

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP JASA  
TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana  
Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang**



**Oleh**

**NOVIRA ARNITA RISKA PUTRI  
17060123**

**JURUSAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2021**

**LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP  
JASA TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG**

Nama : Novira Arnita Riska Putri  
BP/NIM : 2017/17060123  
Keahlian : Ekonomi Publik  
Jurusan : Ilmu Ekonomi  
Fakultas : Ekonomi

Padang, Agustus 2022

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi



**Melti Roza Adry, S.E., M.E**  
NIP.19830505 200604 2 001

Disetujui dan Disahkan Oleh:

Pembimbing



**Drs. Zul Azhar, M.Si**  
NIP. 19590805 198503 1006

## HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

*Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi*

*Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi*

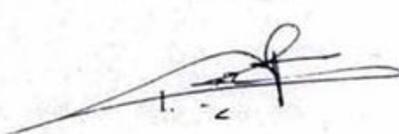
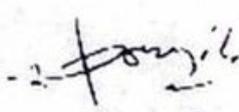
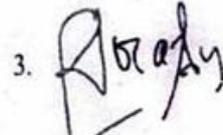
*Universitas Negeri Padang*

### ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP JASA TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG

Nama : Novira Arnita Riska Putri  
BP/Nim : 2017/17060123  
Keahlian : Ekonomi Publik  
Jurusan : Ilmu Ekonomi  
Fakultas : Ekonomi

Padang, Juli 2022

#### Tim Penguji :

No	Jabatan	Nama	Tanda Tangan
1	Ketua	: Drs. Zul Azhar, M.Si	
2	Anggota	: Dr. Novya Zulfa Riani, SE. M. Si	
3	Anggota	: Melti Roza Adry, SE, ME	

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama	:	Novira Arnita Riska Putri
NIM/Tahun Masuk	:	17060123/2017
Tempat/ Tanggal Lahir	:	Bukittinggi/ 22 November 1998
Jurusan	:	Ilmu Ekonomi
Keahlian	:	Ekonomi Publik
Fakultas	:	Ekonomi
Alamat	:	Jln. Murai No 14 Air Tawar Barat
No HP/ Telepon	:	082387530011/089525786107
Judul Skripsi	:	Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya tulis/skripsi saya ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar Akademik (Sarjana), baik di UNP maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis/skripsi ini murni gagasan, rumusan dan pemikiran saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis/skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan kecuali secara eksplisit dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan cara menyebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Karya tulis/skripsi ini **Sah** apabila telah ditanda tangani **Asli** Tim Pembimbing, Tim Penguji dan Ketua Jurusan.

Demikianlah **pernyataan** ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima **Sanksi Akademik** berupa pencabutan gelar akademik yang telah diperoleh karena karya tulis/skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi.

Padang, 04 November 2021

Yang Menyatakan

  
**Arnita Riska Putri**

NIM. 17060123



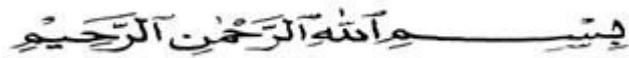
## ABSTRAK

**Novira Arnita Riska Putri (17060123): Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang . Skripsi Program studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang. Dibawah bimbingan Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh pendapatan responden, keberadaan ojek online dan aksesibilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. Data dalam penelitian ini menggunakan primer yang diambil pada Oktober 2021. Teknik pengumpulan data adalah dengan menyebarkan kuesioner dan melakukan observasi langsung. Populasi dalam penelitian ini merupakan seluruh pengguna jasa transportasi Bus Trans Padang, dengan mengambil sampel sebanyak 100 orang responden. Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda dengan metode Ordinary Least Square. Untuk pertanyaan dalam kuesioner dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial (1) pendapatan responden berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. (2) keberadaan ojek online berpengaruh signifikan dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. (3) aksesibilitas Bus Trans Padang berpengaruh positif dan signifikan terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang.

**Kata Kunci :** *Preferensi, pendapatan, keberadaan ojek online, aksesibilitas bus Trans Padang, Ordinary Least Square.*

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillahilalamin puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT. Alhamdulillahilalamin menjadi kata pembuka yang penulis ucapkan dengan limpahan rahmat, berkah, dan karunia yang senantiasa tercurah dari sang pencipta yang maha baik. Sehingga dengan limpahan rahmat tersebut penulis telah berhasil menuntaskan skripsi yang berjudul , “*Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang* ”.

Dalam proses menulis karya tulis berupa skripsi, penulis sadar bahwasannya tiada sedikit sedikit kendala atau kekurangan yang ditemui. Salah satu kendala yang paling berkesan adalah Tproses penyelesaian skripsi ini ditengah pandemic Covid-19. Namun, dengan adanya arahan, bimbingan, motivasi, bantuan serta kerjasama dari semua elemen dan berkah dari Allah SWT semua rintangan serta kekurangan yang ditemui mampu diselesaikan dengan baik. Oleh sebab itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si sebagai pembimbing akademik yang sudah senantiasa sabar, rela, tulus dan ikhlas menyempatkan diri untuk berbagi waktu, moril dan pemikiran guna membimbing, memotivasi, memberi arahan dan memberikan saran yang sangat luar biasa kepada penulis selama menulis skripsi. Berikutnya, penulis berterimakasih kepada :

1. Kepada kedua orangtua penulis, Yurnalis dan Armawati, untuk beliau berdualah skripsi ini penulis persembahkan. Terimakasih atas segala kasih sayang yang diberikan dalam membesarkan dan membimbing penulis selama ini sehingga penulis dapat terus berjuang dalam meraih mimpi dan cita-cita.

2. Dr. Idris, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang sudah memberikan fasilitas-fasilitas dan izin dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Ibu Melti Roza Adry, SE. ME sebagai Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang dan ibu Dewi Zaini Putri, SE. MM selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi, Universitas Negeri Padang yang telah memotivasi untuk menyelesaikan skripsi Ini.
4. Ibu Dr. Novya Zulfa Riani, SE. M.Si dan ibu Melti Roza Adry, SE. ME sebagai dosen penelaah dan penguji yang sudah memberi motivasi, masukan dan arahan terhadap penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi tercinta yang sudah memberikan beklra ilmu pengetahuan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan studi serta penulisan skripsi ini.
6. Kak Asma Lidya, Amd selaku admin Jurusan Ilmu Ekonomi yang telah memberi masukan arahan dan motivasi kepada penulis dalam menuntaskan misi skripsi ini dan membantu penulis dalam hal pengurusan administrasi.
7. Keluarga One, kepada adik penulis Ryan Ardi Putra yang telah memberikan dukungan berupa tenaga dan waktu. Serta Bang Ibnu Fajrin, Amd yang telah sukarela meminjamkan laptop. Kepada Kak Imelda Rezky Amelia, Amd , Viona Resda Putri, Chelsy Resda Putri dan Adam Hasbi Syabani yang telah memberikan penulis dukungan dan semangat.
8. Sahabat Nadyatul Hasanah yang selalu mau direpotkan dalam penulisan skripsi ini, yang selalu memberi support kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan

skripsi ini. Riri Enjeli, SE yang selalu memberikan dukungan berupa ide, tempat, waktu dan motivasi kepada penulis.

9. Teman Teman Perkuliahan Muthiah Putri, Yaumil Maghfirah, Riska Ratna Dewi Anugrah, Novira Putri Ayunda, Natasha Adinda Triana, Ibtihal Hasanah dan Riri Eka Putri yang selalu memberikan support, saran dan menjadi teman berjuang penulis dari awal perkuliahan.
10. Teman Kos Murai 14, Anisa Prima yang selalu memberikan dukungan berupa waktu dan tenaga kepada penulis, Mira, Dahlia, Cudil, Ucok, Putri yang telah memberikan support kepada penulis selama proses penulisan skripsi.
11. Teman Kos Riri Enjeli di Unand, Ulfa, Debi dan Tessa yang telah memberi ide, motivasi dan tempat untuk penulis dalam penulisan skripsi ini.
12. Teman-teman di konsentrasi Publik yang sudah saling menyemangati.
13. Teman-teman Jurusan Ilmu Ekonomi 2017 yang telah memberikan masukan dan ruang kisah yang tak terlupakan.

