hingga 2 kali.

Hal ini disebabkan oleh anggapan bahwa biaya tambahan untuk fasilitas yang lebih baik tidak terlalu membebani anggaran konsumen saat bepergian. Meninjau fenomena pada operasional perusahaan jasa transportasi yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja, terlihat bahwa permintaan untuk kelas non–ekonomi jauh lebih tinggi daripada kelas ekonomi. Hal ini disebabkan oleh ketersediaan armada bus yang lebih banyak untuk kelas non–ekonomi dibandingkan dengan kelas ekonomi, sehingga konsumen dapat memiliki banyak opsi untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi sesuai dengan preferensi masing–masing. Akibatnya, perjalanan satu atau dua kali dalam satu waktu mungkin lebih umum terjadi terutama untuk tujuan tertentu, dimana kualitas dan fasilitas tambahan menjadi prioritas utama.

Sebaliknya, dalam kondisi jumlah permintaan jasa transportasi lebih dari 2 kali, kebutuhan dan preferensi konsumen cenderung lebih memilih jasa transportasi bus kelas ekonomi. Hal ini dapat ditunjukkan pada Tabel 4.8. bahwa pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 3 kali, terdapat 5 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 3 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi, sehingga rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non–ekonomi adalah 5:3. Kemudian pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 4 kali, terdapat 7 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 2 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi, sehingga rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non–ekonomi adalah 7:2. Selanjutnya, pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak 5 kali, terdapat 2 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 1 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non–

ekonomi, rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non-ekonomi adalah 2:1. Terakhir, pada jumlah permintaan jasa transportasi sebanyak lebih dari 5 kali, terdapat 6 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, sedangkan 1 orang yang menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi, sehingga rasio jumlah permintaan antara jasa transportasi bus kelas ekonomi dan non-ekonomi adalah 6:1.

Dapat diindikasikan bahwa konsumen yang melakukan perjalanan secara rutin mungkin lebih cenderung memilih jasa transportasi bus kelas ekonomi, sebab dapat diperhatikan bahwa apabila besarnya biaya perjalanan yang harus dikeluarkan secara berulang kali untuk jasa transportasi bus kelas non-ekonomi akan menyebabkan beban yang cukup besar dalam jangka panjang, khususnya bagi konsumen yang memiliki keterbatasan kemampuan daya beli. Hal ini didukung oleh keberadaan transportasi bus kelas ekonomi sebagai transportasi umum yang harus selalu ada setiap waktu karena masih terjangkaunya tarif walaupun mengalami kenaikan tarif. Di samping itu, bagi konsumen yang memiliki pendapatan yang lebih tinggi juga dapat menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, khususnya jika ingin bepergian secara rutin untuk mengefisienkan biaya. Hal ini didukung dengan melihat fenomena saat ini bahwa transportasi bus kelas ekonomi dominan sudah dilengkapi dengan fasilitas pendingin udara (AC) yang menjadi fasilitas utama yang harus ada, sehingga utilitas yang didapatkan sama saja ketika menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi.

#### **4.3.2. Permintaan Jasa Transportasi Menurut Tujuan Penggunaan**

Tabel berikut ini akan memperlihatkan sebaran responden berdasarkan tujuan penggunaan jasa transportasi pada masyarakat yang terdaftar sebagai pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar-Toraja.

Tabel 4.10. Sebaran Responden Menurut Tujuan Penggunaan Jasa Transportasi

<b>Tujuan Penggunaan Jasa Transportasi</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Pulang Kampung/Mudik	29 orang	29 %
Merantau	16 orang	16 %
Perjalanan Dinas	20 orang	20 %
Berwisata	26 orang	26 %
Lainnya	9 orang	9 %
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Tabel 4.10. menunjukkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 29 orang atau 29 persen dari total populasi menggunakan jasa transportasi untuk pulang kampung/mudik. Selanjutnya, terdapat 26 orang atau 26 persen dari total populasi yang menggunakan jasa transportasi untuk berwisata. Kemudian responden yang menggunakan jasa transportasi untuk perjalanan dinas sebanyak 20 orang atau 20 persen dari total populasi. Setelah itu, sebanyak 16 orang atau 16 persen dari total populasi menggunakan jasa transportasi untuk merantau (bersekolah, bekerja, dan sebagainya). Terakhir, responden yang menggunakan jasa transportasi untuk tujuan lainnya hanya sebanyak 9 orang atau 9 persen dari total populasi dari total responden. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja menggunakan jasa tersebut untuk pulang kampung/mudik.

#### **4.4. Tabulasi Hubungan Variabel Dependen dengan Variabel Independen**

Dalam penelitian ini, variabel permintaan jasa transportasi merupakan variabel dependen. Variabel dependen adalah variabel yang nilainya dipengaruhi oleh variabel independen atau faktor-faktor yang mempengaruhi dalam suatu penelitian. Agar dapat memahami hubungan antara variabel dependen (permintaan jasa transportasi) dengan variabel independen lainnya, perlu disajikan

data secara keseluruhan. Data yang disajikan harus mencakup nilai-nilai dari semua variabel independen yang relevan dalam penelitian tersebut. Dengan demikian, data tersebut dapat disajikan secara deskriptif dalam bentuk tabel frekuensi untuk mengungkapkan fenomena yang ditemukan dibalik penelitian ini.

Pada dasarnya, tingkat pendapatan mempengaruhi kemampuan daya beli konsumen yang menjadi responden dalam penelitian ini untuk menggunakan jasa transportasi sesuai dengan kebutuhan. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tingkat pendapatan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.11. di bawah ini.

Tabel 4.11. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Pendapatan

<b>Interval Pendapatan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Total Permintaan Jasa Transportasi</b>	<b>Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi</b>
500.000 – 1.499.000	20 orang	57 kali	2,85 kali
1.500.000 – 2.499.000	13 orang	25 kali	1,92 kali
2.500.000 – 3.499.000	18 orang	34 kali	1,89 kali
3.500.000 – 4.499.000	11 orang	25 kali	2,27 kali
4.500.000 – 5.499.000	21 orang	37 kali	1,76 kali
5.500.000 – 6.499.000	2 orang	2 kali	1,00 kali
6.500.000 – 7.499.000	5 orang	14 kali	2,80 kali
7.500.000 – 8.499.000	4 orang	9 kali	2,25 kali
8.500.000 – 9.499.000	0 orang	0 kali	0,00 kali
9.500.000 – 10.499.000	6 orang	6 kali	1,00 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>17,75 kali</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Berdasarkan Tabel 4.11., dapat dilihat bahwa interval pendapatan responden antara Rp4.500.000–Rp5.499.000 memiliki frekuensi tertinggi, yaitu sebesar 21 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi

sebesar 37 kali dan memiliki nilai rata-rata mengakses sebesar 1,76 kali/orang. Sementara itu, untuk frekuensi terendah terdapat pada interval pendapatan sebesar Rp8.500.000–Rp9.499.000 dengan nilai sebesar 0. Selain itu, dapat dilihat juga bahwa interval pendapatan dengan rata-rata permintaan jasa transportasi tertinggi adalah Rp500.000–Rp1.499.000, yaitu sebesar 2,85 kali/orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 57 kali.

Besarnya pengorbanan biaya yang dikeluarkan oleh konsumen ketika menggunakan suatu jasa transportasi dapat bervariasi tergantung pada tarif yang ditetapkan. Penentuan tarif didasarkan pada kapasitas dan fasilitas transportasi sebagai optimalisasi penggunaan jasa transportasi bus. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tarif yang dikenakan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.12. di bawah ini.

Tabel 4.12. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif

Tarif	Frekuensi	Total Permintaan Jasa Transportasi	Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi
100.000	1 orang	1 kali	1,00 kali
140.000	10 orang	15 kali	1,50 kali
170.000	8 orang	13 kali	1,63 kali
180.000	29 orang	73 kali	2,52 kali
200.000	27 orang	51 kali	1,89 kali
210.000	5 orang	13 kali	2,60 kali
250.000	20 orang	43 kali	2,15 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>13,28 kali</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Berdasarkan Tabel 4.12., dapat dilihat bahwa tarif Rp180.000 memiliki

frekuensi tertinggi, yaitu sebesar 29 orang dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 73 kali dan nilai rata-rata mengakses sebesar 2,52 kali/orang. Sementara itu, tarif sebesar Rp100.000 memiliki frekuensi terendah, yaitu hanya 1 orang dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 1 kali dan nilai rata-rata mengakses sebesar 1,00 kali/orang. Selain itu, dapat dilihat juga bahwa tarif dengan rata-rata permintaan jasa transportasi tertinggi adalah Rp210.000 dengan rata-rata permintaan jasa transportasi sebesar 2,60 kali/orang dan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 13 kali.

Selain itu, tarif angkutan lain sebagai substitusi tarif jasa transportasi bus harus diperhitungkan berdasarkan perbedaan fasilitas antar kelas transportasi bus. Hal ini akan memberi konsumen beragam pilihan jasa transportasi bus yang mampu memenuhi preferensi masing-masing. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tarif angkutan lain yang dikenakan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.13. di bawah ini.

Tabel 4.13. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Daftar Tarif Angkutan Lain

Tarif Angkutan Lain	Frekuensi	Total Permintaan Jasa Transportasi	Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi
180.000	16 orang	42 kali	2,63 kali
200.000	15 orang	41 kali	2,73 kali
220.000	8 orang	15 kali	1,88 kali
230.000	3 orang	6 kali	2,00 kali
240.000	3 orang	8 kali	2,67 kali
250.000	30 orang	50 kali	1,67 kali
280.000	25 orang	47 kali	1,88 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>15,46 kali</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Berdasarkan Tabel 4.13., dapat dilihat bahwa tarif angkutan lain Rp250.000 memiliki frekuensi tertinggi, yaitu sebesar 30 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 50 kali dan memiliki nilai rata-rata mengakses sebesar 1,67 kali/orang. Sementara itu, tarif angkutan lain sebesar Rp230.000 dan Rp240.000 memiliki frekuensi terendah masing-masing hanya 3 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi masing-masing sebesar 6 kali dan 8 kali, serta memiliki nilai rata-rata mengakses masing-masing sebesar 2,00 kali/orang, dan 2,67 kali/orang. Selain itu, dapat dilihat juga bahwa tarif angkutan lain dengan rata-rata permintaan jasa transportasi tertinggi adalah Rp200.000, yaitu sebesar 2,73 kali/orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 41 kali.

Meningkatkan loyalitas konsumen melalui optimalisasi tingkat kenyamanan menjadi salah satu upaya penting dalam penggunaan jasa transportasi bus. Untuk mencapai hal ini, terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan, diantaranya kebersihan kendaraan; keterjangkauan tempat duduk; keramahan pengemudi dan petugas; serta penggunaan fasilitas di dalam kendaraan. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tingkat kenyamanan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.14. di bawah ini.

