

ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS TRANS PADANG

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S1)

Pada Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi

Universitas Negeri Padang



Oleh :

**RUSY DINA
NIM : 1103386/2011**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2016**

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS TRANS
PADANG**

Nama : Rusy Dina
Nim/Bp : 1103386 / 2011
Keahlian : Ekonomi Publik
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Fakultas : Ekonomi

Padang, Februari 2016

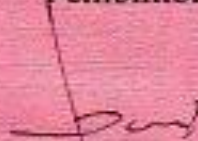
DISETUJUI OLEH:

Pembimbing I



Drs. Akhirmen, M.Si
NIP: 19621105 198703 1 002

Pembimbing II



Novya Zulva Riani, SE, M.Si
NIP.19711104 200501 2 001

Diketahui oleh:

Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan



Drs. Ali Anis, M.S
NIP: 19591129 198602 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

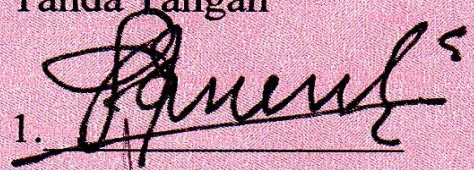
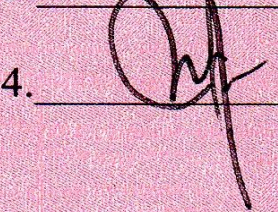
**Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan Di Depan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi
Universitas Negeri Padang**

ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS TRANS PADANG

Nama : Rusy Dina
Nim/Bp : 1103386 / 2011
Keahlian : Ekonomi Publik
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Fakultas : Ekonomi

Padang, Februari 2016

Penguji

No. Jabatan	Nama	Tanda Tangan
1. Ketua	: Drs. Akhirmen, M.Si	1. 
2. Sekretaris	: Novya Zulva Riani, SE, M.Si	2. 
3. Anggota	: Drs. Zul Azhar, M.Si	3. 
4. Anggota	: Mike Triani, SE, MM	4. 

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rusy Dina
Nim/BP : 1103386/2011
Tempat/ Tgl Lahir : Padang, 20 Oktober 1992
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Keahlian : Ekonomi Publik
Fakultas : Ekonomi
Alamat : Jln. Gaduang Padang Sarai, Padang
No. Hp/Teip : 089696499953/-
Judul Skripsi : Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya tulis (skripsi) saya ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana), baik di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penilaian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan menyebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. 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 yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

Padang, Januari 2016
Yang menyatakan



Rusy Dina
Nim. 1103386/2011

ABSTRAK

Rusy Dina (2011/1103386) : Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang. Skripsi Program Studi Ekonomi Pembangunan. Fakultas Ekonomi. Universitas Negeri Padang. Di bawah Bimbingan Bapak Drs. Akhirmen, M.Si dan Ibu Novya Zulva Riani, SE,M.Si.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh: (1) Penerimaan responden terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang. (2) Kualitas layanan Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang. (3) Kepemilikan kendaraan pribadi roda dua terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang. (4) Tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang. (5) secara bersama-sama penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua dan tarif terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang.

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dan asosiatif. Data dalam penelitian ini adalah data primer yang diambil pada bulan Agustus 2015. Teknik pengumpulan data adalah dengan penyebaran kuesioner dan observasi langsung. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna jasa transportasi Trans Padang, dengan pengambilan sampel sebanyak 100 orang responden. Adapun analisis induktif dalam penelitian ini mencakup (1) Analisis regresi linear berganda; (2) Uji multikolinearitas; (3) Uji heterokedastisitas; (4) Koefisien determinasi; (5) Uji t; dan (5) Uji F.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Secara parsial penerimaan responden tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang dengan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($1,822 < 1,985$) dan nilai sig ($0,072 > \alpha=0,05$). (2) Secara parsial kualitas layanan berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang dengan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($4,758 > 1,985$) dan nilai sig ($0,000 < \alpha=0,05$). (3) Secara parsial kepemilikan kendaraan pribadi roda dua tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang dengan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($-0,215 > -1,985$) dan nilai sig ($0,831 > \alpha=0,05$). (4) Secara parsial tarif Trans Padang berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang dengan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($-2,194 < -1,985$) dan nilai sig ($0,031 < \alpha=0,05$). (5) Secara bersama-sama kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat adalah sebesar 23,2% dengan nilai $F_{hitung} > F_{table}$ ($7,155 > 2,467$).

