

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

UMMU KALSUM



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi

Disusun dan Diajukan Oleh

**UMMU KALSUM
A11116016**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

Disusun dan diajukan oleh

UMMU KALSUM

A11116016

Telah diperiksa dan disetujui untuk di uji

Makassar, 13 Maret 2021

Pembimbing 1



Dr. Ir. Muh Jibril Tajibu, SE, M, Si

NIP.19650225 199303 1 002

Pembimbing II



Fitriwati Djam'an, SE, MSi

NIP.19800821200501 2 002

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si.

NIP 19690413 199403 1 003

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-BANTAENG)

disusun dan diajukan oleh

UMMU KALSUM
A11116016

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **30 Maret 2021** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1	Dr. Ir. Muhammad Jibril. Tajibu, SE, M, Si	Anggota	1. 
2	Fitriwati Djam'an, SE, Msi	Anggota	2. 
3	Drs. Bakhtiar Mustari, M. Si	Anggota	3. 
4	Drs. Andi Baso Siswadarma, M. Si	Anggota	4. 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin




Dr. Sanusi Fattah, SE., M. Si.
NIP 19690413 199403 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : **Ummu Kalsum**

Nomor Pokok : A11116016

Program Studi : Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
UNHAS

Jenjang : Sarjana (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa skripsi dengan judul ***Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)*** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari Skripsi saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi

Makassar, April 2021

Yang Menyatakan



(Ummu Kalsum)

A11116016

PRAKATA



-Assalamu alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh-

Segala Puji dan Syukur bagi Allah SWT pencipta alam semesta beserta isinya, yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah serta petunjuk kepada setiap makhluk ciptaan-Nya, termasuk penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)**”. Salam dan shalawat dihaturkan kepada Nabi Muhammad SAW, “*Allahuma sholli ‘ala Muhammad wa’ali Muhammad*”, sang pencerah yang menuntun ummatnya dari alam yang gelap gulita menuju alam yang terang benderang dengan segala ilmu dan ajarannya.

Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin Makassar, di samping memberikan pengalaman kepada penulis untuk meneliti dan menyusun karya ilmiah berupa skripsi.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis diberi bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak baik secara materi maupun moril. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

- ❖ Selaku Rektor Universitas Hasanuddin Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina, M.A. beserta jajarannya.
- ❖ Selaku dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Bapak Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., M.Si

- ❖ Selaku ketua departemen Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin Bapak Dr. Sanusi Fattah,SE.,M.Si
- ❖ Selaku sekretaris departemen Ilmu ekonomi Universitas Hasanuddin Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudia,SE.,M,Si
- ❖ Selaku pembimbing I bapak Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu,SE.,M.Si dan selaku pembimbing II Ibu Fitriwati Djam'an,SE.,M.Si yang telah membantu penulis dalam memberikan bimbingan dan arahan dengan penuh kesabaran dan keikhlasan dalam penyusunan skripsi ini.
- ❖ Selaku penasehat akademik bapak Anas Iswanto Anwar,SE.,MA. yang selama kurang lebih 4 tahun ini memberikan berbagai macam saran dan motivasi kepada penulis.
- ❖ Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasihatnya kepada peneliti selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
- ❖ Segenap Pegawai Akademik, Kemahasiswaan dan Perpustakaan E-Library Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Pak Parman, pak Budi, pak Safar yang sangat membantu peneliti hingga akhirnya bisa ujian, serta Ibu Saharibulan dan Ibu Susi yang selalu membantu dalam pengurusan administrasi.
- ❖ Pak Aspar Selaku Pegawai Akademik yang sangat baik dan selalu bersedia mendengar keluh kesah saya selama proses pengurusan ujian hasil dan selalu bersedia membantu saya meskipun sedikit sulit
- ❖ Kepada kedua orang tua, ayah tercinta H. Hasyim dan bunda tercinta HJ. Sanariah, terima kasih atas dorongan dan doa yang tak pernah putus. Kakakku satu-satunya Khaeratunnisah S.Kep Ners yang telah memberikan dorongan moril dan pengorbanan dalam terselesaikannya penulisan laporan ini dan sang suami dari kakakku yang saya anggap

saudara laki-lakiku Andi Ansar Sommeng yang menjadi sponsor dalam perjalanan menempuh pendidikan ini. Semoga penulis dapat memberikan yang terbaik untuk kalian.

- ❖ Teman-teman Komuitas Mahasiswa Bantaeng Peduli Pendidikan (KMBPP) kak Nurhidatullah S.Hut dan Kak Kitabullah,S.Hut.,M,Hut serta adek-adek komunitas yang baru bergabung terima kasih atas arahan, dukungan dan motivasinya.
- ❖ Kepada guru-guru di Sekolah MA IHYA ULUMIDDIN atas ilmu dan dukungannya, serta salah satu guru saya di sekolah atas nama Bapak M.Mushaddik,S.Pd.i yang menuntun saya sampai keperguruan tinggi sebagai alumni pertama di sekolah masuk di Unhas, terima kasih atas dukungan dan bantuannya sampai ke titik sekarang .
- ❖ Kepada teman yang selalu saya susahkan dalam proses penyelesaian penelitian ini yaitu Wahyu Bima Anggara, Hesti Linggalo, Siti Muliah dan Wiwi atas print gratis pertanyaan kusionerku, fatiah, pite, anaka, lia dan micca.
- ❖ Kepada SPHERE untuk keluh dan kesan dalam suka maupun duka yang kurang lebih 4 tahun bersama-sama, *see you next time guys*.
- ❖ Terkhusus kepada Kasrina,Winda Ima dan Tina (KWUIT), yang selalu menemani, memberi dukungan dan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
- ❖ Semua pihak yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam seluruh proses selama berada di Fakultas Ekonomi UNHAS.
- ❖ Semua pihak yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam seluruh proses selama pengambilan data di Samsat Kab Bantaeng dan BPS Kab Bantaeng, Serta Dinas

Perhubungan Kab Bantaeng.

- ❖ Terakhir kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang dengan tulus memberikan motivasi dan doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan

Semoga segala bantuan dan bimbingan dari semua pihak yang telah diberikan kepada penulis dibalas dengan kebaikan dan pahala dari Allah SWT.

Skripsi ini masih jauh dari sempurna walaupun telah menerima bantuan dari berbagai pihak. Apabila terdapat kesalahan-kesalahan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Kritik dan saran yang membangun akan lebih menyempurnakan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini dapat mendatangkan manfaat bagi pembaca.

Makassar, Februari 2021

Penulis

ABSTRAK

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

Ummu Kalsum

Muhammad Jibril.Tajibu

Fitriwati Djam'an

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi. Kemudian untuk mengetahui perbedaan kualitas pelayanan, kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi. Data yang di gunakan ini adalah data primer yang didapatkan dari masyarakat Kabupaten Bantaeng dan Makasar dengan cara membagikan kuesioner di beberapa spot dari rute angkutan di Bantaeng dan di Terminal Malengkeri Makassar. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara positif terhadap permintaan jasa transportasi daerah. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 74,22%, sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata kunci: Bantaeng,Makassar, permintaan jasa transportasi daerah, kualitas pelayanan, pendapatan, kendaraan pribadi.

ABSTRACT

The Analysis Of The Factors That Determine The Demand For Regional Transportasi Services (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

Ummu Kalsum

Muhammad Jibril.Tajibu

Fitriwati Djam'an

This study aims to determine how much influence income has on the demand for transportation services. Then to find out the difference in service quality, private vehicles on the demand for transportation services. The data used is primary data obtained from the people of Bantaeng and Makassar Regencies by distributing questionnaires in several spots of the transportation route in Bantaeng and in Makassar Malengkeri Terminal. The analytical method used is multiple linear regression analysis. The results of this study indicate that the service quality, income and ownership of vehicles variables have a positive effect on the demand for regional transportation services. As for the overall independent variable has an effect of 74.22%, the rest is influenced by other factors.

Keywords : *Bantaeng, Makassar, demand for regional transportation services, quality of servis, income, private vehicles.*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK.....	x
ABSTRACT.....	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Landasan Teori.....	8
2.1.1 Permintaan	8
2.1.2 Kualitas Pelayanan Angkutan Daerah Bantaeng Makassar	11
2.1.3 Pendapatan Penumpang (Konsumen).....	12
2.2 Hubungan Antar Variabel	13
2.2.1 Kualitas Pelayanan dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah	13
2.2.2 Pendapatan dan Permintaan Jasa Daerah	15
2.2.3 Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah	16
2.3 Tinjauan Empiris.....	16
2.4 Kerangka Pemikiran	18
2.5 Hipotesis.....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
3.1 Rancangan Penelitian.....	19
3.2 Lokasi Penelitian	19
3.3 Jenis dan Sumber Penelitian	19
3.4 Populasi dan Sampel.....	19
3.5 Model Analisis Data.....	21
3.6 Definisi Operasional.....	23
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	25
4.1 GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	25
4.1.1 Letak dan Keadaan Geografis	25
4.1.2 Keadaan Penduduk.....	26
4.1.3 Gambaran Transportasi.....	26

4.2	KARAKTERISTIK RESPONDEN	28
4.2.1	Distribusi Responden Menurut Kualitas Pelayanan	29
4.2.2	Distribusi Responden Menurut Pendapatan.....	29
4.2.3	Distribusi Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Pribadi.....	30
4.3	Analisis Data	30
4.3.1.1	Uji Multikolinearitas	31
4.3.1.2	Uji Heteroskedastisitas	31
4.4	Hasil Analisis Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng- Makassar) (Makassar-Bantaeng)	34
4.4.1	Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	35
4.4.2	Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	36
4.4.3	Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah	37
BAB V	PENUTUP	40
5.1	Kesimpulan.....	40
5.2	Saran.....	40
	DAFTAR PUSTAKA.....	42
	LAMPIRAN.....	44

DAFTAR TABEL

TABEL		Halaman
Tabel 1.1	Data Perbandingan Jumlah Perjalanan Perbulan tahun 2018-2019 dan Pendapatan Sopir Bantaeng-Makassar tahun 2018-20195
Tabel 4.1	Jumlah Penduduk Bantaeng Berdasarkan Kecamatan Tahun 2018	26
Tabel 4.2	Tabel Jumlah Kendaraan Pribadi Roda Empat Tahun 2018-2019	26
Tabel 4.3	Tabel Jumlah Kendaraan Umum Roda Empat Tahun 2018-2019	27
Tabel 4.4	Tabel Jumlah Kendaraan Dinas Roda Empat Tahun 2018-2019	28
Tabel 4.5	Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Pelayanan	29
Tabel 4.6	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan.....	29
Tabel 4.7	Distribusi Responden Berdasarkan Kendaraan Pribadi	30
Tabel 4.8	Hasil Uji Multikonlinearitas	31
Tabel 4.9	Hasil Analisis Regresi Linear Berganda.....	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar		Halaman
2.1	Kerangka Pemikiran	18
4.1	Hasil Uji Heteroskedastisitas	32

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		Halaman
LAMPIRAN 1	Kusioner penelitian	45
LAMPIRAN 2	Hasil Tabulasi Data Kuesioner Permintaan Jasa Transportasi Daerah.....	47
LAMPIRAN 3	Hasil Regresi	50
LAMPIRAN 4	Hasil Uji Asumsi Klasik	51

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sektor pendukung yang penting atau pokok dalam proses pembangunan suatu negara. Bisa dikatakan bahwa tanpa adanya transportasi yang memadai, pembangunan disegala bidang akan terhambat. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat pada umumnya. Adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan potensi, budaya, dan adat istiadat suatu bangsa atau daerah. Oleh karena itu, jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi. Bertambahnya permintaan jasa transportasi berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor transmigrasi, pertahanan, keamanan dan lainnya). Sesuai dengan sifatnya sebagai *derived demand*, maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Alexander 2018)

Ketersediaan transportasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, artinya kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien. Kesempatan kerja dan pendapatan meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

Eksistensi dari kegiatan-kegiatan ekonomi misalnya akan membangkitkan permintaan jasa transportasi dan disisi lain fasilitas jasa transportasi akan mempengaruhi tingginya tingkat dan sifat dari kegiatan ekonomi. Oleh karenanya, pembangunan sarana dan prasarana jasa transportasi perlu dilaksanakan secara sistematis dan berkelanjutan sesuai dengan pola pergerakan barang/penumpang yang dapat mendukung dinamika perkembangan daerah.