Tabel 4.14. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Kenyamanan

Kenyamanan	Frekuensi	Total Permintaan Jasa Transportasi	Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi
Ya	79 orang	181 kali	2,29 kali
Tidak	21 orang	28 kali	1,33 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>3,62 kali</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.



Berdasarkan Tabel 4.14., dapat dilihat sebagian besar responden merasa nyaman dengan jasa transportasi, yaitu sebesar 79 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 181 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 2,29 kali/orang. Di sisi lain, kelompok yang merasa tidak nyaman hanya terdiri dari 21 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 28 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 1,33 kali/orang.

Di tengah persaingan yang semakin ketat, konsumen cenderung memilih sistem transportasi yang mampu menjamin keselamatan sehingga terlindung dari risiko kecelakaan dan ancaman kejahatan, seperti pencurian, perampokan, atau gangguan lainnya. Oleh karena itu, mengintegrasikan pemeriksaan keamanan dalam sistem transportasi adalah hal yang penting untuk memperoleh perlindungan terhadap potensi bahaya dan mencegah kejadian yang tidak diinginkan demi keselamatan konsumen. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tingkat keamanan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.15. di bawah ini.

Tabel 4.15. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keamanan

<b>Keamanan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Total Permintaan Jasa Transportasi</b>	<b>Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi</b>
Ya	83 orang	186 kali	2,24 kali
Tidak	17 orang	23 kali	1,35 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>3,59 kali</b>

*Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.*

Berdasarkan Tabel 4.15., dapat dilihat sebagian besar responden merasa aman dengan jasa transportasi, yaitu sebesar 83 orang, dengan total permintaan

menggunakan jasa transportasi sebesar 186 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 2,24 kali/orang. Di sisi lain, kelompok yang merasa tidak nyaman hanya terdiri dari 17 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 23 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 1,35 kali/orang.

Keterpaduan moda dalam menjaga keandalan sistem transportasi bus sangatlah penting bagi konsumen, terutama dalam memberikan informasi ketepatan waktu dan jadwal transportasi yang sesuai. Untuk mencapai keandalan ini, sistem harus dapat beroperasi tanpa masalah teknis. Melalui hasil survei penelitian ini, diharapkan dapat mengidentifikasi sejauh mana tingkat keandalan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi dan kebutuhan konsumen dalam memilih jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja yang disajikan dalam Tabel 4.16. di bawah ini.

Tabel 4.16. Distribusi Frekuensi Permintaan Jasa Transportasi Berdasarkan Tingkat Keandalan

<b>Keandalan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Total Permintaan Jasa Transportasi</b>	<b>Rata-Rata Permintaan Jasa Transportasi</b>
Ya	84 orang	187 kali	2,23 kali
Tidak	16 orang	22 kali	1,38 kali
<b>Total</b>	<b>100 orang</b>	<b>209 kali</b>	<b>3,60 kali</b>

Sumber: Data Primer Hasil Penelitian, 2023.

Berdasarkan Tabel 4.16., dapat dilihat sebagian besar responden merasa percaya dengan jasa transportasi, yaitu sebesar 84 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 187 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 2,23 kali/orang. Di sisi lain, kelompok yang merasa tidak percaya hanya terdiri dari 16 orang, dengan total permintaan menggunakan jasa transportasi sebesar 22 kali dengan rata-rata mengakses sebesar 1,38 kali/orang.

#### 4.5. Hasil Estimasi Data

Untuk mengetahui pengaruh pendapatan (X1), tarif (X2), tarif angkutan lain (X3), kenyamanan (X4), keamanan (X5), dan keandalan (X6) terhadap permintaan jasa transportasi (Y), maka disajikan hasil estimasi regresi linier berganda yang diperoleh dengan menggunakan program *Statistical Program for Social Science (SPSS)* 25 pada Tabel 4.17. sebagai berikut.

Tabel 4.17. Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda

Model	Koefisien Regresi	t-statistik	Probability
(Constant)	3.243	.772	.442
Ln_X1 (Pendapatan)	-.192	-3.107	.003
Ln_X2 (Tarif)	.978	3.474	.001
Ln_X3 (Tarif Angkutan Lain)	-1.026	-3.172	.002
X4 (Kenyamanan)	.357	3.153	.002
X5 (Keamanan)	.387	3.161	.002
X6 (Keandalan)	.426	3.294	.001
R-square	.402		
F-statistic	10.404		
Prob (F-statistic)	.000 <sup>b</sup>		
Signifikansi pada 5%, N=100			

Sumber: Hasil Pengolahan Data Menggunakan SPSS 25, 2023.

Berdasarkan data pada Tabel 4.17., hasil estimasi regresi linier berganda memperlihatkan pengaruh masing-masing variabel yaitu pendapatan (X1), tarif (X2), tarif angkutan lain (X3), kenyamanan (X4), keamanan (X5), dan keandalan (X6) terhadap permintaan jasa transportasi (Y). Dapat diketahui bahwa koefisien determinasi ( $R^2$ ) yang diperoleh sebesar 0,402. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan, keamanan, dan keandalan dapat menerangkan 40,2 persen permintaan jasa transportasi. Sedangkan sisanya sebesar 59,8 persen dapat dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model analisis dalam penelitian ini.

Pengaruh semua variabel independen dalam model dapat diuji dengan menjalankan pengujian secara simultan. Uji simultan atau dikenal sebagai uji F dalam analisis regresi linier berganda bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas (X) mempengaruhi variabel terikat (Y) secara simultan (bersamaan). Nilai F-hitung sebesar 10,404 pada nilai probabilitas sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf signifikan 5% (0,05) sebagai *level of significance*. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan, keamanan, dan keandalan secara simultan atau secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa transportasi dengan tingkat kepercayaan (*confidence level*) sebesar 95%. Maka dari itu, model yang digunakan dalam penelitian dinyatakan layak untuk diteliti (*goodness of fit*).

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel pendapatan memiliki nilai koefisien sebesar -0,192 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5% yaitu sebesar 0,003. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi. Artinya, jika variabel pendapatan meningkat sebesar 1 rupiah, maka akan mengurangi permintaan jasa transportasi sebanyak 0,192 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel tarif memiliki nilai koefisien sebesar 0,978 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,001. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel tarif terhadap permintaan jasa transportasi. Artinya, jika variabel tarif meningkat sebesar 1

rupiah, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,978 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tarif berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel tarif angkutan lain memiliki nilai koefisien sebesar -1.026 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5% yaitu sebesar 0,002. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel tarif angkutan lain terhadap permintaan jasa transportasi. Artinya, jika variabel tarif angkutan lain meningkat sebesar 1 rupiah, maka akan mengurangi permintaan jasa transportasi sebanyak 1,026 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel tarif angkutan lain berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tarif angkutan lain berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel kenyamanan memiliki nilai koefisien sebesar 0,357 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5% yaitu sebesar 0,002. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel kenyamanan terhadap permintaan jasa transportasi. Artinya, jika variabel kenyamanan meningkat 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,357 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil

ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel keamanan memiliki nilai koefisien sebesar 0,387 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5% yaitu sebesar 0,002. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel keamanan terhadap permintaan jasa transportasi. Artinya, jika variabel keamanan meningkat 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,387 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel keandalan memiliki nilai koefisien sebesar 0,426 dan diketahui nilai probabilitasnya kurang dari 5% yaitu sebesar 0,001. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel keandalan terhadap permintaan jasa transportasi artinya jika variabel keandalan meningkat 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,426 kali. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel keandalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Hasil ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa keandalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

#### **4.6. Pembahasan**

Analisis regresi berganda adalah model untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen yaitu pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan,

keamanan, dan keandalan terhadap variabel dependen, yaitu permintaan jasa transportasi. Berdasarkan hasil estimasi di atas, maka selanjutnya akan dilakukan penjabaran hasil estimasi variabel dalam permintaan jasa transportasi, dalam hal ini pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Penjelasan hasil estimasi dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen dijelaskan sebagai berikut.

#### **4.6.1. Hasil Estimasi Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel pendapatan memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, dengan koefisien regresi sebesar -0,192 dan nilai probabilitas kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,003. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan pendapatan meningkat sebesar 1 rupiah, maka akan mengurangi permintaan jasa transportasi sebanyak 0,192 kali. Dengan demikian, kenaikan pendapatan akan menurunkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi pendapatan, semakin sedikit pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Bagi pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, transportasi bus kelas ekonomi sudah dianggap sebagai transportasi umum yang selalu ada setiap waktu. Transportasi bus kelas ekonomi seringkali menjadi pilihan utama bagi banyak orang karena tarif yang lebih terjangkau dibandingkan dengan kelas non–ekonomi. Akan tetapi, ketika

pendapatan konsumen meningkat, konsumen cenderung memiliki lebih banyak pilihan dan mungkin mempertimbangkan opsi jasa transportasi bus kelas non-ekonomi yang dianggap lebih efisien atau mendapatkan kepuasan penggunaan yang lebih baik. Akibatnya, proporsi pendapatan yang dihabiskan oleh konsumen untuk jasa transportasi bus kelas ekonomi kemungkinan akan menurun seiring meningkatnya pendapatan, sebab konsumen akan cenderung memilih untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi karena dianggap memiliki utilitas yang diperoleh lebih baik dalam penggunaannya.

Hasil penelitian ini berbeda dengan teori permintaan untuk barang normal yang menyatakan bahwa hubungan harga dengan permintaan barang/jasa adalah positif, dimana adanya kecenderungan mengalami peningkatan permintaan terhadap barang/jasa itu sendiri ketika terjadi peningkatan pendapatan konsumen. Di sisi lain, seorang ekonom dan statistikawan asal Jerman, Ernst Engel (1821-1896) memiliki pandangan yang sama dengan penelitian ini yang dinyatakan dalam Hukum Engel, dimana dalam kondisi *ceteris paribus*, terdapat kecenderungan konsumen untuk menggunakan barang/jasa lain pada saat terjadi peningkatan pendapatan (Puspita dan Agustina, 2019). Maka dari itu, transportasi bus kelas ekonomi dapat disebut sebagai barang inferior (*inferior goods*), dimana efek harga pada barang inferior adalah ketika terjadi penurunan harga pada transportasi tersebut, maka elastisitas pendapatan pada barang inferior akan negatif. Hal ini mencerminkan bahwa terdapat kecenderungan konsumen untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi yang disebut sebagai barang normal karena dianggap memiliki utilitas yang diperoleh lebih baik saat terjadi peningkatan pendapatan.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Maspaiteella et al.



(2019) dan Kambuaya et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana pendapatan secara signifikan berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa jasa transportasi yang diteliti merupakan barang inferior, artinya bahwa suatu barang akan mengalami penurunan permintaan ketika pendapatan konsumen meningkat.