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka diharapkan kepada pemerintah agar meningkatkan kualitas layanan Trans Padang seperti, menjaga lingkungan halte dan bus, serta meningkatkan pelayanan dari petugas Bus Trans Padang. Pemerintah diharapkan dapat menjaga kestabilan tarif Trans Padang, agar masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi publik daripada menggunakan kendaraan pribadi.

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT., yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang**. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Drs. Akhirmen, M.Si selaku pembimbing I dan Ibu Novya Zulva Riani, SE, M.Si selaku pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, saran, dan waktu untuk menyelesaikan skripsi ini. Selain itu, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Yunia Wardi, Drs. M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan fasilitas kuliah dan izin dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Alianis, M.S selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi.

3. Ibu Novya Zulva Riani, SE,M.Si, selaku sekretaris Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi.
4. Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si, selaku penguji I dan Ibu Mike Triani, SE, MM, selaku penguji II saya yang telah bersedia menguji dan memberikan masukan dalam penyempurnaan skripsi saya ini.
5. Dosen serta Staf Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan pengetahuan yang bermanfaat selama penulis menyelesaikan skripsi ini.
6. Staf Administrasi program studi Ekonomi Pembangunan, Staf Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang, dan pegawai pustaka yang telah mebanu penulis dalam pengurusan surat-surat untuk kelancaran penulisan skripsi dan memberikan kesempatan kepada penulis untuk meminjamkan buku di perpustakaan Fakultas Ekonomi dan perpustakaan Universitas Negeri Padang.
7. Seluruh pihak dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Padang yang sangat membantu penulis dalam memperoleh data untuk penelitian ini.
8. Seluruh pihak dari UPT. Trans Padang yang sangat membantu penulis dalam memperoleh data untuk penelitian ini serta dukungan yang telah diberikan.
9. Seluruh responden pengguna Bus Trans Padang, terima kasih atas kerjasamanya dalam proses mencari data dan informasi.

10. Teristimewa penulis persembahkan kepada Ibunda dan Ayahanda tercinta, serta Kakak dan Adik tercinta yang telah memberikan kesungguhan doa, bantuan moril dan materil kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Rekan-rekan seperjuangan Ekonomi Pembangunan angkatan 2011 yang telah memberikan dorongan moral kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
12. Serta kepada semua yang sudah berkontribusi namun secara tidak sengaja tidak dapat saya sebutkan, saya ucapkan terima kasih.

Semoga semua yang telah diberikan kepada penulis akan mendapat ridho dari Allah SWT. Penulis menyadari, walaupun sudah berusaha semaksimal mungkin masih ada kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Untuk itu, penulis mohon maaf dan selalu mengharapkan informasi baik saran maupun kritik dari pembaca demi kesempurnaan penulisan skripsi ini.

Akhir kata dengan kerendahan hati dan kekurangan yang ada, penulis berharap semoga skripsi ini mempunyai arti dan memberikan manfaat bagi pembaca.

Padang, Februari 2016
Penulis

Rusy Dina

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN	
HIPOTESIS	
A. Kajian Teori	9
1. Teori Preferensi Konsumen.....	9
a. Pendekatan <i>Marginal Utility</i>	11
b. Pendekatan <i>Indifference</i>	11
2. Teori Utilitas Konsumen	13
a. Utilitas Konsumen ketika Barang ketika Terjadi	
Kenaikan Pendapatan	15

b. Utilitas Konsumen ketika Barang Berhubungan	
Substitusi	16
c. Utilitas Konsumen ketika Barang dipengaruhi	
Selera.....	17
3. Teori Barang Publik	18
4. Konsep Kualitas Layanan (Jasa).	21
5. Konsep Transportasi.....	23
6. Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Transportasi Publik	25
a. Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi	27
b. Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua	
terhadap Preferensi.....	27
c. Pengaruh Kualitas Layanan terhadap Preferensi	28
d. Pengaruh Tarif terhadap Preferensi	28
B. Penelitian Sejenis.....	29
C. Kerangka Konseptual.....	31
D. Hipotesis.....	33