Khususnya pada Kabupaten Bantaeng yang dewasa ini membutuhkan dukungan dari sarana transportasi yang memadai guna memberikan kelancaran arus barang maupun penumpang. Terjadinya kelancaran arus barang dan penumpang pada suatu kegiatan perekonomian dapat menjadikan perekonomian berkembang semakin pesat.

Kabupaten Bantaeng memiliki potensi sumber daya alam yang cukup potensial, sudah semestinya ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Sarana transportasi tersebut penting dalam menunjang kegiatan mobilisasi penduduk dan salah satu dari sarana tersebut adalah jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) yang memadai dan berkualitas dapat berdampak pada peningkatan dan perkembangan perekonomian Kabupaten Bantaeng. Selain transportasi pada dasarnya adalah kebutuhan sehari-hari masyarakat, transportasi juga adalah jawaban atas tantangan dalam perkembangan teknologi maju yang senantiasa menuntut efektivitas dan efisiensi kegiatan pengangkutan utamanya dalam usaha memenuhi angkutan penumpang.

Dalam suatu masyarakat moderen, pengangkutan mempunyai dua fungsi (Sukirno 1999) yaitu: 1) Sebagai alat modal, yakni mengangkut orang dari rumah ke tempat kerja atau tempat berusaha, 2) Sebagai barang akhir, yaitu untuk

memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa bagi pengangkutnya, oleh sebab itu diberikan sarana jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) guna menunjang aktivitas penduduk dalam kegiatan ekonomi.

Kebutuhan akan transportasi tidak berdiri sendiri melainkan berdampingan dengan kebutuhan-kebutuhan lainnya. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan muncul ketika ada kebutuhan-kebutuhan lain dibalik permintaan itu. Misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah, keinginan untuk berbelanja dan sebagainya (Nasution 2004)

Dalam memilih moda angkutan umum, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu *choise*, merupakan kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok lain adalah *captive*, yaitu kelompok yang tergantung pada angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive (captive users)* angkutan umum didefinisikan sebagai orang-orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali angkutan umum (Riyanto, 2002). Dengan meningkatnya mobilitas penumpang dan barang pada gilirannya akan menuntut pelayanan transportasi dengan tingkat keselamatan dan keamanan.

Hal ini menjadi kekurangan yang mendasar pada sarana angkutan daerah yang memicu berkurangnya minat masyarakat menggunakan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Salah satu contohnya adalah jangkauan rute yang tidak menentu bagi para jasa angkutan daerah. Sehingga para penumpang memilih mobil yang lebih mengantarnya sampai ke tujuan, mengakibatkan berkurangnya penumpang bagi angkutan jasa daerah yang tidak mengantar penumpang ke tujuannya.

Di Kabupaten Bantaeng fenomena yang kini terjadi adalah sebagian besar penduduk, lebih sering menggunakan kendaraan pribadinya untuk melakukan

mobilisasi dibandingkan dengan menggunakan jasa angkutan daerah. Fenomena tersebut membuat sarana transportasi angkutan umum khususnya angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) bukan lagi primadona dan bahkan mengalami penurunan dimana penggunaan jasa transportasi angkutan daerah atau penumpang mengalami penurunan dari tahun 2018 penumpang mencapai 40,75% dan pada tahun 2019 mengalami penurunan hanya mencapai 35,58%.

Dari menurunnya jumlah penumpang berpengaruh langsung terhadap pendapatan sopir angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng), selisih pendapatan dari tahun 2018-2019 sopir angkutan daerah bantaeng-makassar sebesar 12,6%. Yang dimana pendapatan sopir angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Bantaeng-Makassar) ini merupakan pendapatan kotor yang mereka dapatkan selama sebulan baik dari tahun 2018-2019, belum termasuk pengeluaran untuk bahan bakar (bensin), konsumsi makanan dan minuman selama perjalanan, retribusi untuk plat kuning untuk lintas daerah bantaeng kejeneponto karena untuk takalar-makassar itu tidak diberlakukan, retribusi parkir saat singgah istirahat dan makan dan lain sebagainya.

Tabel 1.1 Perbandingan Jumlah Perjalanan Perbulan tahun 2018-2019 dan Pendapatan Sopir Bantaeng ke Makassar tahun 2018-2019

No	Jumlah Penumpang Tahun 2018	Jumlah Penumpang Tahun 2019	Pendapatan Supir Tahun 2018	Pendapatan Supir Tahun 2019	Selisih Pendapatan Supir Tahun 2018-2019	%
1	46	38	6,900,000	5,700,000	(1,200,000)	-17.39
2	43	37	6,450,000	5,550,000	(900,000)	-13.95
3	46	38	6,900,000	5,700,000	(1,200,000)	-17.39
4	45	35	6,750,000	5,250,000	(1,500,000)	-22.22
5	45	34	6,750,000	5,100,000	(1,650,000)	-24.44
6	47	34	7,050,000	5,100,000	(1,950,000)	-27.66
7	32	35	4,800,000	5,250,000	(450,000)	9.38
8	35	30	5,250,000	4,500,000	(750,000)	-14.29
9	46	44	6,900,000	6,600,000	(300,000)	-2.38
10	42	43	6,300,000	6,450,000	(150,000)	-13.95
11	43	37	6,450,000	5,500,000	(900,000)	-20.00
12	30	24	4,500,000	3,600,000	(900,000)	-14.29
13	32	34	4,800,000	5,100,000	(300,000)	6.25

14	35	35	5,250,000	5,250,000	-	-
15	42	36	6,300,000	5,400,000	(900,000)	0.00
16	42	36	6,300,000	5,550,000	(900,000)	-14.29
17	45	37	6,750,000	4,500,000	(1,200,000)	-14.29
18	38	30	5,700,000	4,500,000	(1,200,000)	-17.78
19	34	27	5,100,000	4,050,000	(1,050,000)	-21.05
20	32	30	4,800,000	4,500,000	(300,000)	-6.25
21	45	47	6,750,000	7,050,000	(300,000)	4.44
22	46	34	6,900,000	5,100,000	(1,800,000)	-26.09
23	44	40	6,600,000	6,000,000	(600,000)	-9.09
24	43	39	6,450,000	5,850,000	(600,000)	-9.30
Jumlah	40.75	35.58	6,112,500.00	5,337,500.00	(775,000.00)	-12.16

Sumber: Terminal malengkeri (*lampiran 1*)

Terdapat 24 sampel supir yang menunjukkan bahwa menurunnya peminat yang menggunakan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng), dan menurunnya pendapatan sopir transportasi daerah (Bantaeng-Makassar). Terdapat 24 sampel supir karena mengikuti jumlah armada yang ada pada saat pengambilan sampel tersebut.

Moda angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) kini kurang diminati masyarakat untuk melakukan mobilitas. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis hal tersebut terlebih dahulu perlu diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaannya. Faktor-faktor apa yang dapat mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Demikian adalah sebuah pertanyaan yang menarik untuk dikaji. Oleh karena itu, penelitian tentang permintaan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) dipandang patut untuk dilakukan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka judul penelitian yang diambil adalah Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah kualitas pelayanan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?
2. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?
3. Apakah kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui pengaruh variabel Kualitas Pelayanan terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)
2. Untuk mengetahui pengaruh variabel pendapatan terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)
3. Untuk mengetahui pengaruh variabel kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan mampu memberikan manfaat kepada :

1. Sebagai bahan untuk menambah wawasan khususnya tentang sektor transportasi, kedepannya diharapkan penulis dapat memberikan kontribusi pengetahuan dalam pandangan tentang sektor transportasi.

2. Memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Bantaeng sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan pada sektor transportasi jasa angkutan daerah khususnya (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng).
3. Sebagai bahan referensi bagi peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian yang lebih mendalam tentang transportasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Permintaan

Nicholson(1995b), mengatakan dari segi ilmu ekonomi pengertian permintaan sedikit berbeda dengan pengertian yang digunakan sehari-hari. Menurut pengertian sehari-hari, permintaan diartikan secara absolut yaitu menunjukkan jumlah barang yang dibutuhkan, sedangkan dari sudut ilmu ekonomi permintaan mempunyai arti apabila didukung oleh daya beli konsumen yang disebut dengan permintaan efektif. Jika permintaan hanya didasarkan atas kebutuhan saja dikatakan sebagai permintaan absolut.

Nicholson(1995b), mengatakan terdapat dua model dasar permintaan yang berkaitan dengan harga, pertama adalah kenaikan harga menyebabkan para pembeli mencari barang lain yang dapat digunakan sebagai pengganti terhadap barang yang mengalami kenaikan harga (substitusi atau komplementer). Bila kenaikan harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain meningkat (hubungan positif), disebut barang substitusi. Apabila, harga turun maka orang mengurangi pembelian terhadap barang lain dengan menambah pembelian terhadap barang yang mengalami penurunan harga. Penurunan harga suatu barang menyebabkan penurunan permintaan barang-barang substitusinya, dimana barang substitusi adalah barang yang dapat berfungsi sebagai pengganti barang lain Nicholson (1995b).

Sudarsono(1990) mengatakan, mengelompokkan kerangka pemikiran Marshall bersifat parsial karena, berdasarkan konsep ceteris paribus dimana permintaan dianggap sebagai kurva. Sementara, itu Leon Walras lebih bersifat

general karena memasukkan semua variabel yang mempengaruhi jumlah barang yang diminta sejalan dengan pemikiran Walras.