#### **4.6.2. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel tarif memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, dengan koefisien regresi sebesar 0,978 dan nilai probabilitas kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,001. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan tarif meningkat sebesar 1 rupiah, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,978 kali. Dengan demikian, kenaikan tarif akan meningkatkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi tarif yang dikenakan, semakin banyak pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tarif berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Dalam kasus transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi rute Makassar–Toraja, kenaikan tarif juga dapat meningkatkan keputusan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi bus, khususnya kelas ekonomi. Hal ini disebabkan karena konsumen cenderung menganggap bahwa keberadaan jasa transportasi bus kelas ekonomi menyasar pada konsumen dengan harga tiket (tarif) yang lebih murah dan terjangkau, sehingga konsumen yang berpendapatan rendah maupun

konsumen yang mengalami penurunan pendapatan masih mampu menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi meskipun mengalami kenaikan tarif. Melihat kondisi saat ini bahwa transportasi bus kelas ekonomi dominan sudah dilengkapi dengan fasilitas pendingin udara (AC), sehingga konsumen tersebut masih menganggap bahwa utilitas yang diperoleh saat menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi sebanding ketika menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi. Dengan demikian, terjangkaunya tarif pada transportasi bus kelas ekonomi mengindikasikan bahwa transportasi tersebut masih menjadi alat transportasi umum bagi konsumen ketika melakukan perjalanan antar kota.

Pernyataan tersebut menyiratkan bahwa hasil penelitian ini menemukan adanya suatu situasi yang bertentangan dengan Teori Permintaan oleh Varian (1992), khususnya mengenai hukum permintaan yang biasanya berlaku untuk barang-barang pada umumnya. Sebab, pada dasarnya hukum permintaan menyatakan bahwa ketika harga suatu barang meningkat, maka jumlah permintaan akan cenderung menurun, karena konsumen akan lebih enggan membeli barang tersebut dengan harga yang lebih tinggi. Dengan demikian, hal ini mengindikasikan bahwa permintaan pada transportasi bus kelas ekonomi mengalami perubahan harga secara inelastis. Kondisi ini mencerminkan suatu keadaan dimana konsumen kurang responsif terhadap perubahan harga, sehingga koefisien elastisitas permintaanya kurang dari satu ( $E < 1$ ). Biasanya kondisi ini berlaku pada barang/jasa yang menjadi kebutuhan utama bagi konsumen dalam penggunaannya. Dalam penelitian ini, transportasi bus kelas ekonomi termasuk ke dalam kasus barang giffen. Istilah barang giffen (*giffen goods*) pertama kali ditemukan oleh seorang ahli ekonomi, statistik, dan jurnalis asal Skotlandia, Robert Giffen (1837-1910). Barang giffen pada dasarnya memiliki

elastisitas pendapatan negatif, sehingga sangat penting bagi konsumen dengan pendapatan yang terbatas karena pilihan alternatif yang serupa juga sangat terbatas (Taupikurrahman, 2022). Meskipun barang giffen adalah barang inferior, tetapi tidak semua barang inferior adalah barang giffen (Langi dan Yulianto, 2021). Maka dari itu, ketika harga barang giffen naik, konsumen mungkin merasa bahwa mereka memiliki lebih sedikit uang untuk menggunakan barang-barang lain, sehingga mereka lebih cenderung menggunakan lebih banyak barang giffen karena merupakan pilihan alternatif yang lebih murah. Tentunya, melalui fenomena ini konsumen mengharapkan manfaat yang diterima sesuai dengan besarnya pengorbanan biaya yang dikeluarkan oleh konsumen sebagai *benefit returns* saat menggunakan suatu jasa transportasi.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Arihta & Syahwier (2023) dan Ruswinda et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana harga secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa harga jasa transportasi yang diteliti menjadi alat transportasi utama bagi kalangan masyarakat dalam melakukan perjalanan. Oleh karena itu, indikator penting dari harga adalah kesesuaian harga dengan manfaat yang diperoleh saat menggunakan jasa transportasi bagi konsumen.

#### **4.6.3. Hasil Estimasi Pengaruh Tarif Angkutan Lain Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel tarif angkutan lain memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, dengan koefisien regresi sebesar -1.026 dan nilai probabilitas

kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,002. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan tarif angkutan lain meningkat sebesar 1 rupiah, maka akan mengurangi permintaan jasa transportasi sebanyak 1.026 kali. Dengan demikian, kenaikan tarif angkutan lain akan menurunkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi tarif angkutan lain yang dikenakan, semakin sedikit pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tarif angkutan lain berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Pada dasarnya, kehadiran transportasi bus kelas non-ekonomi hanyalah sebagai tambahan untuk saling melengkapi satu sama lain dalam memenuhi kebutuhan yang beragam di kalangan pengguna jasa transportasi. Namun, kenyataannya menunjukkan bahwa sebagian konsumen yang mengutamakan kenyamanan dan kelebihan lainnya daripada hanya mencari tiket bus dengan harga yang paling murah. Biasanya konsumen ini merupakan golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (*choice*). Ketika pendapatan konsumen ini meningkat, mereka akan cenderung memiliki lebih banyak pilihan untuk menggunakan jasa transportasi bus yang dianggap mampu memberikan kepuasan dengan utilitas yang lebih baik dalam penggunaannya. Namun, dalam penelitian ini ditemukan bahwa biaya tambahan untuk fasilitas yang lebih baik ternyata tidak terlalu membebani anggaran bagi konsumen tertentu saat ingin bepergian menggunakan transportasi bus kelas non-ekonomi, sehingga perjalanan satu atau dua kali dalam satu waktu mungkin lebih umum terjadi terutama untuk tujuan tertentu, dimana kualitas dan fasilitas tambahan menjadi prioritas utama. Di samping itu, ada pula konsumen yang tetap akan menggunakan

jasa transportasi dengan harga yang lebih ekonomis, sehingga konsumen ini biasanya termasuk ke dalam golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (*captive*). Dalam penelitian ini, konsumen yang mengalami atau memiliki pendapatan rendah masih mampu menggunakan jasa transportasi bus dengan harga yang lebih ekonomis meskipun mengalami kenaikan tarif. Maka dari itu, transportasi bus kelas ekonomi menjadi transportasi umum yang harus selalu ada setiap waktu ketika hendak melakukan perjalanan antara Makassar dan Toraja. Namun, berdasarkan hasil survei penelitian ini ditemukan bahwa konsumen golongan *choice* juga dapat menggunakan jasa transportasi bus kelas ekonomi, khususnya jika ingin bepergian secara rutin untuk mengefisiensikan biaya. Hal ini ditunjukkan melalui fenomena saat ini bahwa transportasi bus kelas ekonomi dominan sudah dilengkapi dengan fasilitas pendingin udara (AC) yang menjadi fasilitas utama yang harus ada, sehingga utilitas yang didapatkan sama saja ketika menggunakan jasa transportasi bus kelas non-ekonomi.

Meskipun keberadaan transportasi bus kelas ekonomi menasar pada konsumen dengan harga tiket (tarif) yang lebih terjangkau, tetapi transportasi bus kelas non-ekonomi tetap menjadi titik fokus bagi sebagian konsumen yang menginginkan sistem kinerja transportasi dengan fasilitas yang lebih baik, seperti terdapat fasilitas tambahan berupa kapasitas bagasi yang lebih besar, kursi tidur, kendaraan dua lantai, suspensi yang lebih baik, jarak *seat* yang lebih luas, dan sebagainya, tergantung pada jenis transportasi bus kelas non-ekonomi. Namun, ketiadaan transportasi bus kelas ekonomi akan menyebabkan penurunan fungsi pada permintaan, sebab adanya keterbatasan kemampuan daya beli bagi sebagian konsumen yang berpendapatan rendah ketika mempertimbangkan untuk menggunakan jasa transportasi di atas kemampuan finansial mereka. Dapat

disimpulkan bahwa transportasi bus kelas non-ekonomi memiliki keterkaitan atau interdependensi dengan transportasi bus kelas ekonomi dan mampu meningkatkan utilitas satu sama lain dalam penggunaannya.

Teori permintaan untuk barang substitusi (pengganti) menyatakan bahwa pada saat terjadi kenaikan harga, maka permintaan terhadap barang tersebut akan berkurang dan diganti dengan barang yang lain. Namun, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam kasus transportasi bus kelas non-ekonomi, ternyata tidak terjadi efek substitusi. Dengan kata lain, dapat dikatakan bahwa transportasi bus kelas non-ekonomi adalah barang komplementer yang berfungsi sebagai pelengkap (saling melengkapi), dimana efek pendapatan pada barang komplementer akan mengalami penurunan fungsi, manfaat, dan nilai guna, atau bahkan tidak berfungsi sama sekali apabila digunakan tanpa barang komplementernya, sehingga elastisitas silang untuk barang komplementer memiliki nilai negatif. Pada dasarnya, kenaikan harga pada barang normal menyebabkan permintaan untuk barang inferior akan menurun, sebab konsumen akan beralih menggunakan barang komplementer ketika mengalami kenaikan pendapatan. Namun, secara teori ekonomi dalam penelitian ini ditemukan bahwa barang giffen merupakan barang inferior karena memiliki elastisitas pendapatan negatif, tetapi tidak dapat digeneralisir bahwa semua barang inferior adalah barang giffen. Hal ini disebabkan karena barang giffen merupakan subkategori khusus dari barang inferior yang memenuhi kondisi khusus yang mengakibatkan perubahan harga yang searah dalam permintaan, sehingga kondisi ini bertentangan dengan teori permintaan pada umumnya. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa kenaikan harga pada barang normal menyebabkan permintaan untuk barang giffen akan menurun, sebab konsumen akan beralih menggunakan barang

komplementer yang dianggap sebagai barang normal ketika mengalami kenaikan pendapatan. Akan tetapi, ketika barang utama yang dianggap sebagai barang giffen tidak ada, maka akan mengalami penurunan fungsi pada permintaan, sebab barang ini merupakan kebutuhan dasar bagi konsumen dalam pengambilan keputusan sebelum menggunakan barang tersebut.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Caya et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana harga tiket travel sebagai harga barang lain secara signifikan berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa jasa angkutan travel sebagai jasa transportasi lain merupakan komplementer atau pelengkap yang memenuhi fungsinya untuk saling melengkapi jasa transportasi yang diteliti.