Akhirnya, dengan ketulusan hati penulis sadar bahwa tulisan ini masih dekat dengan ketidaksempurnaan. Oleh Kerennanya, penulis bderharap bagi penulis atau peneliti selanjutnya apabila mengangkat topik yang sama untuk menyempurnakan apa yang belum sempat penulis selesaikan, dan semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan menjadi ladang ibadah bagi penulis.

Padang, November 2021

Penulis,

Novira Arnita Riska Putri

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	viii
<b>DAFTAR GRAFIK</b> .....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	14
C. Tujuan Penelitian.....	15
D. Manfaat Penelitian.....	15
<b>BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS</b>	
A. Kajian Teori .....	17
1. Teori Preferensi .....	17
2. Teori Transportasi.....	21
3. Teori Pemilihan Moda Transportasi .....	23
4. Bus Trans Padang .....	26
B. Penelitian Terdahulu.....	27
C. Kerangka Konseptual .....	29
D. Hipotesis .....	31
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian .....	32
B. Tempat dan Waktu Penelitian .....	32
C. Jenis dan Sumber Data.....	32
D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
E. Definisi Operasional .....	33
F. Populasi dan Sampel.....	38
G. Teknik Analisis Data .....	40
H. Metode Analisis Data .....	41

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Hasil Penelitian .....	46
1. Gambaran Umum Daerah Penelitian .....	46
2. Gambaran Umum Bus Trans Padang.....	47
3. Karakteristik Responden .....	48
a. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	48
b. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia .....	49
c. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	50
d. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	51
e. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan .....	51
f. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan .	52
4. Uji Validitas dan Reliabilitas .....	53
5. Analisis Induktif .....	55
a. Analisis Regresi Linear Berganda .....	55
b. Uji Asumsi Klasik.....	56
c. Koefisien Determinasi $R^2$ .....	60
d. Uji t .....	60
e. Uji f.....	62
B. Pembahasan.....	62
1. Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	62
2. Pengaruh Keberadaan Ojek Online terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	64
3. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	65
4. Pengaruh Pendapatan, Keberadaan Ojek Online dan Aksebilitas Terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Trans Padang .....	67

<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan .....	68
B. Saran .....	69
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	70
<b>LAMPIRAN</b> .....	74

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tingkat Kepadatan Lalu Lintas di Kota Padang Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan .....	6
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk (Jiwa) Kota Padang Tahun 2016-2020 .....	47
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	49
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Kelompok Umur .....	49
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	50
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	51
Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	52
Tabel 4.7 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan .....	53
Tabel 4.8 Hasil Uji Validitas .....	54
Tabel 4.9 Hasil Uji Reliabilitas.....	55
Tabel 4.10 Hasil Estimasi Linear Berganda .....	56

## DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Jumlah Penduduk Kota Padang Tahun 2011-2019 .....	2
Grafik 1.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang Tahun 2011- 2020 .....	4
Grafik 1.3 Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011-2020 .....	10
Grafik 1.4 Jumlah Penumpang Bus Trans Padang Tahun 2017- 2020 .....	12

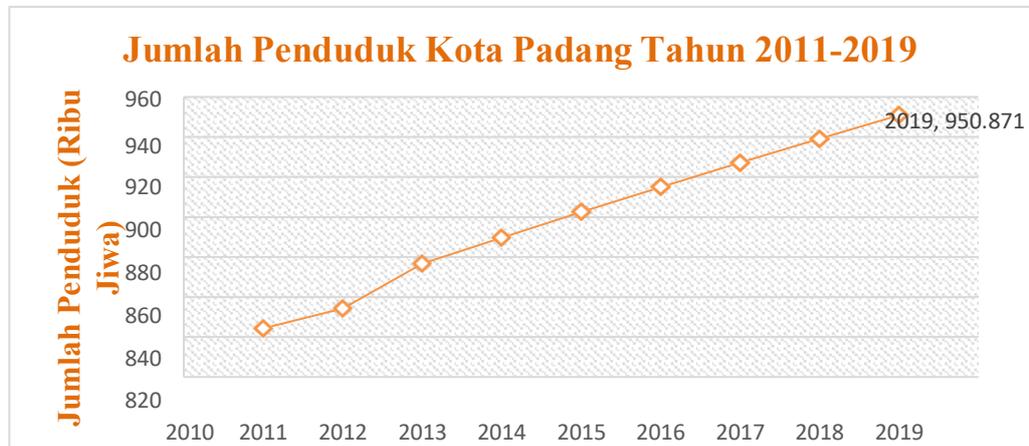
# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Peningkatan jumlah populasi atau penduduk di kota-kota besar yang sangat pesat mengakibatkan mobilitas masyarakat di kota tersebut juga meningkat. Kota Padang yang merupakan ibukota dari Provinsi Sumatera Barat merupakan tujuan bagi masyarakat di sekitarnya untuk melakukan urbanisasi dengan berbagai tujuan seperti wadah bagi masyarakat sekitar untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi, Kota Padang memiliki universitas negeri terbesar di Sumatera Barat yaitu Universitas Negeri Padang, Universitas Andalas dan universitas-universitas lainnya, secara tidak langsung berdampak terhadap peningkatan jumlah penduduk di Kota Padang, Kota Padang juga menawarkan lebih banyak lapangan pekerjaan dan lengkapnya aksesabilitas di Kota Padang seperti Bandara Internasional Minangkabau (BIM) yang merupakan sarana masyarakat untuk melakukan perjalanan ke luar daerah, Pelabuhan Teluk Bayur yang merupakan gerbang antar pulau dan gerbang arus keluar dan masuk barang ekspor dan impor dari dan ke Sumatera Barat dan Kereta Api Sibinuang yang merupakan sarana perjalanan masyarakat Padang-Pariaman yang dapat memudahkan kegiatan ekonomi masyarakat. Tingginya mobilitas penduduk diakibatkan oleh adanya kegiatan rutin yang dilakukan masyarakat pada hari senin sampai hari jumat yakni untuk bekerja, sekolah dan kegiatan ekonomi lainnya. Untuk melihat pertumbuhan jumlah penduduk Kota Padang Tahun 2011- 2019 dapat dilihat pada grafik 1.1.

**Grafik 1.1 Jumlah Penduduk Kota Padang Tahun 2011-2019**



*Sumber: BPS Kota Padang 2021*

Grafik 1.1 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Kota Padang dari tahun 2010- 2019 mengalami peningkatan dari tahun ke tahunnya. Peningkatan jumlah penduduk tertinggi terjadi pada tahun 2019 yaitu mencapai 950.871 jiwa. Pada tahun 2011 jumlah penduduk Kota padang mencapai 844.316 jiwa. Kemudian padatahun 2012 mengalami peningkatan yaitu sebesar 854.336 jiwa. Kembali mengalami peningkatan pada tahun 2013 sebesar 876.678 jiwa. Mengalami peningkatan pada tahun 2014 jumlah penduduk Kota Padang sebesar 889.646 jiwaorang. Kemudian pada tahun 2015 jumlah penduduk Kota Padang mengalami kenaikan sebesar 902.413 jiwa. Jumlah penduduk Kota Padang Pada tahun 2016 kembali mengalami peningkatan yakni sebesar 914.968 jiwa. Pada tahun 2017 jumlah penduduk Kota Padang mengalami peningkatan yakni sebesar 927.168 jiwa. Jumlah penduduk Kota Padang mengalami peningkatan kembali pada tahun 2018 yakni sebesar 939.112 jiwa.