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	34
C. Populasi dan Sampel.....	35
D. Jenis dan Sumber Data.....	36
E. Teknik Pengumpulan data.....	37

F. Variabel dan Definisi Operasional	37
a. Variabel Penelitian.....	37
b. Definisi Operasional	38
G. Teknik Analisis Data.....	39
1. Analisis Deskriptif..	39
2. Analisis Induktif.....	43
a. Uji Asumsi Klasik.....	43
b. Analisis Regresi Linear Berganda	46
c. Koefisien Determinasi (R^2).....	48
d. Pengujian Hipotesis	48

BAB IV TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Penelitian	51
1. Gambaran Umum Kota Padang.....	51
2. Gamabran Umum Trans Padang.....	52
3. Analisis Deskriptif.....	52
4. Analisis Induktif (Inferensial)	65
B. Pembahasan	74
1. Pengaruh Penerimaan Responden terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang	74
2. Pengaruh Kualitas Layanan Trans Padang terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang	76
3. Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua	

terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang.....	77
4. Pengaruh Tarif Trans Padang terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang	78
5. Pengaruh Penerimaan Responden, Kualitas Layanan, Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua, dan Tarif Trans Padang terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang	80
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	82
B. Saran.....	84
DAFTAR PUSTAKA	86
LAMPIRAN.....	88

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
1. Tabel 1.1 Perkembangan Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Masyarakat di Kota Padang.....	2
2. Tabel 1.2 Tarif Angkutan Umum Kota Padang Tahun 2015.....	5
3. Tabel 2.1 Klasifikasi Barang.....	20
4. Tabel 3.1 Tingkat Signifikansi dan Nilai-nilai Kritis Kolmogorov-Smirnov.....	46
5. Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Karakteristik Usia... ..	53
6. Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden.....	54
7. Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Pekerjaan Responden.....	55
8. Tabel 4.4 Rata-rata Skor dan Tingkat Capaian Responden Preferensi Masyarakat akan Trans Padang.....	56
9. Tabel 4.5 Pendapatan Penumpang Bus Trans Padang.....	57
10. Tabel 4.6 Rata-rata Skor dan Tingkat Capaian Responden Kualitas Layanan Trans Padang Berdasarkan Indikator Halte.....	58
11. Tabel 4.7 Rata-rata Skor dan Tingkat Capaian Responden Kualitas Layanan Trans Padang Berdasarkan Indikator Bus.....	60
12. Tabel 4.8 Rata-rata Skor dan Tingkat Capaian Responden Kualitas Layanan Trans Padang Berdasarkan Indikator Petugas.....	61
13. Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua.....	62
14. Tabel 4.10 Tarif Trans Padang.....	64
15. Tabel 4.11 Hasil Uji Multikolinearitas.....	65

16. Tabel 4.12 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	66
17. Tabel 4.13 Hasil Uji Normalitas.....	67
18. Tabel 4.14 Nilai Dugaan Koefisien Regresi Variabel Bebas terhadap Variabel Terikat.....	68
19. Tabel 4.15 Nilai Penduga Koefisien Regresi.....	71
20. Tabel 4.16 Hasil Uji F.....	73

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
1. Gambar 2.1 Indifference Curve Barang Publik dan Bukan Barang Publik.....	17
2. Gambar 2.2 Barang Publik dan Bukan Barang Publik ketika terjadi Kenaikan Pendapatan.....	18
3. Gambar 2.3 Barang Publik dan Bukan Barang Publik ketika Barang Berhubungan Substitusi.....	19
4. Gambar 2.4 Barang Publik dan Bukan Barang Publik yang dipengaruhi Selera.....	20
5. Gambar 2.5 Kerangka Konseptual.....	32

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Angket Penelitian.....	88
2. Analisis Regresi Linear Berganda.....	93
3. Uji Heterokedastisitas.....	93
4. Uji Normalitas.....	94
5. Uji Multikolinearitas.....	94
6. Tabel t.....	95
7. Tabel F.....	98
8. Tabel Distribusi Frekuensi Penelitian.....	101
9. Surat Izin Penelitian.....	106

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi sebagai dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting, yaitu menentukan keberhasilan pembangunan. Perekonomian diartikan sebagai kondisi yang meliputi berbagai kegiatan yang dikelompokkan dalam kegiatan produksi, transaksi, distribusi dan konsumsi. Kondisi perekonomian terdiri dari beberapa tahapan, yaitu perekonomian tradisional dan perekonomian yang transisi. Perkembangan perekonomian menurut tahapannya mencerminkan kondisi transpotasinya.