#### **4.6.4. Hasil Estimasi Pengaruh Kenyamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel kenyamanan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, dengan koefisien regresi sebesar 0,357 dan nilai probabilitas kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,002. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan tingkat kenyamanan meningkat sebesar 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,357 kali. Dengan demikian, kenaikan tingkat kenyamanan akan meningkatkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi tingkat kenyamanan, semakin banyak pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan

bahwa kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Untuk memenuhi keinginan dan kepuasan konsumen, kenyamanan memegang peran penting untuk meningkatkan loyalitas konsumen dalam menggunakan jasa transportasi. Meskipun hasil survei menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa nyaman dalam menggunakan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja dan hasil estimasi menunjukkan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi, tetapi jika ditilik dengan lebih seksama, tidaklah dapat dipungkiri bahwa masih terdapat beberapa indikator yang menjadi catatan dalam peningkatan kualitas jasa transportasi dalam aspek kenyamanan. Dalam penelusuran lebih lanjut, sebagian besar konsumen memiliki alasan untuk merasa nyaman karena kebersihan angkutan bus serta fasilitas angkutan bus sudah memadai, sehingga indikator ini menjadi kunci utama bagi kenyamanan konsumen. Walaupun demikian, kapasitas ruang angkutan bus serta keramahan pengemudi dan petugas dalam angkutan bus masih tetap menjadi bagian dari tugas utama bagi perusahaan untuk melakukan perencanaan strategis agar konsumen dapat memperoleh kepuasan yang lebih maksimal. Di satu sisi, ada pula beberapa konsumen yang merasa kurang nyaman menggunakan jasa transportasi bus dengan alasan kebersihan angkutan bus. Menyadari bahwasanya berdasarkan persepsi konsumen yang menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa nyaman karena kebersihan serta ada pula konsumen yang merasa tidak nyaman dengan alasan yang sama, sehingga menimbulkan sebuah situasi yang mungkin cukup kompleks bagi perusahaan jasa transportasi dalam aspek kenyamanan. Maka dari itu, kunci utama dalam menyelesaikan masalah



yang kompleks ini adalah melalui pendekatan secara interpersonal antara perusahaan jasa transportasi dan konsumen, sehingga diharapkan perusahaan dapat memahami kebutuhan, preferensi, dan harapan konsumen secara lebih intensif. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah menerapkan standar kebersihan untuk semua angkutan. Hal ini dapat didukung melalui pemantauan secara berkala sebagai respons dalam mengambil tindakan perbaikan, diantaranya memperhatikan kebersihan lingkungan pada saat berada di perwakilan bus; kebersihan pendingin udara (AC); serta bebas asap rokok yang kadang dilakukan oleh pengemudi, petugas angkutan (kernet), maupun penumpang dalam perjalanan. Adapun peningkatan kualitas jasa transportasi dapat juga dilakukan melalui pemeliharaan (*maintenance*) secara rutin, seperti memperbarui armada dengan cara mengganti kendaraan lama dengan yang baru, khususnya dalam memperhatikan jarak *seat* bagi sebagian besar jenis transportasi bus yang memiliki jarak *seat* satu dengan *seat* lainnya sangat berdekatan, sehingga menyebabkan sebagian besar kaki konsumen merasa tidak nyaman. Selain itu, upaya lainnya yang juga dapat dilakukan melalui peningkatan/perbaikan fasilitas yang diharapkan oleh konsumen ketika ingin menggunakan jasa tersebut, seperti pengadaan makanan ringan (*snack*) dan minuman sebagai harapan dari konsumen agar kedepannya perlu diterapkan secara lebih luas untuk semua jenis transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang beroperasi melalui rute Makassar–Toraja, sebab fakta di lapangan mengungkapkan bahwasanya hanya beberapa perusahaan jasa transportasi untuk jenis transportasi bus tertentu saja yang memberlakukan pengadaan makanan ringan (*snack*) dan minuman.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori permintaan pada utilitas yang diperoleh dari perilaku konsumen dalam menggunakan barang/jasa, sehingga

menciptakan persepsi sesuai dengan selera masing-masing konsumen. Dalam faktor permintaan ini, selera konsumen yang dinyatakan dalam tingkat kenyamanan yang disesuaikan dengan kebutuhan konsumen, artinya bahwa tingkat kenyamanan yang optimal akan membuat konsumen dengan cermat untuk memilih sesuai dengan kepuasan yang diinginkan, sehingga mampu meningkatkan kepuasan konsumen dan berpengaruh terhadap keputusan masing-masing konsumen dalam memilih jasa transportasi. Salah satunya dapat dilakukan melalui komunikasi yang dilakukan oleh perusahaan, sehingga akan menciptakan kesadaran dan pemahaman kepada konsumen terkait barang atau jasa, serta manfaat yang akan diperoleh saat digunakannya (Tajibu et al., 2018). Melalui analisis pasar yang lebih mendalam guna memahami pola perubahan tren dan preferensi konsumen, maka sudah seharusnya perusahaan jasa transportasi perlu merancang strategi yang lebih efektif dan mengambil keputusan yang lebih matang dalam memenuhi kebutuhan konsumen.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Azali et al. (2019) dan Ruswinda et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana kenyamanan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa utilitas atas tingkat kenyamanan jasa transportasi yang lebih baik akan meningkatkan probabilitas dalam pemilihan jasa transportasi.

#### **4.6.5. Hasil Estimasi Pengaruh Keamanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel keamanan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja,

dengan koefisien regresi sebesar 0,387 dan nilai probabilitas kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,002. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan tingkat keamanan meningkat sebesar 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,387 kali. Dengan demikian, kenaikan tingkat keamanan akan meningkatkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi tingkat keamanan, semakin banyak pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Untuk mempertahankan kepuasan pengguna jasa transportasi, keamanan selama perjalanan menjadi salah satu faktor yang sangat penting bagi perusahaan jasa transportasi. Meskipun hasil survei menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa aman dalam menggunakan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja dan hasil estimasi menunjukkan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi, tetapi jika ditilik dengan lebih seksama, tidaklah dapat dipungkiri bahwa masih terdapat beberapa indikator yang menjadi catatan dalam peningkatan kualitas jasa transportasi dalam aspek keamanan. Dalam penelusuran lebih lanjut, sebagian besar konsumen memiliki alasan untuk merasa aman karena keamanan pengemudi, sehingga indikator ini menjadi kunci utama bagi keamanan konsumen. Walaupun demikian, keamanan perjalanan juga masih tetap menjadi salah satu tugas utama bagi perusahaan untuk melakukan perencanaan strategis agar konsumen dapat memperoleh kepuasan yang lebih maksimal. Di satu sisi, ada pula beberapa konsumen yang merasa kurang aman menggunakan jasa transportasi bus dengan alasan keamanan pengemudi. Menyadari bahwasanya

berdasarkan persepsi konsumen yang menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa aman karena keamanan pengemudi serta ada pula konsumen yang merasa tidak aman dengan alasan yang sama, sehingga menimbulkan sebuah situasi yang mungkin cukup kompleks bagi perusahaan jasa transportasi dalam aspek keamanan. Maka dari itu, kunci utama dalam menyelesaikan masalah yang kompleks ini adalah melalui pemantauan aktivitas secara *real-time*. Melalui penerapan *safety driving*, pengemudi dapat mengutamakan keselamatan diri sendiri, pengguna jasa transportasi, dan pengguna jalan lainnya dengan mematuhi aturan lalu lintas, penerapan teknik mengemudi yang baik dan benar, serta kesadaran terhadap potensi bahaya di jalan jikalau mengemudi dalam kondisi mengantuk atau mengemudi secara ugal-ugalan. Upaya lain untuk meningkatkan sistem keamanan adalah pengintegrasian pengecekan pada setiap tahap pendaftaran untuk satu kali perjalanan sebagai jaminan keselamatan pengguna jasa transportasi saat tiba di tempat tujuan. Dalam beberapa kasus, hal ini perlu diantisipasi akan adanya perlakuan pelecehan seksual, adanya kelebihan muatan (kapasitas angkutan), serta adanya penyamaran pencuri sebagai penumpang saat berada dalam transportasi bus. Maka dari itu, perlu adanya fasilitas tambahan melalui pemasangan kamera pengintai dalam transportasi bus seperti CCTV, sehingga mampu merespons dengan cepat akan situasi darurat atau kejadian yang tidak diinginkan, serta memberikan bantuan yang dibutuhkan dengan tepat waktu. Mengutamakan keselamatan konsumen menjadi tanggung jawab utama bagi pengemudi dan perusahaan jasa transportasi agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori permintaan pada utilitas yang diperoleh dari perilaku konsumen dalam menggunakan barang/jasa, sehingga

menciptakan persepsi sesuai dengan selera masing-masing konsumen. Dalam faktor permintaan ini, selera konsumen yang dinyatakan dalam tingkat keamanan yang disesuaikan berdasarkan pengalaman positif saat menggunakan jasa transportasi, artinya bahwa tingkat keamanan yang optimal akan menjamin keselamatan dan kelangsungan hidup dalam menghadapi bahaya yang nyata selama perjalanan. Pada dasarnya, nilai merujuk pada konsep abstrak yang mempengaruhi tindakan dan perilaku manusia dalam konteks kehidupan sosial, seperti penilaian terhadap kualitas, urgensi, maupun manfaat (Harjoni, 2022). Konsumen akan membentuk ekspektasi terkait nilai dan bertindak sesuai dengan harapan tersebut. Maka dari itu, upaya efektif yang dapat dilakukan dalam sistem keamanan adalah pemantauan aktivitas perjalanan atau posisi kendaraan secara *real-time* untuk mengantisipasi insiden kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi karena kurang fokus atau kurang berpengalaman, serta mencegah tindakan kriminal sebagai proteksi terhadap potensi bahaya, sehingga perusahaan jasa transportasi dapat dengan sigap mencegah kejadian yang tidak diinginkan.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Azali et al. (2019) dan Ruswinda et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana keamanan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa utilitas atas tingkat keamanan jasa transportasi yang lebih baik akan meningkatkan probabilitas dalam pemilihan jasa transportasi.

#### **4.6.6. Hasil Estimasi Pengaruh Keandalan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi**

Hasil estimasi data penelitian pada Tabel 4.17. menunjukkan bahwa variabel keandalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan

jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, dengan koefisien regresi sebesar 0,426 dan nilai probabilitas kurang dari 5%, yaitu sebesar 0,001. Hal ini berarti jika variabel lain dianggap tetap dan tingkat keandalan meningkat sebesar 1 persen, maka akan menambah permintaan jasa transportasi sebanyak 0,426 kali. Dengan demikian, kenaikan tingkat keandalan akan meningkatkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga semakin tinggi tingkat keandalan, semakin banyak pengguna jasa transportasi bus yang akan menggunakan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa keandalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi.