Sukirno (1999), menjelaskan bahwa tujuan dari teori permintaan, adalah mempelajari dan menentukan berbagai faktor yang mempengaruhi permintaan. Faktor-faktor yang dimaksud adalah harga barang itu sendiri, harga barang lainnya (bersifat substitusi atau komplementer), pendapatan dan selera konsumen. Di samping variabel-variabel yang disebutkan diatas, maka distribusi pendapatan, jumlah penduduk, tingkat preferensi konsumen, kebijaksanaan pemerintah, tingkat permintaan dan pendapatan sebelumnya turut juga mempengaruhi permintaan terhadap suatu barang.

2.1.1.1 Permintaan Jasa Transportasi

Adisasmita (2010) mengungkapkan, permintaan transportasi adalah suatu *derived demand* yang berarti permintaan jasa transportasi itu tergantung pada permintaan terhadap produk-produk yang diangkut. Pada dasarnya permintaan jasa angkutan daerah diturunkan dari kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja).

Nasution (2004) menjelaskan, Permintaan akan jasa angkutan daerah tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Permintaan akan jasa angkutan daerah akan terjadi apabila, antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marjinal terhadap suatu barang, yang satu tinggi dan yang lain rendah. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan jasa angkutan baru akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu.

Permintaan transportasi oleh konsumen sangat erat kaitannya dengan pertimbangan pelayanan (*service*) yang akan didapatkan dari jasa transportasi

yang digunakan. Mengemukakan bahwa kualitas jasa transportasi harus disediakan secara efektif dan efisien. Jasa pelayanan transportasi diusahakan secara lancar (*speed*), aman (*safety*), cukup (*adequacy*), frekuensi (*frequency*), teratur (*regular*), bertanggung jawab (*responsibility*), murah (*acceptable cost*) dan nyaman (*comfort*) Adisasmita (2010)

Chuen(2014) mengatakan, pada umumnya terdapat tiga garis besar karakteristik yang mempengaruhi individu dalam menentukan moda transportasi, yakni; 1) *Characteristics of the travelers* (karakteristik penumpang) seperti latar belakang penumpang, struktur rumah tangga dan pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, pilihan kendaraan yang tersedia, 2) *Characteristics of trips* (karakteristik perjalanan) seperti tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan jarak perjalanan, 3) *Characteristics of transport facility* (karakteristik fasilitas transportasi) seperti durasi perjalanan, biaya, kualitas pelayanan dan ketersediaan area parkir.

2.1.1.2 Elastisitas Permintaan Jasa Transportasi

Nicholson(1995a) menjelaskan dalam analisis ekonomi, secara teori maupun dalam praktek sehari-hari, adalah sangat berguna untuk mengetahui sampai sejauh mana responsifnya permintaan terhadap perubahan harga. Oleh sebab itu, perlu dikembangkan satu pengukuran kuantitatif yang menunjukkan sampai dimana besarnya pengaruh perubahan harga terhadap perubahan permintaan, ukuran ini dinamakan elastisitas permintaan. Pada umumnya, jika harga suatu barang berubah, maka permintaan akan barang tersebut juga akan berubah. Untuk mengukur respon perubahan harga terhadap jumlah permintaan bisa digunakan konsep elastisitas.

Adisasmita (2010) mengatakan, konsep elastisitas dan inelastisitas telah digunakan sebagai kriteria dalam menentukan besaran perubahan permintaan terhadap perubahan harga. Meskipun, sulit untuk mengukur secara akurat sebab

sifat permintaan dari transportasi tersebut kadang menimbulkan masalah terutama yang berkaitan dengan penentuan harga jasa transportasi dan penyediaan jasa transportasi yang dibutuhkan.

Lebih lanjut Adisasmita (2010), menjelaskan bahwa elastisitas atau inelastisitas permintaan transportasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan perusahaan-perusahaan pengangkutan yang bersaing. Jika hanya terdapat satu perusahaan pengangkutan untuk melayani kebutuhan pemakai jasa angkutan daerah, maka dapat diperkirakan tingkat elastisitas permintaan lebih kecil dibandingkan dengan jika terdapat lebih banyak perusahaan pengangkutan. Elastisitas dapat dikategorikan kedalam tiga alternatif, yaitu: 1) Bila penurunan persentase tarif angkutan menimbulkan persentase yang sama pada permintaan jasa transportasi sehingga penjualan tetap tidak berubah, maka situasi tersebut dikategorikan sebagai elastisitas uniter, 2) Dalam hal ini penurunan persentase tarif menimbulkan kenaikan persentase yang lebih kecil pada permintaan jasa transportasi sehingga hasil penjualannya menurun, hal ini dikategorikan sebagai permintaan inelastis, 3) Jika penurunan persentase harga menimbulkan kenaikan persentase yang lebih besar pada permintaan jasa transportasi sehingga hasil penjualan juga meningkat, maka hal ini dikatakan sebagai permintaan yang elastis.

2.1.2 Kualitas Pelayanan Angkutan Daerah Bantaeng Makassar

Tjiptono(2004) mengungkapkan, kata “kualitas” mengandung banyak definisi dan makna karena orang yang berbeda akan mengartikannya secara berlainan, seperti kesesuaian dengan persyaratan atau tuntutan kecocokan untuk pemakaian perbaikan berkelanjutan, bebas dari kerusakan atau cacat, pemenuhan kebutuhan pelanggan, melakukan segala sesuatu yang membahagiakan.

Nasution(2004) mengatakan, bahwa kualitas adalah kepuasan pelanggan sepenuhnya (*full costumer satisfaction*). Suatu produk berkualitas apabila dapat memberikan kepuasan sepenuhnya dengan konsumen, yaitu sesuai dengan apa yang diharapkan konsumen atas suatu produk/jasa.

Nasution(2004) mengatakan, jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya *intangibel* (tidak berwujud fisik) dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun, produk jasa mungkin berkaitan dengan produk fisik atau tidak. Arief (2007) Mengatakan, arti kualitas jasa atau pelayanan merupakan penyampaian jasa yang baik atau sangat baik, jika dibandingkan dengan ekspektasi pelanggan.

Berdasarkan definisi diatas, bisa ditarik kesimpulan bahwa kualitas pelayanan adalah segala bentuk pelayanan yang dilakukan oleh seseorang atau pelayanan jasa secara maksimal dengan segala keunggulan rangka memenuhi kebutuhan dan harapan pelanggan.

2.1.3 Pendapatan Penumpang (Konsumen)

Pendapatan adalah aliran masuk harta-harta (aktiva) yang timbul dari penyerahan barang atau jasa yang dilakukan oleh suatu unit usaha selama periode tertentu. Sedangkan menurut definisi standar akuntansi keuangan yaitu pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode bila arus kas tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal Ratunuman (2013).

Hanum (2017) mengatakan pendapatan adalah suatu penerimaan bagi seseorang atau kelompok dari hasil sumbangan, baik tenaga dan pikiran yang dicurahkan sehingga akan memperoleh balas jasa. Pendapatan menunjukkan seluruh uang atau hasil material lainnya yang dicapai dari penggunaan kekayaan

atau jasa yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu pada suatu kegiatan ekonomi.

Disposable income adalah pendapatan yang diterima oleh seseorang yang sudah siap untuk dibelanjakan atau konsumsi penerimanya. Pendapatan ini merupakan hak mutlak bagi penerimanya Hanum (2017)

Pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan suatu kegiatan apa pun, yang diterima oleh penduduk sesuatu negara. Dari istilah pendapatan pribadi ini dapat disimpulkan bahwa dalam pendapatan pribadi telah masuk juga pembayaran pindahan Hanum (2017).

Badan Pusat Statistik (2011) menjelaskan, Pendapatan adalah keseluruhan penghasilan yang diterima baik dari sektor formal maupun nonformal yang dihitung dalam jangka waktu tertentu. Mengukur pendapatan masyarakat bukanlah pekerjaan yang mudah, oleh karena itu BPS melakukan perhitungan pendapatan dengan menggunakan pengeluaran/ konsumsi masyarakat. Hal ini didasari oleh paradigma bahwa bila pendapatan mengalami kenaikan maka akan diikuti oleh berbagai kebutuhan yang semakin banyak sehingga menuntut pengeluaran yang tinggi pula.

Kesimpulan, dari pengertian pendapatan adalah suatu hasil yang diterima yang diterima seseorang atau rumah tangga dari berusaha atau bekerja yang berupa, uang maupun barang yang diterima atau dihasilkan dalam jangka waktu tertentu.

2.2 Hubungan Antar Variabel

2.2.1 Kualitas Pelayanan dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Nasution (2004) mengungkapkan, kualitas pelayanan merupakan faktor penting dalam permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan terutama angkutan daerah (Bantaeng-Makassar), adapun jenis kualitas pelayanan terdiri

dari, yaitu sebagai berikut : (1) frekuensi, yaitu makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transpor, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan,(2) pelayanan baku, (*standard of service*) yaitu, suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan, (3) kenyamanan (*comfortibility*), yaitu pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya . Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transpor. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transpor yang lebih tinggi dari pada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan,(4) ketepatan (*reliability*), yaitu kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan penumpang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut, (5) Keamanan dan keselamatan, yaitu faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

Lupiyoadi (2006) menjelaskan, kualitas pelayanan adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan sedangkan Payne (2000) mengatakan, kualitas pelayanan atau kualitas jasa berkaitan dengan kemampuan suatu organisasi untuk memenuhi atau melebihi harapan pelanggan.

Widodo (2018) menjelaskan kepuasan merupakan perbedaan antara harapan dan kinerja. Apabila harapan tinggi sementara kinerja biasa saja maka kepuasan tidak tercapai, sebaliknya bila kinerja melebihi harapan maka kepuasan meningkat. Teori kepuasan konsumen didasarkan pada upaya meminimalkan gap (kesenjangan) tersebut. Kepuasan konsumen akan terpenuhi apabila proses penyampaian jasa sesuai dengan yang dipersepsikan konsumen.

Widodo (2018) menyatakan kepuasan pelanggan merupakan kontribusi pada sejumlah aspek krusial, seperti terciptanya loyalitas pelanggan, meningkatnya reputasi perusahaan, berkurangnya elastisitas harga, berkurangnya biaya transaksi masa depan, dan meningkatnya efisiensi dan produktifitas karyawan. Berdasarkan definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kepuasan pelanggan adalah ketiadaan perbedaan antara harapan pelanggan dengan unjuk kerja perusahaan yang diterimanya selama menjadi pelanggan. Setelah membandingkan antara harapan dengan kinerja personil layanan jasa yang telah diterima pelanggan merasa puas atau tidak kecewa apabila kinerjanya sesuai dengan harapan atau bahkan melebihinya.

2.2.2 Pendapatan dan Permintaan Jasa Daerah

Nasution (2004) mengatakan, pendapatan merupakan faktor yang penting dalam menentukan corak permintaan terhadap suatu barang atau jasa. Perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan. Seperti, yang telah dikemukakan bahwa apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.