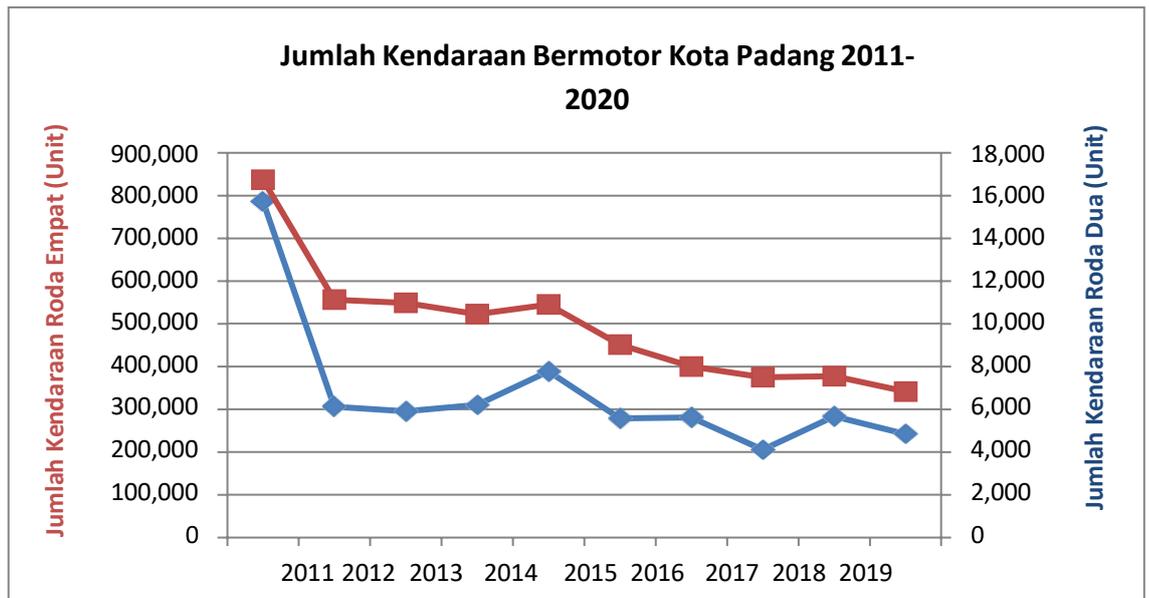
Pada tahun 2019 Jumlah penduduk Kota Padang kembali mengalami peningkatan yakni sebesar 950.871 jiwa.

Pertumbuhan jumlah populasi atau penduduk di suatu daerah tidak hanya berarti bertambahnya jumlah manusia yang tinggal di daerah tersebut tetapi berimplikasi juga pada terhadap peningkatan jumlah permintaan perjalanan. Dengan adanya peningkatan kegiatan ekonomi dan aktivitas masyarakat menyebabkan kebutuhan akan jasa transportasi juga mengalami peningkatan, begitu juga sebaliknya. Keberadaan jasa transportasi berhubungan positif dengan kegiatan ekonomi serta pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi memiliki peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal yang berarti kegiatan produksi menjadi lebih efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat juga akan mengalami peningkatan (Adisasmita, 2010).

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang dapat dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi merupakan kendaraan yang sifat penggunaannya tidak untuk umum, sedangkan kendaraan atau angkutan umum merupakan kendaraan yang sifat kendarannya digunakan untuk umum (Adriansyah, 2015). Kota Padang yang merupakan pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan yang memiliki aksesibilitas layanan transportasi yang cukup beragam seperti bus kota, travel, kereta api, ojek online dan angkutan umum lainnya yang memudahkan masyarakat untuk memilih layanan transportasi yang akan

digunakan untuk menjalankan aktivitas rutin sehari-hari. Untuk melihat perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang dapat dilihat pada grafik 1.2.

**Grafik 1.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang Tahun 2011-2020**



*Sumber: BPS Kota Padang 2021*

Grafik 1.2 menjelaskan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang tahun 2011- 2020 mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Dimana Jumlah kendaraan bermotor tertinggi terjadi pada tahun 2011 dengan jumlah kendaraan roda dua mencapai 786.735 unit dan jumlah kendaraan roda empat 16.743 unit. Kemudian jumlah kendaraan roda dua terendah terjadi pada tahun 2018 sebesar 205.529 unit dan jumlah kendaraan roda empat terendah terjadi pada tahun 2020 yakni sebesar 6.833 unit mobil. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor di Kota Padang mengakibatkan permintaan lalu lintas melebihi kapasitas ruas jalan sehingga terjadi kepadatan lalu lintas.

Kepadatan lalu lintas pada dasarnya terjadi jika lalu lintas di jalan raya

mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat disebabkan oleh adanya hambatan yang timbul dan kebebasan kendaraan bergerak relatif kecil (Wijaya, 2018). Ketidakseimbangan terjadi disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dan juga sarana dan prasarana jalan yang tersedia menyebabkan beberapa ruas jalan yang merupakan jalur utama kendaraan umum menjadi semakin padat. Di Kota Padang terjadi kemacetan pada jam-jam sibuk seperti pada pagi hari saat jam berangkat sekolah dan kerja dan sore hari saat masyarakat ramai pulang kerja dan pulang sekolah. Keadaan lalu lintas sangat bergantung pada kapasitas jalan, dimana disaat kendaraan banyak yang ingin bergerak tetapi kapasitas jalannya tidak bisa tidak bisa menampung maka keadaan lalu lintas akan terhambat (Sinulingga, 1999). Adapun indikator untuk melihat kinerja lalu lintas adalah derajat kejenuhan atau kepadatan, yang merupakan perbandingan antara volume lalu lintas ( $V$ ) dengan kapasitas jalan ( $C$ ), besarnya  $v/c$  ratio secara teoritis tidak boleh lebih dari 1, yang berarti jika nilai mendekati 1 maka kondisi jalan tersebut sudah mendekati jenuh atau padat (Kayori, 2013).

Untuk melihat tingkat kepadatan lalu lintas atau  $v/c$  ratio Kota Padang dapat dilihat pada tabel 1.1.

**Tabel 1.1 Tingkat Kepadatan Lalu Lintas di Kota Padang Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan**

No	Nama Jalan	Kapasitas Jalan (C)	Volume (Smp/Jam)	V/C Ratio	Kategori
1	Jl. By Pass	3097.04	1470.92	0.474	C
2	Jl. Adinegoro	3245.93	1814.05	0.558	C
3	Jl. Dr Hamka	3245.93	1916.95	0.59	C
4	Jl. Dr Sutomo	3245.93	1995.9	0.615	C
5	Jl. Indarung	2977.92	1880.77	0.631	C
6	Jl. Jendral Sudirman	4031.92	2440.7	0.613	C
7	Jl. Sawahan	5143.68	2683.65	0.521	C
8	Jl. Bgd Aziz Chan	5901.7	3942.1	0.668	C
9	Jl. Imam Bonjol	5414.4	2652.93	0.49	C
10	Jl. M. Yamin	4196.16	2457.75	0.629	C
11	Jl. Patimura	2977.92	2104.5	0.707	D
12	Jl. Ahmad Yani	4927.1	2492.43	0.506	C
13	Jl. Andalas	5479.37	3901.5	0.712	D
14	Jl. Thamrin	4662.7	3255.65	0.709	D
15	Jl. Pantai Padang	3245.93	1620.9	0.499	C
16	Jl. Veteran	5414.4	3013.26	0.556	C
17	Jl. H. Juanda	3968.75	2422.76	0.61	C
18	Jl. Khatib Sulaiman	2977.92	1608.85	0.54	C
19	Jl. S. Parman	4602.24	2336.76	0.513	C
20	Jl. Teuku Umar	3772.03	2474.3	0.699	C
21	Jl. M. Hatta	2739.69	1478.33	0.539	C
22	Jl. Raya Siteba	4927.1	2576.7	0.523	C
23	Jl. Cendrawasih	1531.57	756.84	0.494	C
24	Jl. Belibis	1531.57	678.31	0.443	B
25	Jl. Raya Tabing L. Minturun	1465.5	626.4	0.427	B
Rata-rata		3788.976	2184.1284	0.57064	

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang, 2020*

Keterangan:

1. 0,0-0,20 : Tingkat Pelayanan A: Arus bebas, volume lalu lintas dan kecepatan tinggi.
2. 0,20-0,44 : Tingkat Pelayanan B: Arus stabil, volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas

3. 0,45-0,69 : Tingkat Pelayanan C: Arus stabil, volume lalu lintas tinggi dan kecepatan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas.
4. 0,70-0,84 : Tingkat Pelayanan D: Arus cenderung tidak stabil, volume lalu lintas tinggi dan kecepatan dipengaruhi oleh kondisi arus.
5. 0,86– 0,100 : Tingkat Pelayanan E: Terjadi kemacetan lalu lintas (Marga, 1997)

Dari tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa jalan yang memiliki *v/c ratio* tertinggi di Kota Padang adalah Jl. Andalas sebesar 0,712 dimana tingkat pelayanan jalan termasuk pada golongan D dimana arus cenderung tidak stabil dengan volume lalu lintas yang tinggi dan kecepatan lalu lintas dipengaruhi oleh keadaan arus yang cenderung tidak stabil. Kemudian pada umumnya di jalan utama lainnya keadaan kepadatan lalu lintas di Kota Padang tergolong pada tingkat pelayanan C dimana rata-rata *v/c ratio* sebesar 0,57 yang berarti arus stabil dengan volume lalu lintas cukup tinggi dan kecepatan lalu lintas dipengaruhi atau dikendalikan oleh volume lalu lintas. Dari tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa tingkat kepadatan lalu lintas Kota Padang cukup tinggi dengan arus yang stabil dan juga volume lalu lintas yang cukup tinggi.

Untuk mengatasi permasalahan transportasi yang terjadi seperti kemacetan yang sering kali terjadi pada jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari disaat masyarakat melakukan aktivitas seperti pergi dan pulang kerja, sekolah serta aktivitas lainnya, maka pemerintah beserta dinas perhubungan harus menciptakan sistem transportasi yang lebih baik, seperti pembenahan jalan, rambu rambu lalu lintas dan menciptakan layanan transportasi umum atau massal yang bertujuan untuk mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas. Transportasi umum atau publik merupakan salah satu sektor yang berkaitan erat dengan hajat hidup orang banyak dan memiliki peranan yang vital didalam hubungannya dengan sektor lainnya, serta peningkatan

kesejahteraan masyarakat (Amin & Adry, 2018). Layanan transportasi umum atau publik dimaksudkan untuk menyerap para pengguna kendaraan pribadi agar beralih menggunakan kendaraan umum.

Kota Padang pada dasarnya sudah menyediakan berbagai jenis alat transportasi umum atau massal yang tergolong mobil penumpang pada Badan Pusat Statistik diantaranya sedan, jeep, minibus, microbus dan bus. Adapun alat transportasi yang tersedia di Kota Padang disediakan oleh pihak swasta dan juga pemerintah daerah. Untuk melihat angkutan umum di Kota Padang dapat dilihat pada table 1.2.

**Tabel 1.2 Jumlah Angkutan Penumpang Kota Padang tahun 2016-2020**

Jenis Kendaraan	Tahun				
	2016	2017	2018	2019	2020
Sedan	9027	7992	7504	7554	6883
Jeep	7526	7384	6995	7795	7370
Minibus/ST Wagon	72613	74321	70944	81287	75316
Microbus	547	547	522	675	588
Bus	141	129	143	164	155

*Sumber: Kota Padang Dalam Angka 2021*

Dapat dilihat pada table 1.2 pada 5 tahun terakhir jumlah angkutan penumpang terus mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Dimana permintaan terhadap jasa angkutan tertinggi terjadi pada tahun 2019 merupakan Minibus/ST Wagon yakni sebesar 81.287 unit. Kemudian permintaan jumlah kendaraan angkutan penumpang terendah terjadi pada tahun 2016 merupakan Bus yakni sebesar 141 unit. Dapat diambil kesimpulan bahwa di Kota Padang peningkatan jenis angkutan penumpang terbanyak yakni Minibus/ST Wagon dimana jenis mobil ini akan digunakan sebagai alat transportasi massal yang sering disebut sebagai angkutan kota (angkot).

Angkutan Kota (Angkot) masih menjadi angkutan umum yang masih digemari oleh masyarakat Kota Padang hingga saat ini karena harga yang relative lebih murah yakni Rp 4.000 untuk sekali perjalanan dan juga memiliki rute - rute perjalanan yang lebih luas dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Adapun peningkatan bus yang terjadi termasuk didalamnya bus Trans Padang.

Dengan meningkatnya permintaan masyarakat terhadap angkutan dan jasa transportasi menyebabkan terjadinya tingginya volume kendaraan bermotor dan kepadatan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu solusi yang sedang populer untuk mengarasi kemacetan, kepadatan lalu lintas. *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu moda transportasi publik yang memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan moda transportasi sejenis lainnya. BRT memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. BRT menawarkan kenyamanan, keamanan, efisiensi waktu dan biaya. Tarif yang terjangkau bagi semua kalangan masyarakat karna menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh maupun dekat(Dina et al., 2016b).

Pemerintah mengasumsikan dengan beroperasinya bus Trans Padang dapat menekan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi di Kota Padang dengan tujuan agar masyarakat beralih menggunakan transportasi Trans Padang. Selain itu dengan beroperasinya Bus Trans Padang dapat menekan angka kemacetan di jalan dan juga untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Bus Trans Padang merupakan salah satu transportasi publik yang memberikan layanan yang lebih cepat dan efisien dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Bus Trans Padang memiliki rute tersendiri

dan terintegrasi dengan baik. Bus Trans Padang menawarkan kenyamanan, keamanan dan efisiensi dari segi waktu dan biaya. Dengan tarif yang relatif murah dan terjangkau untuk semua kalangan masyarakat karena menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh ataupun dekat (Dina et al., 2016a). Transportasi Trans Padang yang merupakan transportasi publik yang mulai beroperasi pada Januari 2014 yang pada awalnya memiliki armada 10 Unit kemudian terus mengalami peningkatan sesuai dengan kebutuhan masyarakat Kota Padang. Untuk melihat pertumbuhan Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011- 2020 dapat dilihat pada grafik 1.3

**Grafik 1.3 Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011-2020**



*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang 2021*

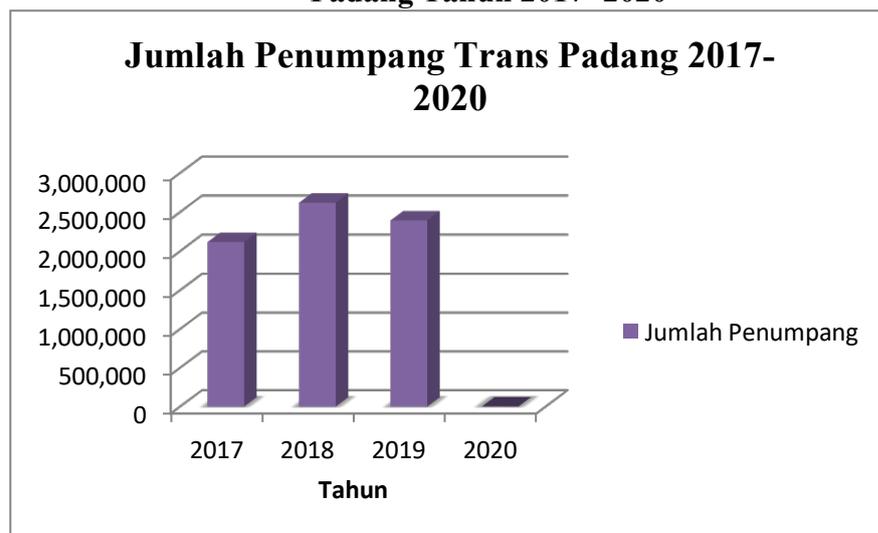
Pada Grafik 1.3 diatas dapat dilihat bahwa jumlah armada Trans Padang terus bertambah sesuai dengan kebutuhan di Kota Padang. Pada Januari tahun 2014 jumlah armada bus Trans Padang sebesar 10 unit kemudian pada Juli 2014 dilakukan penambahan sebanyak 5 unit armada. Kemudian pada tahun

2016 terjadi penambahan sebanyak 10 unit, sehingga jumlah armada mencapai 25 unit. Pada tahun 2020 terjadi penambahan jumlah armada sebanyak 10 unit, sehingga total Bus Trans Padang saat ini mencapai 35 unit.

Permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor tertentu diantaranya karakteristik muatan, tarif angkutan tersebut dan juga tingkat pendapatan dari penumpang dan lainnya (Nur Nasution, 2004). Jika pendapatan rumah tangga melebihi batas tertentu, maka permintaan terhadap jasa transportasi umum akan berkurang karena orang-orang lebih memilih menggunakan mobil pribadi (Rahmat & Mizokami, 2020). Transportasi Trans Padang merupakan transportasi publik yang mulai beroperasi pada Januari 2014 dengan jumlah armada 10 unit dan kemudian pada saat ini sudah tersedia 35 unit armada bus Trans Padang. Yang beroperasi dari Koridor I Lubuk Buaya- Pasar Raya kemudian Koridor IV dari Teluk Bayur- Anak Air. Bus Trans Padang menampung kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, dengan rincian 20 orang duduk dan 20 orang penumpang berdiri dengan pegangan tangan, fasilitas tempat duduk di prioritaskan bagi para penumpang lanjut usia, ibu hamil, penumpang berkebutuhan khusus dan penumpang yang membawa anak kecil. Trans Padang memiliki halte-halte yang terletak di beberapa jalan utama Kota Padang dan arah tujuan keberangkatan masyarakat seperti sekolah, kantor dan pusat perbelanjaan yang memudahkan masyarakat untuk menggunakannya dan harga atau tarif yang cukup murah dengan tarif untuk umum sebesar Rp.3.500 dan untuk pelajar sebesar Rp. 1.500. Adapun beberapa kendala atau kekurangan yang dirasakan oleh masyarakat dalam

menggunakan transportasi Trans Padang ini diantaranya waktu untuk menunggu kedatangan bus yang kurang efisien yang menyebabkan acapkali masyarakat terlambat untuk pergi kerja atau sekolah, kemudian sekarang pelanggan harus memiliki kartu Brizzi agar dapat menggunakan transportasi ini sedangkan masih ada beberapa masyarakat yang belum mengurus dan memiliki kartu ini menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi lain. Untuk melihat permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi Trans Padang Tahun 2017- 2020 dapat dilihat pada grafik 1.4.

**Grafik 1.4 Jumlah Penumpang Bus Rapid Trans Padang Tahun 2017- 2020**



*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang, 2021*

Dapat Dilihat dari grafik 1.4 dapat disimpulkan bahwa permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi Trans padang mengalami fluktuasi dari tahun 2017-2019. Dimana jumlah penumpang Trans Padang tertinggi terjadi pada tahun 2018 yaitu mencapai 2.619.075 orang. Pada tahun 2017 jumlah penumpang Trans Padang mencapai 2.116.102 orang. Kemudian mengalami peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2018 dimana jumlahpenumpang

Trans Padang mencapai 2.619.075 orang. Namun, Pada tahun 2019 mengalami penurunan dimana jumlah penumpang Trans Padang sebesar 2.392.798 orang. Karena pada tahun 2020 diberlakukan Brizzi Dinas Perhubungan Kota Padang tidak dapat menghitung jumlah penumpang pada tahun ini. Hal ini disebabkan oleh tingginya kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang. Dengan beroperasinya Bus Trans Padang diharapkan dapat menekan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang dengan tujuan agar masyarakat beralih ke Bus Trans Padang hal ini dapat mengurangi ketergantungan dengan kendaraan pribadi dan juga dapat mengurangi resiko kecelakaan di Kota Padang.

Dalam pelaksanaanya Bus Trans Padang memiliki pesaing dalam menyediakan layanan transportasi on line seperti Gojek, Grab, Maxim dan Uber. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi juga mengalami perkembangan yang cukup signifikan yang dapat memudahkan masyarakat dimana masyarakat hanya perlu medownload aplikasi seperti gojek dimana aplikasi ini menyediakan pelayanan seperti go-jek yang digunakan untuk masyarakat yang ingin berpergian sendiri, kemudian ada alternatif lain bagi masyarakat yang ingin berpergian 2 - 4 orang bisa menggunakan go- ride atau mobil. Namun untuk permasalahan harga tarif dari ojek online relative lebih mahal. Layanan ojek online ini pada umumnya digunakan oleh kaum milenial yang lebih memilih transportasi online dimana transportasi online memiliki kelebihan dimana menjemput penumpang secara *door to door* yang sangat memudahkan masyarakat. Namun bagi masyarakat yang sudah cukup berumur

kurang tertarik untuk menggunakan aplikasi ini dengan permasalahan tata cara yang ribet dan kebanyakan dari masyarakat tersebut belum mengerti menggunakan aplikasi ojek online ini dan mereka lebih memilih menggunakan transportasi yang mudah bagi mereka seperti angkutan kota/angkot.

Pada dasarnya setiap individu memiliki preferensi yang berbeda-beda dalam menentukan pilihan untuk kebutuhannya. Ada beberapa factor yang mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi yang akan digunakannya diantaranya harga atau tarif moda transportasi tersebut, kenyamanan, aksesabilitas merupakan sebuah ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk mencapai lokasi tujuan, mudah atau sulitnya lokasi tersebut tercapai (Tamin, 2000).

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menuangkannya kedalam skripsi yang berjudul **"Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang"**.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Sejauh mana pengaruh tingkat pendapatan pengguna jasa terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?
2. Sejauh mana pengaruh keberadaan ojek online terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?
3. Sejauh mana pengaruh aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat

terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?

4. Sejauh mana pengaruh tingkat pendapatan pengguna jasa, keberadaan ojek online dan aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui pengaruh tingkat pendapatan terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
2. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan ojek online terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
3. Untuk mengetahui pengaruh aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
4. Untuk mengetahui pengaruh tingkat pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Bagi penulis sebagai salah satu syarat untuk memenuhi gelar Sarjana Ekonomi (S1) pada program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang serta untuk menabahnya wawasan penulis dalam pembuatan karya ilmiah.
2. Bagi pengembang ilmu ekonomi pembangunan, ilmu ekonomi makro, ilmu ekonomi publik.

3. Sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Barat, Kota Padang, Dinas Perhubungan Kota Padang.
4. Sebagai bahan sumbangan bagi ilmu ekonomi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang berguna bagi semua pihak yang terkait dan berkepentingan serta hasil dari penelitian ini sebagai referensi dan acuan untuk melakukan penelitian yang lebih lanjut.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Teori Preferensi**

Preferensi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai pilihan, kecenderungan, minat atau kesukaan. preferensi merupakan kesukaan atau kecenderungan hati kepada sesuatu. Preferensi dapat diartikan juga sebagai pilihan suka atau tidak suka oleh seseorang terhadap suatu produk, barang maupun jasa.

Menurut (Kotler & Keller, 2013) preferensi konsumen merupakan kesukaan konsumen dari berbagai pilihan produk jasa yang ada. Preferensi konsumen berkaitan dengan perilaku konsumen dalam upaya mengalokasikan pendapatannya untuk membeli maupun menggunakan suatu barang atau jasa. Untuk memahami perilaku konsumen ada beberapa alasan mengapa konsumen lebih suka satu barang dibandingkan barang lainnya, kemudian menyadari bahwa konsumen mempunyai keterbatasan pendapatan yang membatasi jumlah barang yang akan dibeli oleh konsumen, serta mengetahui pilihan konsumen untuk membeli kombinasi barang yang memaksimalkan kepuasan mereka (Pindyck, 2007).