Kota Padang dengan jumlah penduduk sebanyak 876.678 jiwa ini akan transisi menuju kota metropolitan. Kota Padang mempunyai aksesabilitas tinggi dengan adanya pelabuhan dan bandara sebagai jalur utama mobilitas masyarakat yang menghubungkan dengan provinsi- provinsi lain yang ada di pulau Sumatera. Kota Padang memiliki kegiatan transportasi yang cukup padat dan besar. Setiap tahunnya jumlah pendapatan perkapita masyarakat kota Padang yang diikuti dengan meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor selama beberapa tahun

terakhir. Perkembangan pertumbuhan kendaraan bermotor dan pendapatan perkapita masyarakat tahun 2009 – 2012 dapat dilihat pada Tabel 1.1 di bawah ini.

Tabel 1.1
Perkembangan Kendaraan Bermotor dan Pendapatan
Masyarakat di Kota Padang

No	Tahun	Jumlah Kendaraan Roda Dua	Laju (%)	Pendapatan Perkapita (Juta Rp)	Laju (%)
1	2008	285.450	-	22.119.013,88	-
2	2009	241.683	-15,33	23.519.083,98	6,33
3	2010	326.341	35,03	25.986.570,68	10,49
4	2011	786.735	141,1	28.567.350,35	9,93
5	2012	305.590	-61,16	31.368.421,77	9,81

Sumber : (BPS Sumbar) Padang Dalam Angka 2014

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa tahun 2011 terjadi lonjakan atau peningkatan jumlah kendaraan bermotor yaitu terdapat sekitar 786 ribu unit sepeda motor. Hal ini menunjukkan semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi. Kendaraan bermotor roda dua menjadi salah satu alternatif angkutan yang digunakan sehari-hari oleh masyarakat. Tingginya penggunaan kendaraan roda dua di kalangan masyarakat akan menimbulkan masalah transportasi seperti kemacetan. Hal ini menarik perhatian pemerintah untuk menciptakan angkutan umum yang mempunyai daya tampung penumpang dengan kapasitas besar.

Bus Rapid Transit (BRT) salah satu solusi yang sedang populer digunakan di kota-kota besar Indonesia untuk mengatasi masalah kemacetan. *Bus Rapid Transit* adalah salah satu jenis alat transportasi publik yang memberikan layanan

lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi sejenis lainnya. *Bus Rapid Transit* memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. BRT menawarkan kenyamanan, keamanan, keselamatan, efisiensi waktu dan biaya. Tarif yang terjangkau bagi semua kalangan masyarakat karena menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh maupun dekat.

Jika dilihat dari Tabel 1.1 pendapatan perkapita yang setiap tahunnya mengalami peningkatan, maka diharapkan preferensi masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Padang juga meningkat. Dan jika pengguna kendaraan pribadi roda dua atau sepeda motor semakin meningkat, maka preferensi masyarakat terhadap Bus Trans Padang akan menurun, begitupun sebaliknya.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan kota Padang jumlah penumpang yang menaiki Bus Trans Padang selama tahun 2015 pada Januari- Juli antara lain; pada bulan Januari jumlah penumpang sebanyak 188.712 orang, Februari sebanyak 162.161 orang, Maret sebanyak 174.251 orang, April sebanyak 199.880 orang, Mei sebanyak 212.315 orang, Juni sebanyak 179.294 orang, Juli sebanyak 156.460 orang. Dilihat dari data tersebut bahwa setiap bulannya penumpang yang menaiki Bus Trans Padang cenderung meningkat, artinya masyarakat cenderung untuk memilih menggunakan Bus Trans Padang untuk bepergian. Untuk itu pemerintah kota Padang merencanakan akan menambah 10 armada bus pada tahun 2016 (sumber: sumbarsatu.com, 2016).