Adisasmita (2010) mengatakan, pendapatan bahkan berpengaruh terhadap pola pergerakan penduduk. Dalam melakukan pergerakan atau mobilisasi diperlukan sarana transportasi. Menjelaskan bahwa pada penduduk yang berpendapatan rendah menggunakan sarana transportasi untuk melakukan perjalanan dengan intensitas yang lebih rendah dibandingkan dengan penduduk yang berpendapatan lebih tinggi.

Warman (2014) menjelaskan, mobilisasi adalah sebuah keniscayaan yang akan dilakukan oleh masyarakat dimasa sekarang. Masyarakat ingin menjalankan pekerjaan di kantornya, membeli kebutuhan pokok di pasar, melakukan kegiatan rekreasi keluarga, dan semua kegiatan mobilisasi penduduk

memerlukan sarana transportasi. Masyarakat melakukan mobilisasi merupakan suatu keniscayaan namun dalam memilih moda transportasi merupakan sebuah pertimbangan bagi masyarakat. Pada tingkat pendapatan tertentu masyarakat hanya menggunakan angkutan umum yang biasa saja. Pada tingkat pendapatan yang lebih tinggi lagi, masyarakat mulai mempertimbangkan sarana transportasi yang lebih berkualitas.

2.2.3 Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Masyarakat memiliki pertimbangan berbeda-beda terhadap pemilihan dalam menggunakan moda transportasi. Masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, memiliki lebih banyak pilihan angkutan. Namun, umumnya kendaraan pribadi menjadi pilihan utama dalam melakukan perjalanan.

Chuen (2014) mengungkapkan, salah satu alasan utama dibalik rendahnya penggunaan transportasi publik seperti jasa transportasi daerah ialah adanya ketergantungan dalam menggunakan kendaraan pribadi. Hal tersebut, sangat rasional sebab kendaraan pribadi dianggap lebih efektif dibanding menggunakan sarana jasa transportasi daerah. Aspek kemudahan dan praktisnya dalam menggunakan transportasi pribadi menjadi kelebihan dibanding menggunakan angkutan kota. Penggunaan kendaraan pribadi akan mempengaruhi permintaan terhadap jasa angkutan.

2.3 Tinjauan Empiris

Kajian penelitian terdahulu merupakan hal yang sangat bermanfaat sebagai acuan perbandingan yang memberikan gambaran terhadap hasil-hasil penelitian terdahulu menyangkut permintaan jasa transportasi daerah. Untuk melakukan penelitian diperlukan yang dijadikan patokan atau referensi pembandingan dalam penelitian, untuk itu pada bagian ini akan diberikan beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini:

Maulana (2010), dari hasil penelitiannya didapatkan bahwa jumlah penduduk, tingkat pendapatan, investasi pemerintah dan permintaan kendaraan pribadi memberikan pengaruh terhadap naik turunnya permintaan angkutan kota di Kota Padang. Hasil perhitungan koefisien korelasi yang didapatkan nilai R^2 sebesar 0,9666 berarti bahwa keempat variabel menyumbang variasi terhadap naik turunnya permintaan angkutan kota di Kota Padang sebesar 96,6%.

Hasil analisis yang didapakkannya bahwa variabel investasi pemerintah memiliki pengaruh yang paling dominan mempengaruhi permintaan jasa angkutan kota di Kota Medan. Sementara pada variabel lainnya tidak berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota.

Islam (2013), hasil penelitiannya bahwa variabel pendapatan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan kendaraan. Hal tersebut berdasarkan hasil pengolahan data dimana X^2 hitung adalah 49,332 dan lebih besar dari X^2 tabel. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan teori tingkat pendapatan yang rela atau direncanakan oleh konsumen untuk digunakan dalam memakai barang atau jasa juga ikut mempengaruhi tinggi rendahnya jumlah permintaan suatu barang atau jasa.

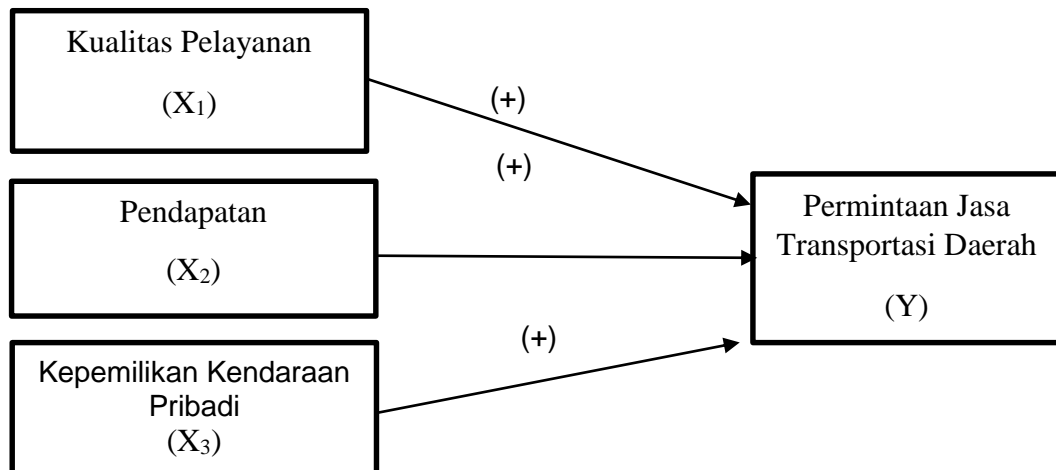
Penelitian Karissa (2011), hasil penelitiannya bahwa variabel tarif, pendapatan dan harga tiket *travel* berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa kereta api selama satu bulan terakhir, sedangkan variabel karakteristik demografi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa kereta api selama satu bulan terakhir.

Ludviyatus (2018), hasil penelitiannya bahwa variable kualitas pelayanan memiliki pengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi. Berdasarkan hal tersebut maka H_0 ditolak dan H_a diterima yaitu 'ada pengaruh yang signifikan kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi'. Hasil analisis efektivitas

garis regresi (R^2) sebesar 79%. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya persentase pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan di AHASS Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Bayuwangi sebesar 97%.

2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan pada uraian sebelumnya, maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:



2.5 Hipotesis

Dari kerangka pemikiran diatas berdasarkan maka hipotesis yang dapat disimpulkan, yaitu :

1. Diduga ada perbedaan permintaan jasa transportasi daerah bagi seseorang yang puas terhadap kualitas pelayanan dengan seseorang yang tidak puas terhadap kualitas pelayanan.
2. Diduga bahwa pendapatan memiliki hubungan positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.
3. Diduga ada perbedaan permintaan jasa transportasi daerah bagi yang memiliki kendaraan pribadi dengan seseorang yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian merupakan segala sesuatu yang mencakup tentang pendekatan yang digunakan dalam penelitian. Penelitian ini, menggunakan pendekatan kuantitatif yang di mana pendekatan ini menggunakan sumber data dari media *on-line* dari beberapa instansi.

3.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kabupaten Bantaeng dan Terminal Malengkeri Makassar, yang merupakan salah satu Kabupaten di Sulawesi Selatan. Pemilihan tempat ini, karena Bantaeng memiliki potensi sumber daya alam yang cukup potensial sudah semestinya ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Salah satu sarana transportasi tersebut penting dalam menunjang kegiatan mobilisasi penduduk dan salah satunya dari sarana tersebut adalah jasa transportasi daerah Bantaeng-Makassar dan Makassar-Bantaeng.

3.3 Jenis dan Sumber Penelitian

Dalam penelitian ini, jenis data yang digunakan adalah data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari pengguna jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) di beberapa titik yang menjadi destinasi atau rute transportasi daerah.

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan jumlah keseluruhan dari unit obyek analisa ciri-ciri karakteristiknya yang hendak diduga. Populasi dari penelitian ini, adalah

keseluruhan penumpang yang telah menggunakan jasa angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) minimal 1 kali.

3.4.2 Sampel

Sampel merupakan perwakilan dari populasi yang hendak diteliti. Untuk menentukan jumlah sampel yang besaran populasinya tidak diketahui secara pasti maka digunakan rumus Zikmund (Kuncoro, 2003), sebagai berikut:

$$n = \left(\frac{ZS}{E} \right)^2$$

dimana,

n : jumlah sampel

Z : nilai yang telah distandarisasi sesuai derajat keyakinan

S : deviasi standar sampel atau estimasi deviasi standar populasi

E :margin of eror, adalah kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir.

Berdasarkan rumus diatas, dengan derajat keyakinan sebesar 95% maka nilai Z: 1,9, deviasi standar diestimasikan adalah 0,5 dengan kesalahan yang dapat ditolerir sebesar 10% maka hasil perhitungan dari rumus diperoleh jumlah responden (n) sebagai berikut :

$$n = \left(\frac{(1,96)(0,5)}{0,10} \right)^2$$

$$n = \left(\frac{0,98}{0,10} \right)^2$$

$$n = 9,8^2$$

$$n = 96,04$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, di dapatkan ukuran sampel sebesar 96,04. Dalam penelitian ini, dibulatkan menjadi 97 sehingga jumlah

sampel yang diteliti adalah 97 Orang penumpang angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng).

3.5 Model Analisis Data

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan kota di Kabupaten Bantaeng digunakan analisis regresi linear berganda dari fungsi Cobb Douglass. Fungsi cobb douglass adalah suatu fungsi non linear yang menggambarkan hubungan dua atau lebih variabel, dimana variabel yang satu disebut variabel dependen yang dijelaskan (Y) dan yang lain disebut variabel independen yang menjelaskan (X_n). Dengan, merujuk metode pada jurnal Carissa dan Kodoatie (2011) menggunakan fungsi Cobb Douglass dengan n variabel bebas X_1, X_2, \dots, X_n adalah sebagai berikut:

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

Berdasarkan permodelan yang dilakukan Carissa dan Kodoatie (2011), dilakukan perubahan pada variabel-variabel guna menjawab permasalahan pertama yaitu fungsi permintaan jasa transportasi daerah sebagai variabel terikat (Y) dan variabel bebas yaitu, kualitas pelayanan (X_1), pendapatan (X_2), dan kendaraan pribadi (X_3).

Dimana:

Y : Permintaan jasa transportasi daerah
 X_1 : Kualitas pelayanan (dummy 1:Puas ; 0:Tidak Puas)
 X_2 : Pendapatan
 X_3 : Kendaraan pribadi (dummy 1:Ya ; 0: Tidak)
 $\beta_1, \beta_2,$ dan β_3 : Parameter yang diestimasi
 β_0 : Konstanta
 μ : Error term

Pada model diatas, menggunakan variabel kepemilikan kendaraan pribadi dan kualitas pelayanan dummy.

Setelah diperoleh koefisien regresi, maka selanjutnya dilakukan beberapa pengujian statistik yaitu uji t, uji F, R dan R^2 .