Teori preferensi digunakan untuk menganalisis tingkat kepuasan konsumen, diasumsikan apabila seseorang atau konsumen ingin mengkonsumsi suatu barang atau produk dengan sumber daya yang terbatas maka konsumen harus menentukan alternatif sehingga nilai guna

atau utilitas yang diperoleh akan optimal. Preferensi dapat terbentuk melalui pola pikir konsumen yang didasarkan oleh beberapa alasan, diantaranya sebagai berikut:

- a. Pengalaman yang telah diperoleh sebelumnya. Dimana konsumen merasakan kepuasan dalam membeli sebuah produk atau jasa kemudian merasakan kecocokan dalam mengkonsumsi produk yang telah dibeli maka konsumen akan terus menerus mengkonsumsi produk tersebut sehingga konsumen mengambil keputusan untuk membeli.
- b. Kepercayaan turun menurun dari kebiasaan keluarga yang telah menggunakan suatu produk sejak lama. Konsumen akan setia untuk menggunakan suatu produk yang selalu dipakai karena merasakan manfaat dalam mengkonsumsi sehingga konsumen dapat merasakan kepuasan dan manfaat dari produk yang dibeli (Pindyck & Rubinfeld, 2009).

Dalam kajian ekonomi, ada empat prinsip atau indikator pilihan rasional, diantaranya:

- a. Kelengkapan (*Completeness*)

Prinsip ini mengatakan bahwa setiap individu selalu dapat menentukan keadaan mana yang lebih disukai oleh konsumen diantara dua keadaan.

- b. Transivitas (*Transitivity*)

Prinsip ini mengatakan bahwa konsistensi seseorang dalam

menentukan memutuskan pilihannya bila dihadapkan oleh beberapa alternatif pilihan produk.

c. Kontinuitas (*Continuity*)

Prinsip ini menjelaskan bahwa jika seorang individu mengatakan "produk A lebih baik daripada produk B", maka setiap keadaan yang mendekati produk A pasti juga akan lebih disukai daripada produk B.

d. Lebih banyak lebih baik (*The More Is The Better*)

Prinsip ini menjelaskan bahwa jumlah kepuasan akan meningkat jika individu mengonsumsi lebih banyak produk tersebut (Rianto al arif, 2010).

Jenis jenis preferensi konsumen dapat dibedakan menjadi dua, diantaranya:

a. Preferensi Individu

Jenis preferensi dari sekumpulan barang atau jasa dalam pilihan yang berbeda atas dasar keputusan masing-masing manusia. Preferensi individu dalam ilmu kognitif memungkinkan pemilihan tujuan atau goal.

b. Preferensi Sosial

Jenis preferensi yang dipelajari dalam perilaku ekonomi yang menunjukkan bahwa ia tidak hanya peduli imbalan materi pada diri sendiri tetapi juga memperhatikan imbalan terhadap kelompok preferensi (Surmawan, 2011).

Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi preferensi

konsumen, diantaranya:

a. Faktor Lingkungan

Faktor-faktor lingkungan seperti budaya, kelas sosial dan pengaruh pribadi yang mempengaruhi perilaku konsumen didalam lingkungan yang kompleks.

b. Faktor Psikolog

Faktor psikolog merupakan proses pengolahan informasi, pembelajaran dan perubahan sikap yang terdiri dari motivasi dan keterlibatan, persepsi, proses belajar atau pengetahuan, kepercayaan, demografi dan perilaku (husein, 2005).

Sedangkan menurut (Nicholson, 2002) ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi preferensi konsumen, diantaranya:

a. Kendala Anggaran

b. Efek Substitusi

c. Kenaikan atau penurunan harga

Preferensi memiliki tujuan untuk mengetahui tujuan atau pilihan akhir dalam proses pembelian yang dapat diminati oleh konsumen. Dengan preferensi anggaran yang tersedia, sehingga dapat diketahui bagaimana setiap konsumen memilih berapa banyak barang atau produk yang dibeli. Hal ini dapat diasumsikan bahwa konsumen dapat membuat pilihan secara rasional, mereka yang memilih barang untuk memaksimalkan kepuasan yang dapat mereka raih dengan anggaran yang terbatas yang dimiliki konsumen (Pindyck & Rubinfeld, 2009).

Pada dasarnya ada dua pendekatan yang dapat digunakan dalam menentukan preferensi konsumen, yaitu:

a. Pendekatan *marginal utility*

Dimana pendekatan ini berasumsi bahwa kepuasan konsumen dapat diukur dengan uang atau dengan satuan lainnya, jika harga setiap barang adalah bersamaan maka *utility* akan mencapai tingkat yang maksimum apabila *utility marginal* dari setiap barang adalah sama. Jadi, utilitas marjinal dapat diartikan sebagai utilitas tambahan yang diperoleh dari konsumsi tambahan satu unit barang atau jasa.

b. Pendekatan *Indifference*

Dimana pendekatan ini berasumsi bahwa kepuasan konsumen bisa diukur dengan kurva *indifference* yang memperlihatkan semua kombinasi dari barang maupun jasa yang memberikan tingkat kepuasan yang sama kepada seorang konsumen. Kurva *indifference* menunjukkan bahwa kesediaan konsumen yang berbeda untuk mengganti barang, dalam hal ini barang yang dimaksud merupakan barang substitusi sempurna yang berarti barang yang saling menggantikan satu barang untuk barang lainnya. Jadi kurva *indifference* menggambarkan situasi tukar menukar antara barang atau jasa tersebut (Sukirno, 2005).

## 2. Teori Transportasi

Transportasi berasal dari kata *transportate*, dimana kata *trans* berarti mengangkut atau membawa. Dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah

membawa atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat tujuan. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dan penumpang dari suatu tempat ke tempatlainnya. Adapun dua unsur yang paling penting yaitu perpindahan atau pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari komoditi dan penumpang ke tempat lain (Salim, 2006).

Transportasi juga dapat diartikan sebagai perpindahan komoditi dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi berarti proses pergerakan dan mengalihkan dimana proses ini tidak terlepas dari keperluan alat pendukung untuk menjamin lancar proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan kedudukannya sangat dibutuhkan untuk kelangsungan hidup masyarakat dan juga kelangsungan pembangunan. Transportasi juga sering disebut sebagai urat nadi dari perekonomian dan juga sebagai penunjang pembangunan, jasa transportasi berfungsi agar kegiatan menjadi efektif dan efisien yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat untuk memenuhi atau melayani berbagai kegiatan di berbagai sektor ekonomi (Adisasmita, 2014).

Pergerakan yang terjadi pada sistem transportasi tentu saja membutuhkan moda transportasi dan prasarana tempat moda tersebut bergerak yang biasa disebut dengan jaringan. Jaringan dalam sistem transportasi tersebut meliputi jaringan jalan raya, rel kereta api, terminal, pelabuhan laut dan sebagainya. Menurut (Sukarto, 2006) adapun lima unsur pokok transportasi yaitu:

- a. Manusia, yang membutuhkan transportasi

- b. Barang, yang diperlukan manusia
- c. Kendaraan, sebagai sarana transportasi
- d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi, sebagai pengelola transportasi

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ketempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perludiketahui terlebih dulu ciri penumpangan barang, kondisi sarana dan konstruksiprasarana, serta pelaksanaan transportasi.

Dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat agar lebih baik, diperlukan adanya kebijakan yang tegas pada sektor transportasi, sehingga sistem transportasi menjadi lebih efektif. Menurut (Yanti, 2017) Kebijakan jasa transportasi perlu memenuhi 3 aspek penting, yaitu:

- a. Dapat memastikan adanya keberlanjutan transportasi untuk membantu meningkatkan standar kehidupan yang lebih baik.
- b. Dapat mendorong dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat umum.
- c. Manfaat yang didapatkan dari sektor transportasi juga bisa nikmati seluruh golongan masyarakat.