Kota Padang baru memiliki Bus Trans Padang sebanyak 15 bus sampai saat ini. Bus Trans Padang memuat kapasitas penumpang sebanyak 40 orang,

dimana 20 orang duduk dan 20 lagi untuk orang berdiri dengan pegangan tangan, serta dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk prioritas untuk penumpang lanjut usia, ibu hamil, dan penumpang membawa anak serta berkebutuhan khusus. Adapun rute yang dilalui Bus Trans Padang yaitu koridor satu yang dimulai dari Jalan Bagindo Azizchan, selanjutnya Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Rasuna Said, Jalan Khatib Sulaiman, Jalan Prof. Dr. Hamka dan rute terakhir Jalan Adinnegoro (Bebas Ensiklopedia, 2015)

Penggunaan angkutan pribadi yang semakin meningkat oleh masyarakat akan menyebabkan kepadatan di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan masalah transportasi. Masalah transportasi yang sering timbul yaitu kemacetan, sehingga menimbulkan ketidakefisiensian dalam perekonomian. Kemacetan akan menimbulkan beberapa dampak buruk seperti ketidak lancaran arus barang, inefisiensi waktu bagi para pekerja, jumlah kecelakaan yang meningkat, pemborosan bahan bakar, polusi udara dan sebagainya (Tamin, 2000:493).

Kepadatan lalu lintas paling sering terjadi di jalan utama Kota Padang yaitu Jl. Khatib Sulaiman pada waktu pagi dengan kepadatan sebesar 2.550 kendaraan/jam, karena jalan ini berada di kawasan pusat perkantoran dan bisnis (dalam jurnal Yanismai, 2003) . Kemacetan terjadi karena kapasitas jalan yang tersedia tidak bisa menampung volume kendaraan yang berada pada jalan tersebut. Adapun kepadatan lalu lintas atau daya tampung suatu ruas jalan yang normal adalah 2200 smp/jam dengan lebar jalan ± 10 meter atau jalan 2 (dua) arah (*Road in Urban Areas* dalam jurnal Ningsih, 2010). Artinya bahwa

kepadatan yang terjadi di Jl.Khatib Sulaiman tersebut berada di atas rata-rata kepadatan normal, maka diperlukan transportasi publik yang bisa mengangkut jumlah penumpang dengan kapasitas besar. Hal inilah yang menyadarkan pemerintah untuk menyediakan Bus Trans Padang.

Menurut Basuki (2008), adapun kerugian yang paling dasar dari kemacetan lalu lintas adalah kerugian waktu tempuh yang mana akan mengakibatkan pemborosan bahan bakar sehingga biaya operasi kendaraan bertambah. Dengan bertambahnya biaya operasi kendaraan yang disebabkan oleh kemacetan, maka disinilah pemerintah mengambil kebijakan yang tepat untuk menetapkan tarif/ongkos transportasi umum lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini dapat menarik perhatian masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum daripada angkutan pribadi. Pada Tabel 1.2 berikut memperlihatkan tarif angkutan secara umum di kota Padang.

Tabel 1.2
Tarif Angkutan Umum Kota Padang Tahun 2015

No	Jenis Angkutan	Tarif	Jarak
1.	Mikrolet	Rp 3.000	Per-perjalanan
2.	Bis Kota	Rp 4.000	Per-perjalanan
3.	Taksi	Rp 3.000/6.000	Per-Km
4.	Bus Trans Padang	Rp 3.500	Per-perjalanan

Sumber: padang.go.id 2015

Tabel 1.2 di atas menunjukkan bahwa secara umum tarif angkutan termurah adalah angkutan umum kelas ekonomi seperti mikrolet, dan bis kota. Sedangkan angkutan umum kelas eksekutif adalah taksi, karena taksi memiliki fasilitas dan

pelayanan yang lebih baik daripada angkutan kelas ekonomi. Oleh sebab itu, pemerintah kota dan penyedia jasa transportasi dituntut untuk lebih meningkatkan kualitas pelayanan jasa transportasi umum agar masyarakat lebih suka menggunakan transportasi umum daripada menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan penjelasan di atas, untuk mengetahui preferensi masyarakat akan layanan dan penyediaan jasa transportasi BRT maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dan memilih judul **“Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka pertanyaan penelitian yang akan dipecahkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sejauhmana penerimaan responden mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang?
2. Sejauhmana kualitas layanan Trans Padang (selera konsumen) mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang?
3. Sejauhmana kepemilikan kendaraan pribadi roda dua (barang substitusi) mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang?
4. Sejauhmana tarif Trans Padang mempengaruhi Preferensi masyarakat akan Trans Padang?