Analisis regresi memerlukan pengujian asumsi model sebagai berikut :

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik terhadap model regresi yang digunakan dalam penelitian dilakukan menguji apakah model regresi tersebut baik atau tidak. Dalam penelitian ini, uji asumsi klasik yang digunakan adalah uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi.

a. Uji Normalitas

Model regresi yang baik adalah model yang memiliki data residual terdistribusi normal atau mendekati normal. Cara untuk menguji apakah data bisa dikatakan terdistribusi secara normal atau tidak adalah apabila data pada gambar hasil output regresi menyebar disekitar garis diagonal, namun jika data menyebar jauh dari garis diagonal maka model regresi dikatakan tidak memenuhi asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinearitas

Uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel independen. Model yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi yang tinggi diantara variabel bebas. Jika, ada dua variabel bebas maka dimana kedua variabel tersebut berkorelasi sangat kuat maka secara logika persamaan regresinya diwakili oleh satu variabel saja. Pada pembahasan ini, multikolinearitas dinilai dari Variance Inflation Factor (VIF). Jika nilai $VIF < 10$ dan nilai tolerancinya lebih dari 0,1 maka dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji ini bertujuan, untuk menguji apakah pada model regresi terjadi ketidaksamaan variace dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Model regresi yang baik adalah homokedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam penelitian ini. Maka, dapat dilihat pada hasil output regresi pada scatterplots, jika

titik-titik menyebar secara acak dibawah dan diatas angka nol pada sumbu Y maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan, menguji apakah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Salah satu, metode analisis untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi adalah dengan melakukan pengujian nilai Durbin Watson (DW test).

2. Uji Signifikan Simultan (Uji Statistik F)

Uji statistik F pada dasarnya, menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen/terikat.

3. Uji t statistik

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen secara sendiri-sendiri mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel dependen secara nyata.

Untuk mengkaji pengaruh variabel independen terhadap dependen secara individu dapat dilihat hipotesis berikut: $H_0: \beta_1, \beta_2, \beta_3 = 0$ berpengaruh positif, $H_1: \beta_1, \beta_2, \beta_3 \neq 0$.

3.6 Definisi Operasional

- 1 Permintaan jasa transportasi daerah (Y) adalah intensitas penggunaan jasa transportasi daerah yang dilakukan oleh penumpang yang diukur dari seberapa seringnya (berapa kali) responden melakukan perjalanan

dengan menggunakan jasa transportasi di Kabupaten Bantaeng dalam 1 bulan terakhir.

- 2 Kualitas pelayanan (X1) adalah pernyataan konsumen atau penumpang cepat mutu pelayanan, yang diperoleh konsumen atau penumpang saat menggunakan transportasi mobil, di mana nilainya 1 jika konsumen puas atau 0 jika penumpang tidak puas.
- 3 Pendapatan (X2) adalah pernyataan konsumen atau penumpang cepat mutu pelayanan yang diperoleh konsumen saat menggunakan transportasi mobil dimana nilainya 1 jika konsumen puas, tapi 0 jika penumpang tidak puas.
- 4 Kendaraan pribadi (X3) adalah variabel dummy yang menyatakan adanya kepemilikan kendaraan pribadi. Jika penumpang memiliki kendaraan pribadi nilai variabel adalah 1 dan jika tidak memiliki kendaraan pribadi nilai variabel adalah 0.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1.1 Letak dan Keadaan Geografis

Kabupaten Bantaeng secara geografis terletak ± 120 km dari kota Makassar, yang merupakan Ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan dengan posisi $5^{\circ}21'13''$ - $5^{\circ}35'26''$ Lintang Selatan dan $119^{\circ}51'42''$ - $120^{\circ}05'27''$ Bujur Timur. Luas wilayah dataran Kabupaten Bantaeng adalah $395,83 \text{ km}^2$.

Wilayah administrasi Kabupaten Bantaeng terbagi menjadi 8 Kecamatan, luas daratan masing-masing kecamatan yaitu: Bisappu ($32,84 \text{ km}^2$), Uluere ($67,29 \text{ km}^2$), Sinoa (43 km^2), Bantaeng ($28,85 \text{ km}^2$), Tompobulu ($76,99 \text{ km}^2$), Pa'jukukang ($48,9 \text{ km}^2$), dan Gantarangkeke ($52,95 \text{ km}^2$).

Berdasarkan evaluasi (ketinggian dari permukaan laut), daratan di Kabupaten Bantaeng terdiri dari: $25 \text{ m} - 100 \text{ m} = 37,5\%$, $100 \text{ m} - 500 \text{ m} = 12,5\%$, $300 \text{ m} - 500 \text{ m} = 12,55$ dan $500 \text{ m} - 1000 \text{ m} = 37,5\%$

Jarak antara ibu kota Kabupaten Bantaeng ke Daerah Kecamatan :

1. Bantaeng – Bisappu : 4 km
2. Bantaeng – Uluere : 23 km
3. Bantaeng - Sinoa : 14 km
4. Bantaeng – Eremeras : 5 km
5. Bantaeng – Tompobulu : 21 km
6. Bantaeng – Pa'jukukang : 7 km
7. Bantaeng – Gantarangkeke : 11 km

Wilayah Kabupaten Bantaeng terletak dibagian selatan Provinsi Sulawesi Selatan, pada bagian utara berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan

Bulukumba, bagian timur berbatasan dengan Kabupaten Bulukumba, bagian selatan berbatasan dengan Laut Flores, dan bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Jeneponto.

4.1.2 Keadaan Penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Bantaeng tahun 2018 berdasarkan proyeksi penduduk sebanyak 186.612 jiwa. Secara keseluruhan kepadatan penduduk di Kabupaten Bantaeng tahun 2018 mencapai 472 jiwa/km², yang berarti bahwa dalam satu km² di huni oleh 472 penduduk. Kepadatan penduduk di 8 kecamatan cukup beragam, dan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Bantaeng dengan kepadatan penduduk sebesar 1.345 jiwa km² dan terendah di Kecamatan Uluere sebesar 170 jiwa/ km².

Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Bantaeng Berdasarkan Kecamatan Tahun 2018

Nama Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Bissappu	32.665
Uluere	11.419
Sinoa	12.491
Bantaeng	38.776
Eremerasa	19.660
Tompobulu	24.201
Pa`jukukang	30.643
Gantarang Keke	16.757
Total	186.612

Sumber : Kabupaten dalam angka,2018

4.1.3 Gambaran Transportasi

Data potensi kendaraan roda empat menurut jenis pada unit pelaksana teknis (upt) pendapatan wilayah Bantaeng tahun 2018-2019, yaitu dengan 16 jumlah jenis kendaraan baik dari kendaraan pribadi, kendaraan umum dan kendaraan dinas.

Tabel 4.2 jumlah kendaraan pribadi roda empat tahun 2018-2019

No	Jenis Kendaraan	Unit (2018)	Unit (2019)
1	Sedan	52	56
2	Jeep	95	104
3	Minibus	1.951	2.204

4	Bus	-	-
5	Microbus	1.951	1
6	Pick up	3	1.299
7	Double cabin	377	3
8	Light truck	48	385
9	Truck	58	50
10	Dump truck	-	71
11	Truck tangka	9	-
12	Box	-	11
13	Ambulance	-	-
14	Pemadam	-	-
15	Mobil jenaza	-	-
16	Alat berat	-	-
Jumlah		3.789	4.184

Sumber : Samsat Bantaeng

Kendaraan pribadi berdasarkan data Data potensi kendaraan roda empat menurut jenis pada unit pelaksana teknis (upt) pendapatan wilayah Bantaeng tahun 2018 sebanyak 3.789 unit dan ditahun 2019 sebanyak 4.184 unit. Kendaraan pribadi 2 tahun terakhir mencapai peningkatan dengan selisih sebesar 395 unit penambahan jumlahnya sesuai dengan Tabel 4.2 di atas.

Tabel 4.3 kendaraan umum roda empat tahun 2018-2019

No	Jenis Kendaraan	Unit (2018)	Unit (2019)
1	Sedan	-	-
2	Jeep	-	-
3	Minibus	298	296
4	Bus	-	-
5	Microbus	7	7
6	Pick up	3	3
7	Doble cabin	-	-
8	Light truck	20	20
9	Truck	5	5
10	Dump truck	10	10
11	Truck tangka	-	-
12	Box	6	6
13	Ambulance	-	-
14	Pemadam	-	-
15	Mobi jenazah	-	-
16	Alat berat	-	-
Jumlah		349	347

Sumber : Samsat Bantaeng

Kendaraan umum berdasarkan data Data potensi kendaraan roda empat menurut jenis pada unit pelaksana teknis (upt) pendapatan wilayah Bantaeng tahun 2018 sebanyak 349 unit dan ditahun 2019 sebanyak 347 unit. Kendaraan

pribadi 2 tahun terakhir mengalami pengurangan jumlah dengan selisih sebesar 2 unit penambahan jumlahnya sesuai dengan Tabel 4.3 di atas.

Tabel 4.4 kendaraan dinas roda empat tahun 2018-2019

No	Jenis Kendaraan	Unit (2018)	Unit (2019)
1	Sedan	6	6
2	Jeep	11	9
3	Minibus	169	171
4	Bus	-	-
5	Microbus	22	23
6	Pick up	73	73
7	Doble cabin	5	6
8	Light truck	12	12
9	Truck	6	8
10	Dump truck	4	5
11	Truck tangka	7	9
12	Box	2	2
13	Ambulance	27	30
14	Pemadam	1	1
15	Mobi jenazah	1	1
16	Alat berat	-	-
Jumlah		346	356

Sumber : Samsat Bantaeng

Kendaraan dinas berdasarkan data Data potensi kendaraan roda empat menurut jenis pada unit pelaksana teknis (upt) pendapatan wilayah Bantaeng tahun 2018 sebanyak 346 unit dan ditahun 2019 sebanyak 356 unit. Kendaraan pribadi 2 tahun terakhir mencapai peningkatan dengan selisih sebesar 10 unit penambahan jumlahnya sesuai dengan Tabel 4.4 di atas.

4.2 KARAKTERISTIK RESPONDEN

Responden dalam penelitian ini terdiri dari 97 sampel yang dipilih secara acak dari beberapa titik di Kabupaten Bantaeng menuju makassar yang dianggap sebagai destinasi utama pergerakan penduduk Kabupaten Bantaeng seperti di jalan poros bantaeng menuju Makassar dan terminal Malengkeri. Data primer diambil dengan wawancara secara langsung kepada responden dengan menggunakan kusioner *of-fline*. Selanjutnya dilakukan pengkalsifikasian data primer kedalam beberapa tabel distribusi berdasarkan , kualitas pelayanan, pendapatan, dan kendaraan pribadi.