### **3. Teori Pemilihan Moda Transportasi**

Pemilihan moda transportasi tergantung pada individu konsumen sesuai dengan kehendak dan keinginannya. Pemilihan setiap individu biasanya akan berbeda anatara satu dengna yang lainnya. Akan tetapi tidak memungkiri jika

terjadi kesamaan pilihan sehingga membentuk pilihan yang sama. Menurut (Khisty, 2005) Keputusan dalam pemilihan moda transportasi didasarkan pada pertimbangan beberapa faktor seperti waktu, jarak, efisiensi biaya, keamanan dan kenyamanan.

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi setiap orang untuk mengetahui proporsi setiap individu dalam menggunakan setiap moda transportasi (Tamin, 2000). Pemilihan moda transportasi sangat sulit untuk digambarkan meskipun dihadapkan diantara dua pilihan diantaranya (pribadi dan umum). Hal ini disebabkan oleh banyaknya faktor dalam yang sulit untuk dilihat seperti kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan angkutan tersebut.

Permintaan terhadap perjalanan memiliki kesamaan dengan permintaan ekonomi. Oleh sebab itu permintaan terhadap jasa transportasi disebut juga sebagai permintaan turunan (*deriveds demand*) yang disebabkan oleh adanya permintaan terhadap barang dan jasa lain (Adriansyah, 2015).

Menurut (Salim, 2006) pada dasarnya permintaan terhadap jasa transportasi disebabkan oleh:

- a. Kebutuhan individu atau konsumen untuk melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang lainnya.
- b. Permintaan terhadap angkutan barang agar tersedia di tempat yang diinginkan oleh konsumen. Pada angkutan orang atau penumpang perilaku turunan dari kebutuhan dapat dilihat pada perjalanan untuk sampai ke lokasi tujuan, misalnya ke kantor, berenang ke pantai, dan lain sebagainya. Maka faktor yang mempengaruhi jumlah kunjungan atau perjalanan ke tempat

tertentu merupakan tingkat pencapaian atau tujuan dari perjalanan, dan harga untuk mencapai tempat tujuan tersebut. Dapat dilihat bahwa perjalanan terjadi karena adanya aktivitas masyarakat. Dengan meningkatnya aktifitas masyarakat maka tingkat perjalanan juga akan meningkat.

Menurut (Adisasmita, 2010) ada beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi, diantaranya:

a. Sifat-sifat muatan

Komoditas yang akan diangkut yang nilainya tinggi dengan volume yang besar akan diangkut dengan moda transportasi udara. Sedangkan komoditas dengan nilai jual yang rendah dan volume yang besar akan diangkut dengan moda transportasi darat.

b. Biaya Transportasi

Semakin rendah tarif jasa transportasi maka permintaan terhadap moda transportasi akan meningkat. Beragamnya biaya transportasi merupakan salah satu faktor dalam pemilihan jenis jasa transportasi.

c. Tarif Transportasi lainnya

Tarif yang ditawarkan oleh penyedia jasa lainnya dengan rute perjalanan yang sama dengan harga yang berbeda akan mempengaruhi pilihan masyarakat dalam memilih jasa transportasi.

d. Pendapatan pengguna jasa

Tingkat pendapatan dapat mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi. Jika pendapatan masyarakat/penumpang meningkat maka

permintaan akan jasa transportasi juga akan meningkat, begitu juga sebaliknya.

e. Kecepatan Angkutan

Pemilihan moda angkutan atau transportasi bergantung pada banyak atau sedikitnya waktu yang dimiliki oleh penumpang. Masyarakat yang memiliki waktu terbatas cenderung memilih moda transportasi yang cepat, kecepatan transportasi menentukan pilihan akan jasa transportasi yang akan digunakan penumpang. Jika penumpang yang memiliki banyak waktu luang biasanya akan cenderung menggunakan transportasi yang menyuguhkan perjalanan yang santai. Kecepatan transportasi sangat dibutuhkan dalam permintaan jasa transportasi terutama dalam pengangkutan barang yang akan cepat rusak atau barang yang akan dijual di pasar.

f. Kualitas Pelayanan

Kualitas layanan terbagi atas frekuensi pelayanan, standar pelayanan, Kenyamanan, ketepatan, keamanan dan keselamatan penumpang.

#### **4. Bus Trans Padang**

Trans Padang merupakan layanan angkutan publik di Kota Padang yang mulai beroperasi pada Februari 2014, dengan jumlah bus 15 unit bus dan jumlah halte 37 unit. Rute Trans Padang adalah Pasar Raya Padang –Lubuk Buaya dengan jarak 33 KM dalam satu trayek dengan halte utama adalah halte Imam Bonjol. Seiring dengan kebutuhan penumpang, halte Trans Padang terus ditambah sehingga halte bus Trans Padang sampai Tahun 2020 berjumlah 76 halte (*Dinas Perhubungan Kota Padang, 2021*).

Trans Padang merupakan alat transportasi publik dengan muatan penumpang 40 orang. Akan tetapi semenjak adanya covid 19 maka diterapkan *physical distancing* dimana satu bus dapat menampung 14 penumpang saja. Trans Padang beroperasi melalui jalan utama sampai batas kota. Trans Padang terdiri dari dua koridor yaitu Koridor I dan Koridor IV. Koridor I beroperasi dari Pasar Raya - Lubuk Buaya - Batas Kota, pada koridor I jumlah bus atau jumlah armada ada 25 buah bus yang mana sebanyak 22 buah bus beroperasi sisanya 3 buah bus sebagai pengganti apabila bus yang beroperasi mengalami kerusakan. Koridor IV beroperasi dari Teluk Bayur - By Pass-Anak Air, pada koridor IV jumlah bus atau jumlah armada ada 10 buah. Trans Padang merupakan transportasi publik yang dapat diandalkan karena Halte Trans Padang ada di semua jalan utama dan mudah dijangkau, kemudian tarif Trans Padang juga relatif lebih murah yaitu untuk umum Rp. 3500 dan bagi pelajar Rp. 1500. Kemudian pada tahun 2017 sistem pembayaran Trans Padang sudah bisa menggunakan kartu Brizzi BRI (*Dinas Perhubungan Kota Padang, 2021*).

## **B. Penelitian Terdahulu**

Penelitian yang terdahulu yang dilakukan oleh Rusy Dina, Akhirmen, Novya Zulva Riani (2016) dengan judul ‘Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang’ penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dan tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial penerimaan

responden dan kepemilikan kendaraan pribadi tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap bus Trans Padang sedangkan kualitas pelayanan dan tarif Trans Padang berpengaruh signifikan terhadap terhadap preferensi masyarakat akan bus Trans Padang.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Paulley, N., Balcombe, R. Et al. Dan 5 author lainnya dengan judul "The Demand for Public Transportation: The Effect of Fares, Quality of Service, Income and Car Ownership. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor faktor yang mempengaruhi permintaan angkutan umum di Inggris Raya. Dengan variabel terikatnya permintaan masyarakat terhadap angkutan umum,

sedangkan variabel bebasnya adalah tarif, kualitas pelayanan, pendapatan dan kepemilikan mobil. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas pelayanan seperti halte, karakteristik kendaraan, rute dll mempengaruhi permintaan. Sedangkan kepemilikan kendaraan pribadi dan tingkat pendapatan tidak berpengaruh signifikan terhadap permintaan angkutan umum di perkotaan Inggris Raya.