Untuk mengembangkan sistem transportasi yang andal, diperlukan pemantauan, pemeliharaan, dan evaluasi secara teratur agar sistem tetap berjalan dengan baik. Meskipun hasil survei menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa penerapan sistem transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja dapat diandalkan dan hasil estimasi menunjukkan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi, tetapi jika ditilik dengan lebih seksama, tidaklah dapat dipungkiri bahwa masih terdapat beberapa indikator yang menjadi catatan dalam peningkatan kualitas jasa transportasi dalam aspek keandalan. Dalam penelusuran lebih lanjut, sebagian besar konsumen memiliki alasan untuk merasa penerapan sistem transportasi bus dapat diandalkan karena kesesuaian informasi jadwal dan keselamatan lalu lintas, sehingga indikator ini menjadi kunci utama bagi keandalan konsumen. Walaupun demikian, ketepatan waktu keberangkatan serta ketepatan waktu tiba di tempat tujuan juga masih tetap menjadi bagian dari tugas utama bagi perusahaan untuk melakukan perencanaan strategis agar konsumen dapat memperoleh kepuasan

yang lebih maksimal. Di satu sisi, ada pula beberapa konsumen yang merasa penerapan sistem transportasi bus kurang dapat diandalkan dengan alasan kesesuaian informasi jadwal dan keselamatan lalu lintas. Menyadari bahwasanya berdasarkan persepsi konsumen yang menyatakan bahwa sebagian besar konsumen merasa penerapan sistem transportasi bus dapat diandalkan karena kesesuaian informasi jadwal dan keselamatan lalu lintas serta ada pula konsumen yang merasa penerapan sistem transportasi bus kurang dapat diandalkan dengan alasan yang sama, sehingga menimbulkan sebuah situasi yang mungkin cukup kompleks bagi perusahaan jasa transportasi dalam aspek keandalan. Maka dari itu, kunci utama dalam menyelesaikan masalah yang kompleks ini adalah melalui penerapan *single seamless services*. Terdapat tiga indikator *single seamless service*, antara lain *single operator*, *single tariff*, dan *single document* (Sitorus et al., 2016). Kadangkala, pemberlakuan kebijakan *tapping* haruslah jelas dan wajib untuk dijalankan, sebab dalam kasus ini ditemukan bahwa setiap perusahaan jasa transportasi memiliki aturan yang berbeda, sehingga membuat kebingungan bagi konsumen karena belum terorganisir dengan baik. Selain itu, perlu ada inovasi baru melalui peningkatan sistem pemesanan secara *online*, sehingga dapat mempermudah konsumen dalam melakukan pemesanan tiket secara cepat dan akurat. Oleh karena itu, pendekatan *single seamless services* berguna dalam meningkatkan mutu pelayanan, seperti menjaga ketepatan waktu keberangkatan, pelayanan yang konsisten, dan meningkatkan fleksibilitas dalam menyesuaikan permintaan jasa transportasi. Hal ini berguna dalam menjaga stabilitas kinerja sistem transportasi sehingga mampu mempertahankan reputasi perusahaan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori permintaan pada utilitas yang diperoleh dari perilaku konsumen dalam menggunakan barang/jasa, sehingga

menciptakan persepsi sesuai dengan selera masing-masing konsumen. Dalam faktor permintaan ini, selera konsumen yang dinyatakan dalam tingkat keandalan yang disesuaikan berdasarkan pengalaman positif saat menggunakan jasa transportasi, artinya bahwa tingkat keandalan yang optimal menandakan kemampuan sistem transportasi secara konsisten dapat dioperasikan sesuai dengan harapan dan minim gangguan teknis untuk memenuhi fungsi yang dibutuhkan dalam periode waktu tertentu. Maka dari itu, konsumen memegang peran penting dalam menentukan kualitas barang dan jasa sesuai dengan harapan mereka, karena harapan tersebut tercermin sebagai titik referensi sebelum menggunakannya (Fauzi et al., 2023). Pada dasarnya, pendekatan *single seamless services* bertujuan untuk menghilangkan hambatan dan kompleksitas yang seringkali terjadi ketika konsumen harus berinteraksi dengan perusahaan. Melalui pendekatan ini, diharapkan dalam upaya mewujudkan keterpaduan dalam sektor transportasi, baik dari sarana maupun prasarana menjadi salah satu fokus utama untuk menciptakan aktivitas perjalanan yang lebih efektif dan efisien sesuai dengan kondisi geografisnya, sehingga tercipta sebuah pergerakan yang dapat diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas dalam perencanaan sistem transportasi.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Azali et al. (2019) dan Ruswinda et al. (2019) memiliki temuan yang sama dengan penelitian ini, dimana keandalan secara signifikan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi. Hal ini mengindikasikan bahwa utilitas atas tingkat keandalan jasa transportasi yang lebih baik akan meningkatkan probabilitas dalam pemilihan jasa transportasi.



## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil estimasi dan pembahasan terkait pengaruh pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kenyamanan, keamanan, dan keandalan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, maka dapat disajikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel Pendapatan ( $X_1$ ) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Kenaikan pendapatan akan menurunkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa transportasi bus kelas ekonomi bersifat sebagai barang inferior (*inferior goods*) yang mencerminkan daya beli konsumen dalam pengambilan keputusan untuk menggunakan jasa transportasi bus kelas non–ekonomi sebagai barang normal pada saat terjadi peningkatan pendapatan.
2. Variabel Tarif ( $X_2$ ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Kenaikan tarif akan meningkatkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa transportasi bus kelas ekonomi termasuk ke dalam kasus barang giffen, sebab transportasi ini masih tergolong murah dan mampu dijangkau oleh konsumen, baik yang berpendapatan rendah maupun yang mengalami penurunan pendapatan ketika mengalami kenaikan harga dan diterima sebagai *benefit returns* terhadap besarnya pengorbanan biaya yang dikeluarkan oleh konsumen.

3. Variabel Tarif Angkutan Lain (X3) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Kenaikan tarif angkutan lain akan menurunkan permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa transportasi bus kelas non–ekonomi bersifat sebagai komplementer yang dapat memenuhi fungsinya untuk saling melengkapi barang lain dalam memenuhi kebutuhan.
4. Variabel Kenyamanan (X4) berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Kenaikan tingkat kenyamanan akan meningkatkan probabilitas permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa utilitas yang didapatkan oleh konsumen sudah memenuhi standar kenyamanan yang mencakup ketentraman, kelegaan, dan transenden untuk mampu menjaga loyalitas konsumen dalam menggunakan jasa transportasi.
5. Variabel Keamanan (X5) berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja. Kenaikan tingkat keamanan akan meningkatkan probabilitas permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa utilitas yang didapatkan oleh konsumen sudah memenuhi standar keamanan melalui penerapan pemeriksaan keamanan yang terintegrasi sebagai perlindungan akan situasi darurat atau terhindar dari kejadian yang tidak diinginkan selama perjalanan.
6. Variabel Keandalan (X6) berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute

Makassar–Toraja. Kenaikan tingkat keandalan akan meningkatkan probabilitas permintaan jasa transportasi bus, sehingga mengindikasikan bahwa utilitas yang didapatkan oleh konsumen sudah memenuhi standar keandalan melalui optimalisasi sistem transportasi dalam menjaga konsistensi kepercayaan konsumen terhadap stabilitas kinerja sistem transportasi, sehingga mampu meningkatkan fleksibilitas jasa transportasi dalam menyesuaikan permintaan yang berdampak terhadap reputasi suatu perusahaan.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijelaskan sebelumnya, maka dapat diberikan beberapa saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Dalam menciptakan sistem regulasi yang tepat guna sebagai upaya meningkatkan efisiensi terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja, diharapkan melalui hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan secara terpadu dan holistik, sehingga mendorong terlibatnya *stakeholder* dalam peningkatan permintaan jasa transportasi dari konsumen untuk mencapai *consumer efficiency* melalui pendekatan komunikasi interpersonal, sistem pemantauan *real-time*, dan *single seamless services* untuk menstimulasi kualitas jasa transportasi, serta mengoptimalkan penggunaan sumber daya manusia melalui strategi *timely response* terhadap variabilitas permintaan dalam pengelolaan jasa transportasi agar tetap memadai.
2. Penyedia jasa transportasi sebagai *stakeholder* dapat melakukan segmentasi pasar untuk memahami kebutuhan konsumen secara lebih

mendalam. Adanya *responsive of demand* yang mengacu pada elastisitas permintaan menunjukkan seberapa sensitifnya konsumen terhadap perubahan harga jasa transportasi berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan harga oleh setiap perusahaan dengan mempertimbangkan tarif batas atas dan batas bawah yang ditetapkan oleh peraturan pemerintah daerah setempat. Pengembangan strategi dalam menetapkan harga sesuai dengan pendapatan konsumen melalui pendekatan *demand based pricing* juga berguna untuk menjaga keseimbangan antara keuntungan perusahaan dan kebutuhan konsumen secara optimal, salah satunya melalui penerapan diskon tarif untuk perjalanan di hari raya. Hal ini juga ditujukan agar konsumen selaku pengguna jasa transportasi dapat memiliki pemahaman dasar tentang berbagai perusahaan jasa transportasi yang dapat dipilih untuk perjalanannya.

3. Untuk penelitian selanjutnya, diharapkan dapat memperluas ruang lingkup penelitian dengan menguji faktor-faktor lain yang belum diteliti dalam kaitannya dengan pengaruh terhadap permintaan jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja serta memperdalam observasi yang dilengkapi dengan temuan-temuan empiris terbaru di lapangan, sehingga menghasilkan informasi yang lebih variatif dalam membantu pihak yang berkepentingan untuk meninjau kembali terkait strategi pengembangan sektor transportasi sebagai penghubung antara Kota Makassar dan Toraja di masa yang akan datang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, A., & Susiladewi, S. (2020). Analisa Tarif Angkutan Barang Route Kota Banjarmasin–Amuntai dengan Metode Biaya Operasi Kendaraan. *Prosiding Penelitian Dosen UNISKA MAB*, 253-265.
- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Edisi Pertama. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, R. (2015). *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Akkermans, H., & Vos, B. (2003). Amplification in Service Supply Chains: An Exploratory Case Study from The Telecom Industry. *Production and Operations Management*, 12(2), 204-223.
- Antara, M., & Wirawan, I. G. Y. (2013). Permintaan Buah Pisang Ambon oleh Rumah Tangga di Kecamatan Denpasar Barat, Kota Denpasar, Provinsi Bali. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6(1), 16-29.
- Arihta, A., & Syahwier, C. A. (2023). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Konvensional di Belawan Kota Medan. *Talenta Conference Series: Local Wisdom, Social, and Arts (LWSA)*, 6(1), 300-304.
- Assael, H. (2001). *Consumer Behavior*. Sixth Edition. New York: Thomson Learning.
- Azali, I., Gunanto, E. Y. A., & Nugroho, S. B. M. (2018). Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik (Studi Kasus Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang). *Media Ekonomi dan Manajemen*, 33(1), 86-98.
- Balcombe, R., Mackett, R., Paulley, N., Preston, J., Shires, J., Titheridge, H., Wardman, M., & White, P. (2004). The Demand for Public Transport: A Practical Guide. TRL Report, TRL593. *Wokingham, UK: Transport Research Laboratory*.
- Budiarto, A., Sjafruddin, A., Santoso, I., & Lubis, H. A. S. (2010). Strategi Peningkatan Pangsa Pasar Angkutan Umum di Kota Surakarta. *Jurnal Transportasi*, 10(3), 225-234.
- Caya, M. Z. N., Riani, W., & Rahmi, D. (2016). The Identification of Factors Affecting Demand of Train Freight in the Route of Bandung–Jakarta During 2000-2014. *Prosiding Ilmu Ekonomi*, 2(1), 25-32.
- Disney, S. M., Farasyn, I., Lambrecht, M., Towill, D. R., & Van de Velde, W. (2006). Taming the Bullwhip Effect Whilst Watching Customer Service in a Single Supply Chain Echelon. *European Journal of Operational Research*, 173(1), 151-172.
- Djajasinga, N. D. (2022). *Ekonomi Transportasi*. Batam: CV. Rey Media Grafika.