4.2.1 Distribusi Responden Menurut Kualitas Pelayanan

Distribusi responden berdasarkan kualitas pelayanan adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden kedalam kategori pendapatan yang diterima oleh responden dimana dapat dilihat seperti pada Table 4.5 sebagai berikut :

Tabel 4.5 Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Pelayanan

Kualitas Pelayanan	Frekuensi	Persen (%)
Ya	57	58,8
Tidak	40	41,2
Jumlah	97	100

Sumber: Data Primer setelah diolah, 2020

Berdasarkan Tabel 4.5 dapat dilihat karakteristik dengan kualitas pelayanan dari 97 responden menunjukkan terdapat 57 frekuensi atau 58,8 persen yang puas dalam menggunakan angkutan daerah dan terdapat 40 frekuensi atau 41,2 persen yang tidak puas dalam menggunakan angkutan daerah.

4.2.2 Distribusi Responden Menurut Pendapatan

Distribusi responden berdasarkan pendapatan adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden ke dalam kategori pendapatan yang diterima oleh responden dimana dapat dilihat seperti pada table 4.6 sebagai berikut:

Tabel 4.6 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan (Rp)	Frekuensi	Persentase (%)
<1.000.000	39	40,3
1.500.000-3.000.000	37	38,1
3.500.000-6.000.000	10	10,3
>6.000.000	11	11,3
Jumlah	97	100

Sumber: Data Primer setelah diolah, 2020

Berdasarkan Tabel 4.6 dapat dilihat karakteristik responden dengan pendapatan kurang dari Rp. 1.000.000 menjadi frekuensi terbanyak dari 97 responden yang ada dimana frekuensinya sebanyak 39 responden atau 40,3 persen dari keseluruhan responden. Selanjutnya pendapatan Rp. 1.500.000

hingga Rp. 3.000.000 memiliki frekuensi sebanyak 37 responden dengan persentase sebesar 38,1 persen. Selanjutnya yang pendapatan dari Rp. 3.500.000 hingga Rp. 6.000.000 sebanyak 10 responden atau persentase sebesar 10,3 persen adalah responden dengan pendapatan lebih. Kemudian terakhir sebanyak 11 responden atau persentase sebesar 11,3 persen dengan pendapatan lebih dari Rp. 6.000.000. dari Rp. 3.000.000

4.2.3 Distribusi Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Distribusi responden berdasarkan kendaraan pribadi adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden ke dalam kategori pendapatan yang diterima oleh responden di mana dapat dilihat seperti pada table 4.7 sebagai berikut :

Tabel 4.7 Distribusi Responden Berdasarkan Kendaraan Pribadi

Kendaraan Pribadi	Frekuensi	Persen (%)
Ya	40	41,2
Tidak	57	58,8
Jumlah	97	100

Sumber: Data Primer setelah diolah, 2020

Berdasarkan Tabel 4.7 dapat dilihat karakteristik dengan kendaraan pribadi dari 97 responden menunjukkan terdapat 40 frekuensi atau 41,2 persen yang memiliki kendaraan pribadi dalam unit motor maupun mobil dan terdapat 57 frekuensi atau 58,8 persen yang tidak memiliki kendaraan pribadi dalam unit motor maupun mobil.

4.3 Analisis Data

4.3.1 Uji Asumsi Klasik

Deteksi penyimpangan asumsi klasik dilakukan guna mengetahui apakah data yang digunakan adalah data yang baik sesuai dengan asumsi OLS (*Ordinary Least Square*). Berikut adalah beberapa jenis yang sesuai dengan penelitian ini dengan hasil uji asumsi klasik:

4.3.1.1 Uji Multikolonlinearitis

Dalam penelitian ini untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi diantara variabel independen. Model yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi yang tinggi diantara variabel bebas. Hasil pengujiannya dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.8 Tabel Hasil Uji Multikolonlinearitis

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
Constant	1.172	.111		10.558	.000		
x1	.575	.173	.225	3.318	.001	.658	1.520
x2	2.496E-7	.000	.526	7.613	.000	.632	1.581
x3	.654	.195	.255	3.359	.001	.522	1.917

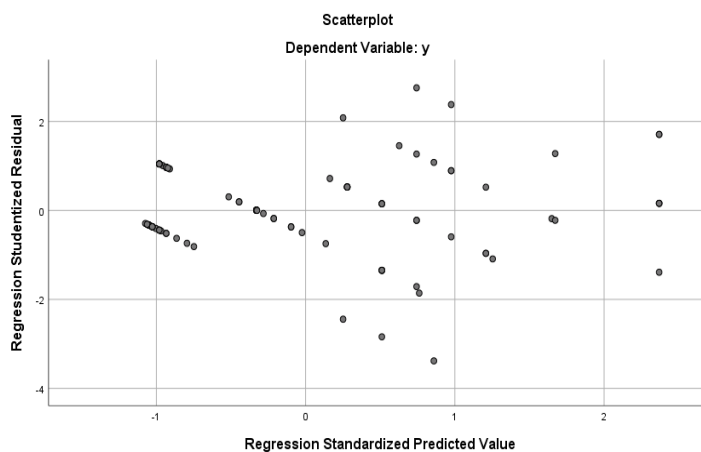
Sumber: data primer, setelah dianalisis 2020 (lampiran 4)

Tabel 4.8 menunjukkan multikolonlinearitas pada persamaan regresi, dengan hasil dari Variance Inflation Factor (VIP) X1 1,520 , X2 1,581 dan X3 1,917 hasil dari tolerance X1 0,658 , X2 0,632 dan X3 0,522 . Jadi dapat disimpulkan bahwa ke tiga variabel bebas pada penelitian ini tidak terdapat multikolonlinearitas, bagaimana semestinya multikolonlinearitas di nilai dari Variance Inflation Factor (VIP). Jika nilai VIF < 10 dari nilai tolerancenya lebih dari 0,1 maka dinyatakan tidak terjadi multikolonlinearitas.

4.3.1.2 Uji Heteroskedastisitas

Pada penelitian ini untuk menguji apakah pada model regresi terjadi ketidaksamaan variace dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Model regresi yang baik adalah homokedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam penelitian ini . Maka, dapat dilihat pada hasil output regresi pada scatterplots, jika titik-titik menyebar secara acak dibawah dan diatas angka nol pada sumbu Y maka tidak terjadi heteroskedastisitas, sebagai berikut :

Gambar 4.1 Hasil Uji Heteroskedastistas



Sumber: data primer, setelah dianalisis 2020 (lampiran 4)

Gambar 4.1 berdasarkan output Scatterplots diatas bahwa data penyebar di atas dan dibawah sekitaran angka 0, titik-titik tidak mengumpul hanya diatas atau dibawah saja, penyebaran titik-titik data tidak membentuk pola bergelombang melebar kemudian menempit dan melebar kembali, dan penyebaran titik data tidak berpola. Dengan demikian disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastistas, hingga model regresi yang baik dan ideal terpenuhi.

4.3.2 Hasil Regresi

Untuk mengetahui pengaruh kualitas pelayanan (X_1), pendapatan (X_2) dan kendaraan pribadi (X_3) terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Y), maka disajikan hasil perhitungannya regresi yang diperoleh dengan menggunakan SPSS 26, pada Tabel 4.9 sebagai berikut :

Tabel 4.9 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Variabel Penelitian	Koefisien Regresi	t-Statistik	Probability
Kualitas pelayanan (X_1)	+0.575	+3.318	0.01
Pendapatan (X_2)	+2.496	+7.613	0.00
Kendaraan pribadi (X_3)	+0.654	+3.359	0.01
C	+1.172	+10.558	0.00
R-Square = 0,720 Adjusted R-Square = 711 n = 97			
F-Statistic = 79.618 Prob (F-Statistic) = 0.000			
Ket* Signifikan pada $\alpha = 5 \%$			

Sumber: data primer, setelah dianalisis 2020 (lampiran3)

Berdasarkan pada data Tabel 4.9 hasil analisis regresi pengaruh masing-masing variabel yaitu kualitas pelayanan, pendapatan, dan kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Y), dari perhitungan dapat diketahui bahwa koefisien determinasi (R^2) yang diperoleh sebesar 0,720. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan, pendapatan dan kendaraan pribadi dapat menerangkan 74.22 persen variasi permintaan jasa transportasi daerah. Sedangkan sisanya dapat dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model analisis penelitian ini.

Pengujian terhadap pengaruh semua variabel independen dalam model dapat dilakukan dengan melakukan uji simultan (Uji F). Uji F digunakan untuk membuktikan apakah variabel independen (kualitas pelayanan, pendapatan dan kendaraan pribadi) secara bersama-sama (simultan) mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap variabel dependennya (permintaan jasa transportasi daerah). Nilai F-statistik sebesar 79.618 dan nilai p-value sebesar 0,000, lebih kecil dari taraf signifikan 5% (0,05). Jadi dapat dikatakan bahwa faktor kualitas pelayanan, pendapatan dan kendaraan pribadi secara simultan atau secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel kualitas pelayanan memiliki nilai koefisien sebesar +0.575 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.01. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel kualitas pelayanan terhadap permintaan jasa transportasi daerah, artinya apabila seseorang lebih puas terhadap kualitas pelayanan maka permintaan jasa transportasi daerah akan bertambah 0.575 kali. Jadi dapat di simpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa pendapatan memiliki koefisien sebesar +2.496 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.00. Hal ini menunjukkan bahwa, apabila variabel pendapatan meningkat 1 rupiah maka permintaan transportasi daerah akan meningkat sebesar +2.496 kali. Jadi dapat di simpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel kendaraan pribadi memiliki nilai koefisien sebesar +0.654 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.01. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi daerah, artinya apabila seseorang yang tidak memiliki kendaraan pribadi bertambah maka permintaan jasa transportasi daerah akan bertambah 0.654 kali. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

4.4 Hasil Analisis Permintaan Jasa Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)

Analisis regresi berganda adalah model untuk mengetahui pengaruh variabel independen yaitu kualitas pelayanan, pendapatan dan kendaraan pribadi, terhadap variabel dependen yaitu permintaan jasa transportasi daerah. Berdasarkan analisis data di atas maka selanjutnya akan dilakukan penjabaran implikasi faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Penjelasan dari masing-masing independen terhadap variabel dependen di jelaskan sebagai berikut :

4.4.1 Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Hasil penelitian pada Tabel 4.5 menunjukkan bahwa variabel kualitas pelayanan memiliki nilai koefisien sebesar +0.575 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.01. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel kualitas pelayanan terhadap permintaan jasa transportasi daerah, artinya apabila seseorang lebih puas terhadap kualitas pelayanan maka permintaan jasa transportasi daerah akan bertambah 0.575 kali. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

Hal ini terjadi karena seseorang yang puas terhadap kualitas pelayanan lebih memilih menggunakan jasa transportasi daerah yang lebih mengutamakan kepuasan pelanggan sepenuhnya (*full customer satisfaction*), yaitu apabila dapat memberikan kepuasan sepenuhnya dengan pelanggan sesuai dengan yang diharapkan pelanggan atas suatu jasanya (Nasution 2004),.