5. Sejauhmana penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis :

1. Pengaruh penerimaan responden terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.
2. Pengaruh kualitas layanan Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.
3. Pengaruh kepemilikan kendaraan pribadi roda dua terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.
4. Pengaruh tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.
5. Pengaruh penerimaan responden, kualitas layanan Trans Padang, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna dan bermanfaat :

1. Bagi penulis dapat menambah pengetahuan tentang masalah-masalah yang berkaitan dengan pendapatan masyarakat, kualitas suatu pelayanan publik, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua dan Tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang serta dapat memberikan

sumbangan pikiran untuk mengatasi hal tersebut dan sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

2. Untuk pengembangan ilmu pengetahuan terutama ilmu ekonomi mikro, ekonomi publik, dan ekonomi pembangunan khususnya tentang preferensi akan jasa transportasi publik yaitu Bus Trans Padang.
3. Pengambil kebijakan, sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil dan menentukan kebijakan terutama yang menyangkut persoalan mikroekonomi khususnya masalah yang berhubungan dengan penerimaan responden, kualitas layanan publik, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, Tarif Trans Padang dan preferensi masyarakat akan Trans Padang.
4. Peneliti lebih lanjut, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai literatur atau acuan bagi penelitian selanjutnya.

BAB II

KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

A. Kajian Teori

1. Teori Preferensi Konsumen

Preferensi konsumen dapat diartikan sebagai perilaku konsumen yang langsung terlibat dalam mendapatkan, mengkonsumsi dan menghabiskan barang dan jasa, serta proses keputusan yang dibuat konsumen atas produk yang akan dikonsumsi (Nugroho J, 2003:3).

Preferensi konsumen berkaitan dengan perilaku konsumen dalam mengalokasikan pendapatannya untuk membeli dan menggunakan barang atau jasa. Untuk memahami perilaku konsumen adalah dengan menemukan alasan-alasan mengapa orang lebih suka satu barang daripada barang yang lain, dan menyadari bahwa konsumen mempunyai keterbatasan pendapatan yang membatasi jumlah barang yang dibeli oleh konsumen, serta mengetahui pilihan konsumen untuk membeli kombinasi barang-barang yang memaksimalkan kepuasan mereka (Pindyck, 2007:72).

Perilaku konsumen menggabungkan asumsi-asumsi yang realistis tentang rasionalitas dan pengambilan keputusan. Terdapat tiga asumsi dasar untuk menjelaskan tingkah laku individu dalam masalah penetapan pilihan terhadap suatu produk, yaitu (Pindyck, 2007:75)

a. Kelengkapan (*Completeness*)

Kelengkapan dapat digambarkan jika A dan B dalam suatu situasi yang mana setiap orang menspesifikasikan apakah A lebih disukai daripada B, atau B lebih disukai daripada A, atau A dan B sama-sama disukai. Dalam hal ini setiap orang diasumsikan tidak bingung menentukan pilihannya, karena individu tersebut tahu mana pilihan yang terbaik dari berbagai alternatif.

b. Transitivitas (*Transitivity*)

Transitivitas dianggap perlu untuk konsistensi konsumen. Hal ini menunjukkan bahwa jika seorang konsumen mengatakan lebih suka A daripada B, dan lebih menyukai B daripada C, maka ia harus lebih menyukai A daripada C. Dengan demikian konsumen tersebut tidak bisa menjelaskan preferensinya yang saling bertentangan.

c. Lebih Baik Berlebih daripada Kurang

Dalam hal ini konsumen selalu menginginkan lebih banyak barang daripada kurang, dan konsumen akan memilih yang selalu lebih memberikan banyak keuntungan walaupun keuntungan yang didapatkan tidak seberapa.

Jadi dapat disimpulkan bahwa setiap orang akan selalu dapat membuat atau menyusun ranking pada semua situasi atau kondisi mulai dari yang paling disukai hingga yang paling tidak disukai dari berbagai macam barang dan jasa yang tersedia. Namun, dari ketiga asumsi tersebut

tidak menjelaskan preferensi konsumen tetapi lebih menekankan adanya tingkat rasionalitas dan kewajaran pada asumsi tersebut.