- Fauzi, A., Maryadi, F., Afrillia, P., Armanda, F., Sulistyowati, W., Zahra, M. A., & Soza, D. (2023). Pengaruh Permintaan Harga, Promosi, dan Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Konsumen pada Transportasi Online. *Jurnal Akuntansi dan Manajemen Bisnis*, 3(1), 63-72.
- Febianti, Y. N. (2014). Permintaan dalam Ekonomi Mikro. *Edunomic Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 2(1), 15-24.
- Firmansyah, T. L. (2009). Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi Kereta Api di Kota Malang. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 7(2), 137-150.
- Fitriyani, R. Y., Kustiawati, D., Fanhati, I. A., Ramadhan, Y. A., & Chanifah, L. (2022). Analisis Faktor Pengaruh Elastisitas Permintaan Jasa Ojek Online DKI Jakarta. *Jurnal Pendidikan dan Konseling (JPDK)*, 4(6), 6254-6261.
- Friman, M., Lättman, K., & Olsson, L. E. (2020). Public Transport Quality, Safety, and Perceived Accessibility. *Sustainability*, 12(9), 3563.
- Gu, Y., Fu, X., Liu, Z., Xu, X., & Chen, A. (2020). Performance of Transportation Network Under Perturbations: Reliability, Vulnerability, and Resilience. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 133, 101809.
- Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2015). *Dasar-Dasar Ekonometrika. Edisi 5*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Haradongan, F. (2014). Analisis Tingkat Kepentingan Pemilihan Moda Transportasi dengan Metode AHP (Studi Kasus: Rute Jakarta–Yogyakarta). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 16(4), 153-160.
- Harjoni, H. (2022). Nilai Produk dan Harapan dalam Membentuk Kepuasan Konsumen Terhadap Sepeda Motor Honda di Kota Palangka Raya. *Jurnal Ekonomi Integra*, 12(2), 356-366.
- Haryanti, N. (2019). Teori Permintaan dalam Perspektif Ekonomi Islam dan Konvensional. *Ejournal Sunan Gunung Djati State Islamic University*, 1(2), 215-224.
- Hupkes, G. (1972). Buxi: Demand–responsive Bus Experience in The Netherlands. *Highway Research Record*, 397(1), 38-41.
- Ida, N. (2009). *Pengantar Ekonomi Mikro*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press.
- Israel, G. D. (1992). Determining Sample Size. *Program Evaluation and Organizational Development, Institute of Food and Agricultural Sciences (IFAS), University of Florida, PEOD-6*, 1-5.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, 1(3), 121-131.

- Kambuaya, A. E., Masinambow, V. A., & Sumual, J. I. (2019). Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kecamatan Malalayang Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 19(01), 10-19.
- Karlina, W., (2022). Analisis Elastisitas Permintaan. *ISTISMAR: Jurnal Kajian, Penelitian Ekonomi dan Bisnis Islam*, 5(2), 52-60.
- Kusumadewi, A., N. (2020). Persepsi Kenyamanan dan Harga Terhadap Minat Penggunaan Jasa Transportasi Angkutan Umum Kota di Kabupaten Purwakarta. *Eqien–Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 7(1), 16-23.
- Lamb, C. W., Hair, J. F., & McDaniel, C. (2011). *Marketing*. Eleventh Edition. Mason: South–Western Cengage Learning.
- Langi, A. B., & Yulianto, A. E. (2021). Pengaruh Harga, Promosi dan Kualitas Produk Terhadap Keputusan Pembelian Produk Smartphone Realme (Studi Kasus Pada Mahasiswa Stiesia). *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen (JIRM)*, 10(11).
- Limbong, M., Haliah, H., & Saudi, N. D. S. (2020). Analysis of Regional Financial Capabilities in Supporting The Implementation of Regional Autonomy in Toraja Utara District in 2014–2019. *International Journal of Innovative Science and Research Technology*, 5(7), 1023-1032.
- Machmud, M. (2016). *Tuntunan Penulisan Tugas Akhir Berdasarkan Prinsip Dasar Penelitian Ilmiah*. Malang: Penerbit Selaras.
- Maspaitella, M. R., Tewernussa, K. I., & Siwalette, R. (2019). Determinan Permintaan Jasa Transportasi Penyeberangan Antar Pulau di Pelabuhan Marampa Kabupaten Manokwari. *JFRES: Journal of Fiscal and Regional Economy Studies*, 2(2), 60-66.
- Menteri Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019. *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*.
- Morlok, E. K. (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Nachrowi, N. D., & Usman, U. (2017). *Pendekatan Populer dan Praktis Ekonometrika untuk Analisis Ekonomi dan Keuangan*. Jakarta: Badan Penerbit Universitas Indonesia.
- Nasution, M. N. (2008). *Manajemen Transportasi*. Edisi Keempat. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Ningsi, B. A., & Putriyani, A. (2019). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Konsumen dalam Menggunakan Jasa Transportasi KRL/Commuter Line dengan Metode Analisis Faktor. *Jurnal Sainika Unpam: Jurnal Sains dan Matematika Unpam*, 2(1), 38-50.

- Nirmala, N., & Surveyandini, M. (2020). Keputusan Konsumen Memilih Jasa Transportasi Online. *Majalah Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, 17(1), 53-64.
- Notoatmojo, M. I., Ariyanti, R., & Fitriani, N. (2020). Pengaruh Jumlah Penumpang Kereta Api Terhadap Total Pendapatan Stasiun Pekalongan Bulan Januari–April 2020. *Jurnal Aktual Akuntansi Keuangan Bisnis Terapan (AKUNBISNIS)*, 3(2), 129-136.
- Pangloli, A. I. (2019). Sistem Transportasi Logistik di Kepulauan Aru. *Tesis*. Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Pappas, J. L., & Hirschey, M. (1995). *Ekonomi Managerial*. Jilid I. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Pristyadi, B., & Sukaris, S. (2019). *Teori Ekonomi Pendekatan Teoritis Praktis Dilengkapi dengan Soal-Soal*. Edisi Pertama. Sidoarjo: Indonesia Pustaka.
- Puspita, C. D., & Agustina, N. (2019). Pola Konsumsi, Elastisitas Pendapatan, serta Variabel-Variabel Sosial Ekonomi yang Memengaruhi Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga. *Prosiding Seminar Nasional Official Statistics*, 2019(1), 700-709.
- Putri, N. A. R., & Azhar, Z. (2021). Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang. *Jurnal Kajian Ekonomi dan Pembangunan*, 3(4), 55-64.
- Rabbi, F., Ahmed, T., Saha, A., & Sutradhar, P. (2013). Identification of Causes of Demand Variation and Its Impact on Sales Volume—An Exploratory Study in Processed Food Industry in Bangladesh. *European Scientific Journal*, 9(22), 384-406.
- Ramli, S. (2013). *Bacaan Wajib Para Praktisi Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*. Jakarta: Visimedia.
- Rizki, M., Maemunannisa, A., & Purwanti, O. (2021). Kajian Substitusi Transportasi Online pada Perjalanan Menuju Simpul Transportasi di Kota Bandung. *RekaRacana: Jurnal Teknik Sipil*, 7(3), 154-162.
- Ruswinda, E., Arifin, R., & Priyono, A. A. (2019). Pengaruh Faktor Harga, Keamanan, Kenyamanan, dan Ketepatan Waktu Terhadap Pembelian Tiket Kereta Api Ekonomi AC Penataran Jurusan Surabaya–Malang–Blitar (Studi Kasus pada Penumpang Kereta Api Ekonomi Penataran di Stasiun Kota Baru Malang). *E-JRM: Elektronik Jurnal Riset Manajemen*, 8(7): 37-46.
- Sahara, D., & Gunawati, E. S. (2005). Analisis Permintaan Kedelai di Kabupaten Banyumas Jawa Tengah. *SOCA: Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian*, 5(3), 439-444.
- Sanjaya, L. J., & Sawitri, D. R. (2018). Hubungan antara Kenyamanan Pelayanan dengan Loyalitas Pelanggan: Studi pada Mahasiswa Universitas Diponegoro Pengguna Layanan Go-Jek di Semarang. *Jurnal Empati*, 6(4), 149-156.



- Sari, D. P. (2016). Pengaruh Pendapatan, Harga Barang, Variasi Barang, Jarak, Pelayanan, dan Lingkungan Eksternal Terhadap Pilihan Berbelanja Konsumen di Hypermart (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Brawijaya Asal Jakarta). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 4(2).
- Sestri, E., & Husnayetti, H. (2018). Penggunaan Metode Analytic Hierarchy Process (AHP) dalam Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Online (Gojek, Grabike, dan Uber). *Semnasteknomedia Online*, 6(1), 1-3.
- Siswanto, A. D. (2013). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengeluaran Transportasi Rumah Tangga Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(7), 449-459.
- Sitorus, T. I. H., Sony, I., & Sarinah, S. (2016). Kajian Peningkatan Peranan Transportasi Multimoda dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 3(1), 69-84.
- Siwu, H. F. D. (2021). Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi. *Jurnal Pembangunan Ekonomi dan Keuangan Daerah*, 19(2), 114-122.
- Sriastuti, D. A. N. (2017). Analisis Potensi Permintaan (Demand) Angkutan Umum pada Koridor Jalan Raya Sesetan Denpasar. *PADURAKSA: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 6(1), 66-75.
- Sugiyanto, H., & Romadhina, A, P.,. (2020). *Pengantar Ilmu Ekonomi Mikro dan Makro*. Banten: Yayasan Pendidikan dan Sosial Indonesia Maju (YPSIM).
- Sugiyono, S. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Edisi Kedua. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sukirno, S. (2019). *Mikroekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Depok: PT Raja Grafindo Persada.
- Susanto, N. (2018). Analisis Perilaku Konsumsi Jasa Layanan Transportasi Online (Studi pada Mahasiswa Universitas Brawijaya yang Pernah Menggunakan Jasa Layanan Transportasi Online yaitu diantaranya Grab, Uber, dan Gojek). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 6(2).
- Syam, M. (2018). Analisis Permintaan Jasa Angkutan Bus Trayek Makassar–Watampone Via Camba. *Jurnal Ilmiah Pena: Sains dan Ilmu Pendidikan*, 10(2), 138-149.
- Tajibu, M. J., Narwis, B. R., Razak, A. R., & Karim, K. (2018). Analisis Permintaan Taksi Konvensional di Tengah Beroperasinya Taksi Online di Kota Makassar. *Equilibrium: Jurnal Ekonomi-Manajemen-Akuntansi*, 14(2), 101-112.
- Taupikurrahman, T. (2022). Determinan Permintaan Pariwisata Internasional di Indonesia: Panel FMOLS. *FORUM EKONOMI: Jurnal Ekonomi, Manajemen dan Akuntansi*, 24(2), 299-306.