Dalam hal ini juga, penelitian mengukur kepuasan pelanggan sebagaimana dijelaskan Nasution (2004), yang mengungkapkan kualitas pelayanan merupakan faktor penting dalam permintaan dan pemilihan jasa angkutan terutama angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Adapun jenis kualitas pelayanan atau indikator-indikator terdiri dari (1) frekuensi, (2) pelayanan baku (*standart of service*), (3) kenyamanan (*comfortibility*), (4) ketepatan, dan (5) keamanan dan keselamatan.

Berdasarkan yang dijelaskan (Nasution 2004), sesuai hasil penelitian menunjukkan bahwa besarnya pengaruh variabel kualitas pelayanan terhadap permintaan jasa transportasi daerah, karena masih kurangnya pengemudi jasa transportasi daerah yang memenuhi 5 jenis kualitas pelayanan. Untuk jenis kualitas pelayanan frekuensi, yaitu tingkat berangkat dan kedatangan masih

kurang menentu, untuk jenis kualitas pelayanan baku, yaitu memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten yang masih kurang karena adanya perbedaan untuk para pelanggan setianya dengan para pelanggan baru. Begitupun dengan jenis kualitas pelayanan kenyamanan (*comfortibility*) yaitu, pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kebanyakan pengemudi jasa transportasi daerah mengambil muatan penumpang yang tidak seharusnya sehingga penumpang tidak nyaman karena sempit dan sebagainya. Untuk jenis kualitas pelayanan ketepatan yaitu, tidak sesuai dengan perjanjian antara pengemudi dan pengguna jasa transportasi daerah dalam keberangkatan maupun kedatangannya. Hal ini membuktikan bahwa banyak hal-hal yang menjadi pertimbangan pengguna jasa transportasi daerah khususnya kualitas pelayanan dalam memilih jasa transportasi daerah.

4.4.2 Pengaruh Pendapatan Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Hasil penelitian Tabel 4.6 menunjukkan bahwa variabel pendapatan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah. Hal ini berarti semakin tinggi pendapatan akan menyebabkan permintaan jasa transportasi akan bertambah. Dilihat dari besarnya koefisien +2.496 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.00. Hal ini menunjukkan bahwa, apabila variabel pendapatan meningkat 1 rupiah maka permintaan transportasi daerah akan meningkat sebesar +2.496 kali.

Nasution (2004) mengatakan, pendapatan merupakan faktor yang penting dalam menentukan corak permintaan terhadap suatu barang atau jasa. Perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan. Seperti, yang telah dikemukakan bahwa apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat

pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat. Dalam penelitian ini juga menjelaskan bahwa semakin tinggi pendapatan sangat berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi daerah.

Masyarakat yang memiliki pendapatan yang tinggi cenderung menggunakan sarana angkutan lain seperti kendaraan pribadinya yang lebih efektif meskipun itu jika dibandingkan dengan kendaraan umum atau angkutan daerah yang lebih ekonomis. Di mana jika menggunakan angkutan daerah ini penumpang harus menunggu kesiapan dalam keberangkatan dan bahkan harus siap dalam penjemputan penumpang lain tersebut untuk melakukan perjalanannya. Sementara pada umumnya penumpang lebih memilih untuk melakukan perjalanan tanpa harus repot menunggu kesiapan dalam melakukan perjalanan bahkan tanpa harus repot menuju rute penjemputan angkutan daerah tersebut.

Hasil dari penelitian ini memiliki hasil sama dengan penelitian yang dikaji oleh Praktino (2006) yaitu pendapatan yang tinggi mereka mempunyai kemampuan untuk membayar (*ability to pay*) dan kesediaan untuk membayar jasa (*willingness to pay*) dengan lebih baik, sehingga intensitas penggunaan transportasi angkutan penumpang umum bus AKDP non ekonomi jurusan Semarang-Solo akan meningkat atau bertambah.

4.4.3 Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Terhadap Permintaan Jasa Transportasi Daerah

Hasil penelitian pada Tabel 4.7 menunjukkan bahwa variabel kendaraan pribadi memiliki nilai koefisien sebesar +0.654 dan diketahui nilai p-value kurang dari 5% yaitu sebesar 0.01. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh variabel kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa transportasi daerah, artinya apabila seseorang memiliki kendaraan pribadi bertambah maka permintaan jasa transportasi daerah akan bertambah 0.654 kali. Jadi dapat disimpulkan bahwa

terdapat perbedaan antara permintaan jasa transportasi daerah yang memiliki kendaraan pribadi dengan yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

Permintaan kepemilikan kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa semakin tinggi pendapatan masyarakat, maka akan semakin tinggi pula permintaan masyarakat terhadap kendaraan roda dua maupun roda empat. Hal ini terjadi karena ketika pendapatan masyarakat meningkat, maka permintaan kendaraan roda dua maupun roda empat ikut meningkat. Ini sudah dibuktikan di tahun 2018-2019 kepemilikan kendaraan pribadi di Kab Bantaeng meningkat dengan kendaraan roda empat di tahun 2018 mencapai 4,106 unit di tahun 2019 mencapai 4,184 unit . Untuk kendaraan roda dua di tahun 2018 mencapai 23,853 unit di tahun 2019 mencapai 29,014 unit.

Hal ini menunjukkan bertambahnya kendaraan pribadi sangat mempengaruhi permintaan jasa transportasi daerah, dimana khususnya masyarakat Bantaeng masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadinya dibandingkan menggunakan jasa transportasi daerah. Menggunakan kendaraan pribadi lebih efektif dibandingkan menggunakan jasa transportasi daerah bagi masyarakat Bantaeng.

Dalam memilih moda angkutan umum, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu (1) *choise*, yaitu kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok lain adalah (2) *captive*, yaitu kelompok yang tergantung pada angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive* (*captive users*) angkutan umum didefinisikan sebagai orang-orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali angkutan umum.

Dari hasil penelitian ini membuktikan bahwa semakin banyak yg memiliki kendaraan pribadi, tetapi mereka lebih memilih menggunakan kendaran umum atau jasa angkutan daerah. Kenapa orang lebih memilih menggunakan angkutan umum atau jasa angkutan daerah ini karena dianggap lebih ekonomis dan malas menggunakan kendaraan pribadinya apalagi bepergian sendiri walaupun memiliki kendaraan pribadi. Ini menunjukkan bahwa prospek dari jasa angkutan daerah ini masih bagus.

Dilihat dari tujuan penumpang lagi seperti mahasiswa yang pulang kampung, berkunjung ke saudaranya, berlibur dan sebagainya kemungkinan mereka lebih memilih menggunakan kendaraan umum atau jasa angkutan daerah karena dilihat dari efisiensi perjalanan, apabila dia hanya sendiri ke makassar dan hanya bawa kendaraan pribainya apalagi mobil lebih efisien menggunakan angkutan umum atau jasa angkutan daerah. Lebih mahal menggunakan kendaraan sendiri seperti bahan bakarnya, belum lagi kendala dalam kendaraannya diperjalanan dibandingkan dengan angkutan umum atau jasa angkutan daerah yang hanya diantar ke tujuan dan lalu membayar yang lain-lainnya tidak di urus karena menggunakan kendaraan umum.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Variabel kualitas pelayanan memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Hal ini berarti seseorang yang puas terhadap kualitas pelayanan terhadap jasa transportasi daerah akan meningkatkan permintaan jasa transportasi daerah.
2. Variabel pendapatan memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Hal ini berarti semakin tinggi pendapatan akan meningkatkan permintaan jasa transportasi daerah.
3. Variabel kendaraan pribadi memiliki hubungan positif terhadap permintaan jasa transportasi daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng). Hal ini berarti semakin tinggi jumlah yang tidak memiliki kendaraan pribadi akan meningkatkan permintaan jasa transportasi.

5.2 Saran

- 1) Pengendara jasa transportasi daerah agar lebih memperhatikan beberapa indikator khususnya indikator dalam hal kualitas pelayanan seperti frekuensi waktu, kenyamanan, ketepatan dan keamanan dan keselamatan.

- 2) Penyedia jasa transportasi umum perlu mempertimbangkan untuk menyediakan jasa transportasi yang memiliki pelayanan yang lebih lebih tinggi untuk konsumen yang berpendapatan tinggi dengan tarif yang lebih tinggi agar tercipta pasar tradisional yang baru. Hal ini dapat membuka kesempatan kerja dan meningkatkan pendapatan penyedia transportasi umum.
- 3) Penyediaan sarana untuk menunggu karena masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan umum atau jasa angkutan daerah dibandingkan dengan kendaraan pribadinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Edisi Pert. Graha Ilmu.
- Andri Warman : M, Iqbal Firdaus dan Indri Yusnita. 2014. "Kajian Karakteristik Permintaan Angkutan Minibus Travel Jakarta-Bandung. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik* Vol. 4 No. 1. Hlm.76-90."
- Arief. 2007. *Pemasaran Jasa & Kualitas Pelayanan*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Badan Pusat Statistik. 2011. *Survei Angkatan Kerja Nasional*. Badan Pusat Statistik.
- Chuen. 2014. *Mode Choice Between Privat and Public in Klang Vley The Scientific Wordl Journal 2014*.
- Fandy, Tjiptono. 2004. *Manajemen Jasa*. Edited by Andi Offset. Edisi Pert. Yogyakarta.
- Ham, Ferry Christian, Herman Karamoy, and Stanly Alexander. 2018. "Analisis Pengakuan Pendapatan Dan Beban Pada Pt. Bank Perkreditan Rakyat Prisma Dana Manado." *Going Concern: Jurnal Riset Akuntansi* 13 (02): 628–38. <https://doi.org/10.32400/gc.13.02.19922.2018>.
- Hanum, Nurlaila. 2017. "Analisis Pengaruh Pendapatan Terhadap Perilaku Konsumsi Mahasiswa Universitas Samudra Di Kota Langsa." *Jurnal Samudra Ekonomika* 1 (2): 107–16.
- Lupiyoadi. 2006. *Manajemen Pemasaran*. Edisi2 ed. Jakarta: Salemba Empat.
- Maharani, Ismi dkk Harga, Analisis Pengaruh, 2012. "(Studi Kasus Perumahan Puri Dinar Mas Semarang)"
- Nasution, N.M. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia.
- Nicholson, Walter. 1995a. *Mikroekonomi Internediate Dan Aplikasinya*. Jakarta: Bina rupa aksara.
- Riyanto, Raina. 2002. "Segmentasi Pasar Dan Elastisitas Permintaan Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Perkotaan Yogyakarta)."
- Ratunuman, Sisilia. 2013. "Analisis Pengakuan Pendapatan Dengan Persentase Penyelesaian Dalam Penyajian Laporan Keuangan Pt. Pilar Dasar." *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi* 1 (3): 576–84. <https://doi.org/10.35794/emba.v1i3.1863>.
- Setiyawan, Doni. 2019. "Pengaruh Pendapatan, Gaya Hidup Konsumtif, Dan Jenis Kelamin Terhadap Tingkat Konsumsi Mahasiswa Dengan

Religiusitas Sebagai Variabel Moderating (Studi Kasus Mahasiswa FEBI IAIN Salatiga)." *IAIN Salatiga*.