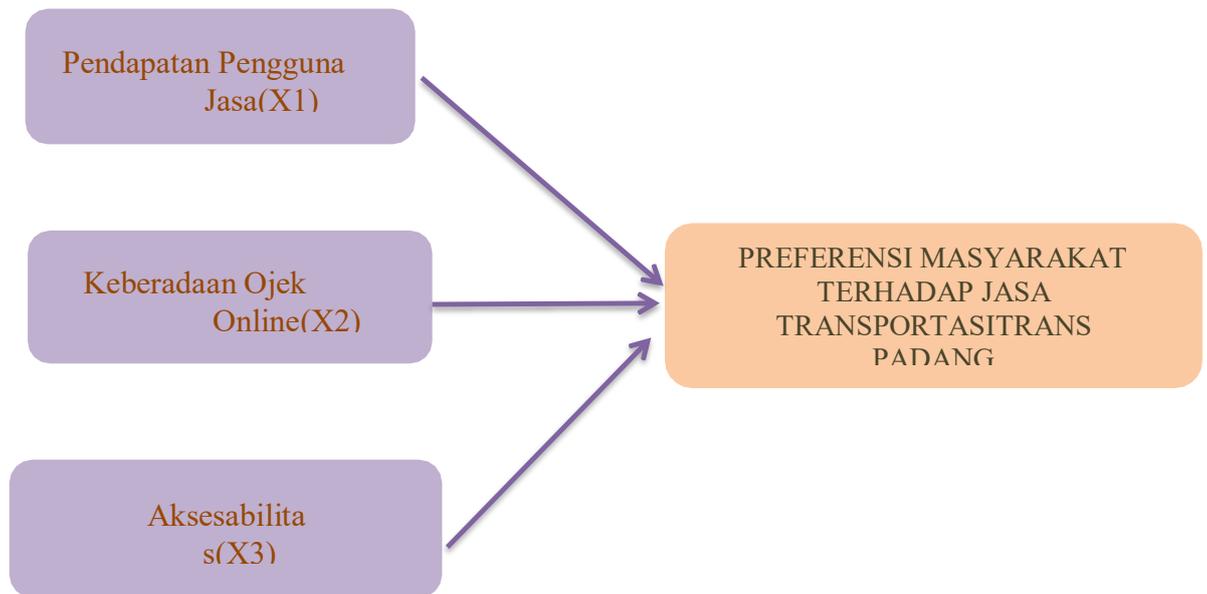
Penelitian yang dilakukan oleh (Pratiwi, 2016) bertujuan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan masyarakat terhadap transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh. Variabel independen yang terdiri dari pendapatan, jarak, dan waktu dari tempat kerja sedangkan variabel dependent nya adalah permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Koetaradja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan variabel pendapatan, jarak dan waktu dari rumah berpengaruh signifikan terhadap

permintaan bus Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.

Selanjutnya menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Mohibullah Rahmad dan Shosi Mizokami (2019) dengan judul *Demand and Driver Supply Implications of Regular Public Transportation System For Policy Makers: A Case Study of Kandahar City, Afghanistan*. Penelitian ini menggunakan survei perjalanan dengan menggunakan pendekatan Revealed dan State Preference yang bertujuan untuk mengetahui perilaku perjalanan dengan berfokus pada faktor faktor yang penentu yang mempengaruhi permintaan moda transportasi umum dengan menggunakan pemodelan pilihan diskrit. Variabel dependent dalam penelitian ini adalah permintaan moda transportasi umum sedangkan variabel independent terdiri dari waktu tempuh, biaya perjalanan. Hasil penelitian menunjukkan waktu tempuh dan biaya perjalanan berpengaruh signifikan positif terhadap permintaan transportasi umum. Kemudian koefisien usia, jenis kelamin, kepemilikan mobil dan juga pendapatan juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan transportasi umum.

### **C. Kerangka Konseptual**

Tahap yang penting dalam suatu penelitian merupakan menyusun kerangka konsep. Konsep merupakan sebuah abstraksi dari suatu realitas agar dapat dikomunikasikan dan membentuk suatu teori yang menjelaskan keterkaitan antar variabel baik yang akan diteliti maupun yang tidak diteliti. Kerangka konsep akan membantu peneliti menghubungkan hasil penemuan dengan teori (Nursalam, 2008) Kerangka konseptual merupakan gambaran umum penelitian yang akan dilakukan. Dari kerangka konseptual yang ditulis telah digambarkan prosedurnya dan apa yang akan dikaji didalam penelitian



(Hernawati & Kamila, 2017).

Transportasi merupakan urat nadi dari perekonomian, transportasi sangat penting dalam dalam aktivitas perekonomian suatu daerah dimana dengan adanya transportasi dapat mempermudah arus barang dan manusia. Dengan demikian sangat perlu adanya sistem yang baik dalam pengaturannya. Namun pada dasarnya setiap individu memiliki preferensi yang berbeda dalam menentukan pilihan moda transportasi yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhannya. Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan diantaranya pendapatan konsumen, keberadaan barang substitusi dalam penelitian ini adalah ojek online dan aksesibilitas moda transportasi itu sendiri. Kerangka konseptual digambarkan sebagai berikut:

#### D. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah, maka dapat diajukan hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga pendapatan pengguna jasa mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.

$$H_0: \beta_1 = 0$$

$$H_a: \beta_1 \neq 0$$

2. Diduga keberadaan ojek online mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.

$$H_0: \beta_2 = 0$$

$$H_a: \beta_2 \neq 0$$

3. Diduga aksesibilitas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.

$$H_0: \beta_3 = 0$$

$$H_a: \beta_3 \neq 0$$

4. Diduga secara bersama-sama pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesibilitas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang.

$$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3$$

$$H_a: \text{salah satu koefisien } \beta \neq 0$$

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan hasil yang dikemukakan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengemukakan beberapa simpulan antara lain:

1. Pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang. Semakin besar tingkat pendapatan konsumen maka preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang juga mengalami peningkatan.
2. Keberadaan ojek online berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang. Semakin besar keberadaan ojek online maka preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang juga mengalami peningkatan.
3. Aksesibilitas bus Trans Padang berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang. Semakin besar aksesibilitas bus Trans Padang maka preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang juga mengalami peningkatan.
4. Pendapatan, keberadaan Ojek Online dan aksesibilitas secara bersama-sama signifikan mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. variabel pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesibilitas mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

## **B. Saran**

Dari simpulan diatas dapat penulis kemukakan beberapa saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Bagi pemerintah diharapkan agar dapat membuatkan jalur khusus untuk BRT Trans Padang agar waktu perjalanan menjadi lebih efisien terutama pada saat jam sibuk atau pada saat terjadi kemacetan.
2. Bagi masyarakat Kota Padang sebaiknya mempertimbangkan untuk menggunakan Bus Trans Padang dikarenakan adanya transportasi adalah bentuk pelayanan pemerintah Kota Padang terhadap masyarakat Kota Padang. Adapun keuntungan menggunakan Bus Trans Padang seperti tarif yang relatif lebih murah dibandingkan transportasi lainnya dan fasilitas yang telah disubsidi oleh pemerintah agar dapat digunakan dengan bijak.
3. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti faktor-faktor lainnya yang dapat mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang, mengingat penelitian ini hanya mampu menjelaskan 24,90 % dari preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat Fathoni. (2011). *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. PT. Rineka Cipta.
- Adisasmita, R. (2010). *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Graha Ilmu.
- Adisasmita, R. (2014). *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Graha Ilmu.
- Adriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Amin, N., & Adry, M. R. (2018). ANALISA ABILITY TO PAY PENGGUNA JASA KERETA API SIBINUANG PADANG-PARIAMAN. *Jurnal Ecosains Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan, Volume 7*, 111–120. <https://doi.org/https://doi.org/10.24036/ecosains.11066457.00>
- Dina, R., Akhirmen, & Riani, N. Z. (2016a). Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang. *Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang*, 91–100. <http://ejournal.unp.ac.id/index.php/ecosains/article/view/109766>
- Dina, R., Akhirmen, & Riani, N. Z. (2016b). ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS TRANS PADANG. *Jurnal Ecosains Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan, Volume 5*, Hal 91-100. <https://doi.org/10.24036/ecosains.10976657.00>
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19* (5th ed.).
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. (2003). *Ekonometrika Dasar*. Erlangga.
- Harish, A. G., & Wardhana, A. (2016). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PEMBENTUK PREFERENSI KONSUMEN GO-JEK DI KOTA JAKARTA. *E-Proceeding of Management, Vol.3, No.*
- Hernawati, & Kamila. (2017). *Buku Ajar Bidan Kegawatdaruratan Maternal dan Neonatal*. Trans Info Media.