- Utami, A. A., Zahrudin, Z., & Ramadhanti, S. (2019). Analisis Strategi Penetapan Harga Terhadap Keputusan Konsumen Menggunakan Jasa Ojek Online PT Go-Jek Indonesia. *JABE (Journal Of Applied Business and Economic)*, 6(2), 137-156.
- Varian, H. R. (1992). *Microeconomic Analysis*. New York: W.W. Norton and Company.
- Yulianis, F., Setiawan, P., & Nisra, J. S. (2020). Analisis Pengakuan Pendapatan Tiket Angkutan Kota Padang (Studi Kasus UPT Trans Padang). *Ensiklopedia Social Review*, 2(2), 180-193.
- Yushar, L., & Fakhrudin, F. (2019). Faktor–Faktor Penentu Waktu, Aksesibilitas, Biaya Transport, Pendapatan Terhadap Penggunaan Jasa Transportasi Trans Koetaradja Kota Banda Aceh (Studi Kasus: Koridor I Keudah–Darussalam 2018/2019). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi*, 4(3), 308-316.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1. Kuesioner Penelitian



DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN

---

### KUESIONER PENELITIAN

Kepada

Yth. Bapak/Ibu/Saudara(i) Responden

di –

Tempat

Dengan hormat,

Dalam rangka penyelesaian tugas akhir sebagai mahasiswa Strata Satu (S1) Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin, maka saya selaku peneliti,

Nama : Primazaria Nestson Pangloli

NIM : A011191046

bermaksud untuk melakukan penelitian ilmiah yang dituangkan dalam tugas akhir (skripsi) yang berjudul

**“Analisis Permintaan Jasa Transportasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi  
Rute Makassar–Toraja”**

maka dengan ini saya memohon bantuan agar sekiranya Bapak/Ibu/Saudara(i) berkenan meluangkan waktunya untuk menjawab beberapa pertanyaan yang terlampir pada kuesioner ini guna mendukung penelitian saya. Segala informasi yang diberikan hanya dipergunakan untuk kepentingan akademis, sehingga identitas dari Bapak/Ibu/Saudara(i) akan dijamin kerahasiaannya. Informasi yang diberikan merupakan sumbangsih besar dalam penyelesaian skripsi penelitian ini yang menjadi salah satu syarat untuk memenuhi gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) di Universitas Hasanuddin. Atas partisipasinya, saya mengucapkan terima kasih.

Salam,

Primazaria Nestson Pangloli

Apakah anda merupakan pengguna jasa transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) rute Makassar–Toraja?\*

Jawab:  Ya  Tidak

### IDENTITAS RESPONDEN

No. Responden :

1. Nama :
2. Umur : ..... tahun
3. Jenis Kelamin\*:  
 Laki-Laki  
 Perempuan
4. Alamat Domisili\*:  
 Toraja : ..... (sebutkan)  
 Luar Toraja : ..... (sebutkan)
5. Jumlah Anggota Keluarga: ..... orang
6. Pendidikan Terakhir\*:  
 Tidak/Belum Tamat Sekolah  
 SD/Sederajat  
 SMP/Sederajat  
 SMA/Sederajat  
 Perguruan Tinggi (Diploma/S1/S2/S3)
7. Profesi/Pekerjaan\*:  
 PNS  
 Swasta  
 Pelajar/Mahasiswa  
 Tidak Bekerja  
 Lainnya : ..... (sebutkan)
8. Alasan Menggunakan Jasa Transportasi Bus\*:  
 Pulang Kampung/Mudik  
 Merantau (Bersekolah, Bekerja, dan sebagainya)  
 Perjalanan Dinas  
 Berwisata  
 Lainnya : ..... (sebutkan)

Keterangan: \*Isilah dengan tanda checklist (√) atau silang (X).

## PERTANYAAN

1. Berapa kali anda menggunakan jasa transportasi bus AKDP kelas ekonomi rute Makassar–Toraja selama 4 bulan terakhir?

Jawab : ..... kali

2. Berapa pendapatan anda per bulan? *(jika anda belum/tidak berpenghasilan, maka berapa sumbangan yang anda terima dari suami/orang tua?)*

Jawab: Rp.....

3. Berapa biaya yang harus anda keluarkan untuk menempuh perjalanan tersebut dengan menggunakan jasa transportasi bus AKDP kelas ekonomi rute Makassar–Toraja?

Jawab : Rp.....

4. Berapa kali anda menggunakan jasa transportasi bus AKDP kelas non-ekonomi rute Makassar–Toraja selama 4 bulan terakhir?

Jawab : ..... kali

5. Berapa biaya yang harus anda keluarkan untuk menempuh perjalanan tersebut dengan menggunakan jasa transportasi bus AKDP kelas non-ekonomi rute Makassar–Toraja?

Jawab : Rp.....

6. Apakah anda merasa nyaman dalam menggunakan jasa transportasi bus AKDP rute Makassar–Toraja?\*

Jawab:  Ya  Tidak

Mengapa?\*: *(boleh pilih lebih dari satu)*

- Kebersihan Transportasi Bus
- Kapasitas Ruang Transportasi Bus
- Fasilitas yang dapat digunakan dalam Transportasi Bus
- Keramahan Pengemudi dan Petugas dalam Transportasi Bus

7. Apakah anda merasa aman dalam menggunakan jasa transportasi bus AKDP rute Makassar–Toraja?\*

Jawab:  Ya  Tidak



## Lampiran 2. Rekapitulasi Hasil Data Responden Kuesioner Penelitian

No.	Permintaan (Y)	Pendapatan (X1)	Tarif (X2)	Tarif Angkutan Lain (X3)	Kenyamanan (X4)	Keamanan (X5)	Keandalan (X6)
1.	1	3500000	180000	250000	1	0	1
2.	2	4000000	200000	250000	1	1	1
3.	1	5000000	200000	250000	1	1	1
4.	1	2000000	180000	180000	1	1	0
5.	2	4000000	200000	250000	1	1	1
6.	1	10000000	250000	280000	1	0	1
7.	2	3500000	250000	280000	1	1	1
8.	2	7000000	250000	280000	0	1	1
9.	1	8000000	180000	250000	1	1	1
10.	1	3500000	210000	250000	0	1	1
11.	1	2000000	140000	180000	0	0	1
12.	1	10000000	200000	250000	1	1	1
13.	1	1000000	180000	250000	0	1	1
14.	2	1000000	250000	280000	1	1	1
15.	4	500000	250000	230000	1	1	1
16.	2	2000000	180000	250000	1	1	1
17.	4	7000000	200000	250000	1	1	1
18.	1	2500000	140000	180000	1	1	0
19.	1	10000000	250000	280000	1	1	1
20.	1	6000000	170000	250000	0	1	1
21.	1	10000000	210000	280000	1	1	1
22.	1	4500000	250000	200000	1	1	0
23.	1	3000000	200000	280000	1	1	1
24.	2	3000000	250000	280000	1	1	1
25.	2	5000000	250000	280000	1	1	0
26.	1	2500000	200000	280000	1	1	1
27.	2	1000000	250000	180000	1	1	1
28.	2	1000000	170000	250000	1	1	1
29.	2	3000000	200000	280000	0	1	0
30.	6	5000000	180000	200000	1	1	1
31.	1	2000000	140000	250000	1	1	1
32.	2	5000000	200000	250000	1	1	1
33.	1	10000000	250000	280000	1	1	1
34.	2	1000000	200000	180000	0	0	1
35.	3	4500000	250000	180000	1	1	0
36.	4	8000000	180000	200000	1	1	1
37.	3	5000000	250000	220000	1	1	1



No.	Permintaan (Y)	Pendapatan (X1)	Tarif (X2)	Tarif Angkutan Lain (X3)	Kenyamanan (X4)	Keamanan (X5)	Keandalan (X6)
38.	4	7000000	200000	250000	1	1	1
39.	2	4000000	180000	280000	1	1	1
40.	4	500000	180000	200000	1	0	1
41.	1	2000000	170000	220000	0	0	0
42.	1	1000000	170000	250000	0	1	1
43.	1	5000000	250000	200000	0	1	0
44.	2	1500000	200000	250000	1	1	1
45.	1	4500000	140000	220000	0	1	1
46.	1	4000000	200000	230000	0	0	1
47.	1	4500000	200000	220000	1	1	0
48.	1	5000000	140000	180000	1	0	1
49.	2	500000	170000	220000	1	1	1
50.	2	1000000	180000	250000	1	1	1
51.	1	2500000	180000	200000	0	1	1
52.	1	3000000	200000	280000	1	0	1
53.	2	5000000	250000	280000	1	0	1
54.	1	5000000	140000	200000	1	0	1
55.	2	3000000	250000	250000	0	1	1
56.	2	2500000	170000	250000	1	1	1
57.	4	4000000	140000	280000	1	1	1
58.	1	5000000	200000	250000	1	0	1
59.	1	5000000	250000	280000	1	0	0
60.	2	3000000	170000	200000	1	1	1
61.	2	5000000	180000	200000	0	1	1
62.	2	3000000	180000	250000	1	1	1
63.	3	7000000	200000	180000	1	1	1
64.	2	500000	140000	180000	1	1	1
65.	2	3000000	200000	200000	1	1	0
66.	2	1000000	200000	200000	1	1	1
67.	8	2500000	250000	280000	1	1	1
68.	1	2000000	180000	230000	0	0	1
69.	2	1000000	200000	240000	0	1	1
70.	2	1000000	140000	180000	0	1	1
71.	3	8000000	180000	220000	1	1	1
72.	2	5000000	200000	220000	1	1	1
73.	2	3000000	180000	280000	1	1	1
74.	2	5000000	180000	280000	1	1	1
75.	1	6000000	140000	180000	1	1	1
76.	1	5000000	210000	250000	0	1	0