Sholeha, Ludviyatus, Sutrisno Djaja, and Joko Widodo. 2018. "Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Di Ahass Sumber Jaya Maha Sakti Kecamatan Rogojampi Kabupaten Banyuwangi." *JURNAL PENDIDIKAN EKONOMI: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan, Ilmu Ekonomi Dan Ilmu Sosial* 12 (1): 15. <https://doi.org/10.19184/jpe.v12i1.6465>.

Sudarsono. 1990. *Pengantar Teori Ekonomimikro*. Jakarta: Penerbit LP3ES.

Sukirno, Sadono. 1999. *Pengantar Teori Mikroekonomi*. Edisi Tiga. Jakarta: PT Raja Grafinda Persada.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 : Kusioner penelitian

DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN

JUDUL PENELITIAN**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA
TRANSPORTASI DAERAH (BANTAENG-MAKASSAR) (MAKASSAR-
BANTAENG)****UMMU KALSUM**

Sebelumnya saya mengucapkan terima kasih untuk waktu yang disediakan Bapak/Ibu. Saya UMMU KALSUM mahasiswa Universitas Hasanuddin Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Jurusan Ilmu Ekonomi yang sedang melakukan penelitian mengenai analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi daerah (bantaeng-makassar) (makassar-bantaeng). Penelitian ini bertujuan untuk mempengaruhi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi daerah (bantaeng-makassar) (Makassar-bantaeng).

Saya dapat menjamin bahwa jawaban yang anda berikan akan bersifat rahasia dan akan hanya dipergunakan untuk penyelesaian studi.

Terima kasih.

KUSIONER

No. Responden :

BIODATA

1. Nama :
2. Umur : Th Laki-laki Perempuan
3. Alamat Asal/Domisili : Kabupaten Bantaeng
Sebutkan :
- Luar Kabupaten Bantaeng
Sebutkan :
4. Profesi/Pekerjaan : Pekerja tetap
 Swasta
 Tidak Tetap
 Tidak Bekerja

PERTANYAAN

1. Apakah, anda puas dalam menggunakan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) baik dari segi jasa maupun mobil itu sendiri ?
Jawab : Ya Tidak
2. Berapa pendapatan anda per/bulan ? (Jika anda belum/tidak berpenghasilan maka berapa uang anda terima dari suami/orang tua)
Jawab : Rp
3. Berapa kali anda menggunakan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) dalam 1 bulan terakhir ?
Jawab : Kali
4. Apakah anda memiliki kendaraan pribadi, baik mobil atau motor ?
Jawab : Ya Tidak
5. Berapa jumlah kendaraan pribadi yang anda miliki ?

Jawab : Mobil Unit

Motor Unit
6. Berapa biaya yang harus anda keluarkan untuk menempuh perjalanan tersebut, dalam menggunakan angkutan daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng) ?
Jawab : Rp.....

**LAMPIRAN 2 : Hasil Tabulasi Data Kuesioner Permintaan Jasa
Transportasi Daerah (Bantaeng-Makassar) (Makassar-Bantaeng)**

No	Kalitas Pelayanan (X1)	Pendapatan (x2)	Kendaraan Pribadi (x3)	Permintaan Jasa Permintaan Daerah (Y)
1	0	500,000	0	2
2	0	150,000	0	1
3	0	600,000	0	2
4	0	500,000	0	2
5	0	500,000	0	2
6	1	500,000	0	2
7	1	6,900,000	1	4
8	0	100,000	0	1
9	0	700,000	0	1
10	1	500,000	1	3
11	1	200,000	0	2
12	0	300,000	0	1
13	1	1,000,000	0	2
14	1	500,000	0	2
15	0	300,000	0	1
16	1	2,000,000	1	3
17	0	500,000	0	2
18	0	200,000	0	1
19	1	10,000,000	1	5
20	0	700,000	0	2
21	0	200,000	0	1
22	0	800,000	0	2
23	0	500,000	0	1
24	1	1,000,000	1	3
25	1	1,000,000	1	3
26	1	1,000,000	1	3
27	1	2,500,000	1	4
28	1	3,000,000	1	5
29	0	700,000	0	2
30	1	5,000,000	1	4
31	1	3,000,000	1	3
32	1	2,000,000	1	3
33	1	1,000,000	0	2
34	1	1,000,000	0	2
35	0	1,300,000	0	1

36	1	2,000,000	0	2
37	0	500,000	0	2
38	0	400,000	0	1
39	1	2,000,000	0	2
40	1	7,000,000	1	4
41	1	3,000,000	0	2
42	1	5,000,000	1	3
43	0	200,000	0	1
44	1	1,500,000	0	2
45	0	500,000	0	1
46	1	1,000,000	0	2
47	1	1,000,000	0	2
48	0	250,000	0	1
49	1	1,000,000	0	2
50	0	200,000	0	1
51	1	10,000,000	1	6
52	0	8,000,000	0	2
53	0	150,000	0	1
54	1	2,000,000	1	3
55	1	1,500,000	0	2
56	1	10,000,000	1	5
57	0	700,000	0	2
58	0	300,000	0	1
59	0	700,000	0	2
60	0	300,000	0	1
61	1	1,000,000	0	2
62	0	700,000	0	1
63	1	4,000,000	1	3
64	0	550,000	0	1
65	1	3,000,000	1	3
66	1	3,500,000	1	4
67	1	1,000,000	0	2
68	1	1,000,000	1	3
69	1	4,000,000	1	4
70	1	3,500,000	1	1
71	0	2,000,000	1	2
72	1	2,000,000	1	1
73	1	7,000,000	1	5
74	1	5,000,000	1	3
75	1	4,000,000	1	4
76	0	7,500,000	1	3
77	1	3,000,000	1	2
78	0	500,000	0	1

79	1	2,000,000	1	2
80	0	1,500,000	0	1
81	1	3,500,000	0	1
82	0	300,000	0	1
83	1	10,000,000	1	6
84	1	10,000,000	1	5
85	1	10,000,000	1	4
86	1	2,000,000	1	2
87	1	3,000,000	1	4
88	0	1,000,000	0	1
89	0	750,000	0	2
90	1	1,200,000	0	2
91	1	1,000,000	0	2
92	0	500,000	0	2
93	0	700,000	1	2
94	1	3,500,000	0	4
95	1	4,000,000	1	5
96	1	2,000,000	1	2
97	1	2,000,000	1	2

LAMPIRAN 3 Hasil Regresi

Dependent Variable: Y

Method: Least Squares

Date: 10/12 /20 Time:15:00

Sample: 1 97

Included observations : 97

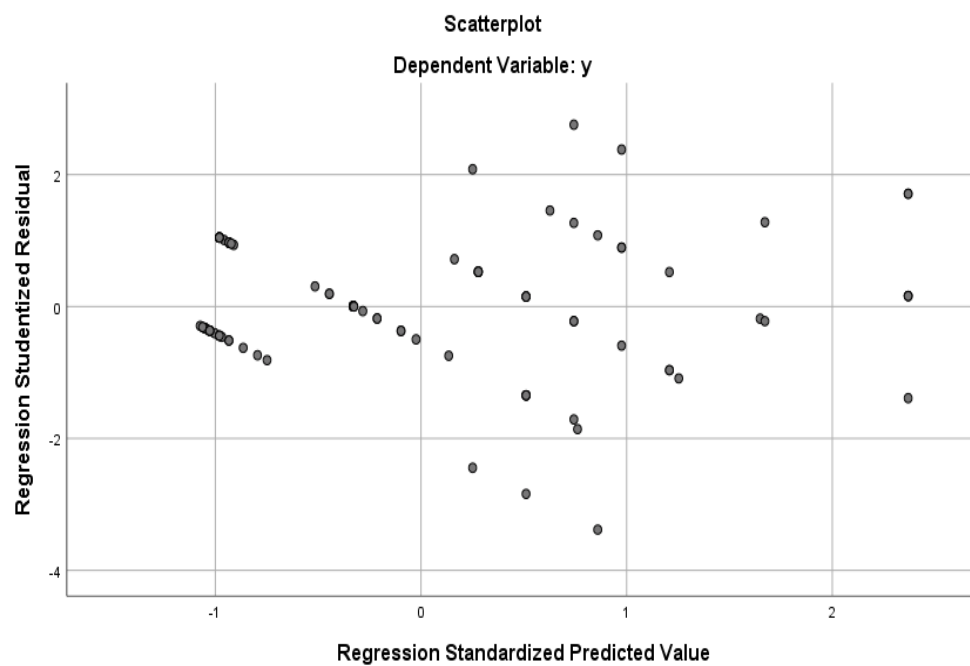
Variabel	Coeffient	Std.Error	t-Statistic
C	1.172	0.111	10.558
X1	+0.575	0.173	3.318
X2	+2.496	0.000	7.613
X3	+0.654	0.195	3.359

R-square	0,720	df	96
Adjusted R-square	0.711	Mean dependent	2.3505
Std. Error of the estimate	0.71391	S.D dependent var	1.26690
Sum of squares	154.082	Durbin-Watson stat	1.909
F-statistic	79.618		
Prob (F-statistic)	0.000		

LAMPIRAN 4 Uji Asumsi Klasik

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	1.172	.111		10.558	.000
x1	.575	.173	.225	3.318	.001
x2	2.496E-7	.000	.526	7.613	.000
x3	.654	.195	.255	3.359	.001

Hasil Uji Heteroskedastisitas



BIODATA PENELITI

Identitas Diri

Nama : Ummu
 Kalsum

Tempat/Tanggal Lahir : Bantaeng/ 16 Agustus 1999

Jenis Kelamin :
 Perempuan

Suku : Bugis/Makassar

Alamat Rumah : Bonto karaeng, Desa Tombolo Kec Gantarang
 keke Kab Bantaeng

HP : 085225934994

Alamat Email : Ummuhasyim08@gmail.com

Riwayat Pendidikan

Pendidikan Formal

- | | |
|--|-------------------|
| 1. SDN 48 KALOLING | Tahun 2004 - 2010 |
| 2. MTS IHYA ULUMIDDIN KAMPUNG BERU | Tahun 2010 - 2013 |
| 3. MA IHYA ULUMIDDIN KAMPUNG BERU | Tahun 2013 - 2016 |
| 4. S1 Ekonomi Pembagunan Fakultas Ekonomi
dan Bisnis Universitas Hasanuddin | Tahun 2016 – 2020 |

Pendidikan Non Formal

1. *Forum Komunikasi Mahasiswa Butta Toa (FKM-BT)*
2. *Komunitas Mahasiswa Peduli Pendidikan Bantaeng (KMPPB)*
3. *Basic Character Study Skill (BCSS) Universitas Hasanuddin*
4. *Economics Leadership Training Universitas Hasanuddin*

Makassar, April 2021

Ummu Kalsum