No.	Permintaan (Y)	Pendapatan (X1)	Tarif (X2)	Tarif Angkutan Lain (X3)	Kenyamanan (X4)	Keamanan (X5)	Keandalan (X6)
77.	6	1000000	210000	180000	1	1	1
78.	1	3000000	180000	200000	1	0	1
79.	1	1000000	100000	250000	1	1	1
80.	6	4000000	180000	200000	1	1	1
81.	2	2000000	170000	220000	1	1	1
82.	1	2000000	200000	280000	1	1	1
83.	4	1500000	210000	180000	1	1	1
84.	2	3000000	200000	250000	1	0	1
85.	3	1000000	180000	250000	1	1	1
86.	6	500000	200000	200000	1	1	1
87.	1	3000000	200000	240000	1	1	0
88.	2	2000000	180000	250000	1	1	0
89.	1	7000000	180000	250000	0	1	1
90.	2	4000000	180000	180000	1	1	1
91.	2	4000000	180000	280000	1	1	1
92.	2	1500000	180000	200000	1	1	1
93.	1	5000000	200000	280000	1	1	0
94.	2	5000000	250000	280000	1	1	1
95.	1	2500000	250000	280000	0	1	0
96.	6	500000	180000	180000	1	1	1
97.	5	2000000	180000	240000	1	1	1
98.	1	10000000	180000	250000	1	1	1
99.	1	8000000	200000	250000	1	0	1
100.	5	1000000	180000	180000	1	1	1

**Lampiran 3. Data Hasil Transformasi Logaritma Natural (Ln) dari  
Rekapitulasi Hasil Data Responden**

No.	Ln_Y	Ln_X1	Ln_X2	Ln_X3	X4	X5	X6
1.	0,00	15,07	12,10	12,43	1	0	1
2.	0,69	15,20	12,21	12,43	1	1	1
3.	0,00	15,42	12,21	12,43	1	1	1
4.	0,00	14,51	12,10	12,10	1	1	0
5.	0,69	15,20	12,21	12,43	1	1	1
6.	0,00	16,12	12,43	12,54	1	0	1
7.	0,69	15,07	12,43	12,54	1	1	1
8.	0,69	15,76	12,43	12,54	0	1	1
9.	0,00	15,89	12,10	12,43	1	1	1
10.	0,00	15,07	12,25	12,43	0	1	1
11.	0,00	14,51	11,85	12,10	0	0	1
12.	0,00	16,12	12,21	12,43	1	1	1
13.	0,00	13,82	12,10	12,43	0	1	1
14.	0,69	13,82	12,43	12,54	1	1	1
15.	1,39	13,12	12,43	12,35	1	1	1
16.	0,69	14,51	12,10	12,43	1	1	1
17.	1,39	15,76	12,21	12,43	1	1	1
18.	0,00	14,73	11,85	12,10	1	1	0
19.	0,00	16,12	12,43	12,54	1	1	1
20.	0,00	15,61	12,04	12,43	0	1	1
21.	0,00	16,12	12,25	12,54	1	1	1
22.	0,00	15,32	12,43	12,21	1	1	0
23.	0,00	14,91	12,21	12,54	1	1	1
24.	0,69	14,91	12,43	12,54	1	1	1
25.	0,69	15,42	12,43	12,54	1	1	0
26.	0,00	14,73	12,21	12,54	1	1	1
27.	0,69	13,82	12,43	12,10	1	1	1
28.	0,69	13,82	12,04	12,43	1	1	1
29.	0,69	14,91	12,21	12,54	0	1	0
30.	1,79	15,42	12,10	12,21	1	1	1
31.	0,00	14,51	11,85	12,43	1	1	1
32.	0,69	15,42	12,21	12,43	1	1	1
33.	0,00	16,12	12,43	12,54	1	1	1
34.	0,69	13,82	12,21	12,10	0	0	1
35.	1,10	15,32	12,43	12,10	1	1	0
36.	1,39	15,89	12,10	12,21	1	1	1
37.	1,10	15,42	12,43	12,30	1	1	1

No.	Ln_Y	Ln_X1	Ln_X2	Ln_X3	X4	X5	X6
38.	1,39	15,76	12,21	12,43	1	1	1
39.	0,69	15,20	12,10	12,54	1	1	1
40.	1,39	13,12	12,10	12,21	1	0	1
41.	0,00	14,51	12,04	12,30	0	0	0
42.	0,00	13,82	12,04	12,43	0	1	1
43.	0,00	15,42	12,43	12,21	0	1	0
44.	0,69	14,22	12,21	12,43	1	1	1
45.	0,00	15,32	11,85	12,30	0	1	1
46.	0,00	15,20	12,21	12,35	0	0	1
47.	0,00	15,32	12,21	12,30	1	1	0
48.	0,00	15,42	11,85	12,10	1	0	1
49.	0,69	13,12	12,04	12,30	1	1	1
50.	0,69	13,82	12,10	12,43	1	1	1
51.	0,00	14,73	12,10	12,21	0	1	1
52.	0,00	14,91	12,21	12,54	1	0	1
53.	0,69	15,42	12,43	12,54	1	0	1
54.	0,00	15,42	11,85	12,21	1	0	1
55.	0,69	14,91	12,43	12,43	0	1	1
56.	0,69	14,73	12,04	12,43	1	1	1
57.	1,39	15,20	11,85	12,54	1	1	1
58.	0,00	15,42	12,21	12,43	1	0	1
59.	0,00	15,42	12,43	12,54	1	0	0
60.	0,69	14,91	12,04	12,21	1	1	1
61.	0,69	15,42	12,10	12,21	0	1	1
62.	0,69	14,91	12,10	12,43	1	1	1
63.	1,10	15,76	12,21	12,10	1	1	1
64.	0,69	13,12	11,85	12,10	1	1	1
65.	0,69	14,91	12,21	12,21	1	1	0
66.	0,69	13,82	12,21	12,21	1	1	1
67.	2,08	14,73	12,43	12,54	1	1	1
68.	0,00	14,51	12,10	12,35	0	0	1
69.	0,69	13,82	12,21	12,39	0	1	1
70.	0,69	13,82	11,85	12,10	0	1	1
71.	1,10	15,89	12,10	12,30	1	1	1
72.	0,69	15,42	12,21	12,30	1	1	1
73.	0,69	14,91	12,10	12,54	1	1	1
74.	0,69	15,42	12,10	12,54	1	1	1
75.	0,00	15,61	11,85	12,10	1	1	1
76.	0,00	15,42	12,25	12,43	0	1	0
77.	1,79	13,82	12,25	12,10	1	1	1

No.	Ln_Y	Ln_X1	Ln_X2	Ln_X3	X4	X5	X6
78.	0,00	14,91	12,10	12,21	1	0	1
79.	0,00	13,82	11,51	12,43	1	1	1
80.	1,79	15,20	12,10	12,21	1	1	1
81.	0,69	14,51	12,04	12,30	1	1	1
82.	0,00	14,51	12,21	12,54	1	1	1
83.	1,39	14,22	12,25	12,10	1	1	1
84.	0,69	14,91	12,21	12,43	1	0	1
85.	1,10	13,82	12,10	12,43	1	1	1
86.	1,79	13,12	12,21	12,21	1	1	1
87.	0,00	14,91	12,21	12,39	1	1	0
88.	0,69	14,51	12,10	12,43	1	1	0
89.	0,00	15,76	12,10	12,43	0	1	1
90.	0,69	15,20	12,10	12,10	1	1	1
91.	0,69	15,20	12,10	12,54	1	1	1
92.	0,69	14,22	12,10	12,21	1	1	1
93.	0,00	15,42	12,21	12,54	1	1	0
94.	0,69	15,42	12,43	12,54	1	1	1
95.	0,00	14,73	12,43	12,54	0	1	0
96.	1,79	13,12	12,10	12,10	1	1	1
97.	1,61	14,51	12,10	12,39	1	1	1
98.	0,00	16,12	12,10	12,43	1	1	1
99.	0,00	15,89	12,21	12,43	1	0	1
100.	1,61	13,82	12,10	12,10	1	1	1

#### Lampiran 4. Hasil Estimasi Data

##### Variables Entered/Removed<sup>a</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X6, Ln_X3, X5, X4, Ln_X1, Ln_X2 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Ln\_Y

b. All requested variables entered.

##### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.634 <sup>a</sup>	.402	.363	.45496

a. Predictors: (Constant), X6, Ln\_X3, X5, X4, Ln\_X1, Ln\_X2

##### ANOVA<sup>a</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	12.921	6	2.154	10.404	.000 <sup>b</sup>
	Residual	19.250	93	.207		
	Total	32.172	99			

a. Dependent Variable: Ln\_Y

b. Predictors: (Constant), X6, Ln\_X3, X5, X4, Ln\_X1, Ln\_X2

##### Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.243	4.199		.772	.442
	Ln_X1	-.192	.062	-.267	-3.107	.003
	Ln_X2	.978	.281	.305	3.474	.001
	Ln_X3	-1.026	.324	-.283	-3.172	.002
	X4	.357	.113	.257	3.153	.002
	X5	.387	.123	.257	3.161	.002
	X6	.426	.129	.275	3.294	.001

a. Dependent Variable: Ln\_Y

**Lampiran 5. Biodata****BIODATA****Identitas Diri**

Nama : Primazaria Nestson Pangloli  
Tempat/Tanggal Lahir : Tangerang, 24 Maret 2000  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Alamat Rumah : Perumahan Telkomas, Kecamatan Biringkanaya,  
Kota Makassar  
Email : pn\_pangloli@outlook.co.id

**Riwayat Pendidikan****A. Pendidikan Formal**

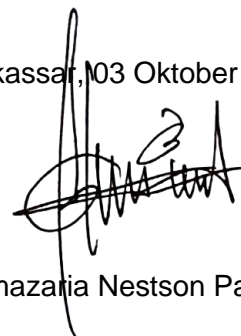
- |  |           |
|--|-----------|
| 1. TK Kristen Balo' Marendeng  | 2005-2006 |
| 2. SD Negeri 214 Inpres Kalumpang  | 2006-2012 |
| 3. SMP Negeri 1 Makale   | 2012-2015 |
| 4. SMA Negeri 1 Tana Toraja  | 2015-2018 |
| 5. S1 Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas<br>Hasanuddin | 2019-2023 |

**B. Pendidikan Non-Formal**

1. Pelatihan *Basic Learning Skills, Character, and Creativity* (BALANCE)  
oleh Universitas Hasanuddin Tahun 2019

Demikian biodata ini dibuat dengan sebenarnya.

Makassar, 03 Oktober 2023



Primazaria Nestson Pangloli