Preferensi berhubungan dengan pilihan seseorang dan berbagai kendala yang menyebabkan seseorang menentukan pilihannya. Para ekonom harus menggambarkan bagaimana berbagai kendala tersebut dapat menentukan cara setiap individu membuat pilihan berdasarkan preferensi mereka dengan menggunakan model (Nicholson, 2002:81). Pada dasarnya ada dua pendekatan yang digunakan dalam menjelaskan preferensi konsumen, yaitu pendekatan *marginal utility* dan pendekatan *indifference*.

a. Pendekatan *Marginal Utility*

Pendekatan ini berdasarkan anggapan bahwa kepuasan konsumen bisa diukur dengan uang atau dengan satuan lain. Jika harga setiap barang adalah bersamaan, *utility* akan mencapai tingkat yang maksimum apabila *utility marginal* dari setiap barang adalah sama besar (Sukirno, 2005:155). Jadi, utilitas marjinal dapat diartikan sebagai tambahan utilitas yang diperoleh dari konsumsi tambahan satu unit barang atau jasa. Adapun perubahan utilitas dapat di tulis seperti berikut : (Nicholson, 2002:66).

$$\Delta \text{ Utilitas} = MU_Y \cdot \Delta Y + MU_X \cdot \Delta X \dots\dots\dots(2.1)$$

b. Pendekatan *Indifference*

Pendekatan ini berdasarkan pada anggapan bahwa kepuasan konsumen bisa diukur dengan kurva indifere. Dimana kurva indifere

memperlihatkan semua kombinasi barang atau jasa yang memberikan tingkat kepuasan yang sama kepada seorang konsumen. Kurva indifferen menyiratkan kesediaan konsumen yang berbeda untuk mengganti barang, dalam hal ini barang tersebut merupakan substitusi sempurna, yaitu dua barang dimana yang saling menggantikan satu barang untuk barang lainnya. Maka kurva indifferen menggambarkan situasi tukar menukar antara barang atau jasa tersebut.

Menurut Nicholson (2002:99) ada beberapa faktor yang mempengaruhi preferensi konsumen antara lain :

a. Kendala Anggaran

Pendapatan merupakan uang diterima oleh seseorang yang berguna untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Ketika pendapatan seseorang meningkat dengan asumsi harga-harga tidak berubah maka pilihan konsumen untuk mengkonsumsi barang tersebut akan meningkat.

b. Efek Substitusi

Barang yang memiliki sifat yang saling menggantikan akan mempengaruhi pilihan konsumen untuk mengkonsumsi barang tersebut. Jika harga barang A meningkat, maka konsumen lebih cenderung mengganti pilihan konsumsinya kepada barang yang tidak mengalami peningkatan harga.

c. Kenaikan atau Penurunan Harga

Jika terjadi kenaikan harga pada suatu barang dengan asumsi pendapatan seseorang tersebut tetap, maka seorang konsumen cenderung mengkonsumsi barang yang yang tidak mengalami kenaikan harga, begitupun sebaliknya.

Jadi dapat disimpulkan bahwa preferensi konsumen dipengaruhi oleh sebesar besar pendapatan konsumen tersebut, dan bagaimana pengaruh barang substitusi yang ada, serta adanya pengaruh kenaikan ataupun penurunan harga suatu barang.

2. Teori Utilitas Konsumen

Untuk memenuhi kebutuhannya, seorang konsumen akan memaksimalkan kepuasannya (Sukirno, 2005:154). *Utility* merupakan kepuasan yang diperoleh seseorang dari mengonsumsi sejumlah barang dan jasa. Berdasarkan pendekatan marginal utility, kepuasan konsumen akan maksimal pada saat tambahan kepuasan dari konsumsi unit yang terakhir sama dengan harganya, atau $MU_x = P_x$. Dan untuk konsumsi akan barang yang lebih dari satu, ditunjukkan dalam persamaan $\frac{MU_x}{P_x} = \frac{MU_y}{P_y}$.

Jadi kepuasan maksimal konsumen akan tercapai pada saat, $\frac{MU_x}{P_x} = \frac{MU_y}{P_y}$ yakni jika rasio *marginal utility* terhadap harga barang itu sendiri adalah sama.

Fungsi utilitas konsumen ketika menggunakan barang publik dapat dirumuskan sebagai berikut (Nicholson, 2002:58):

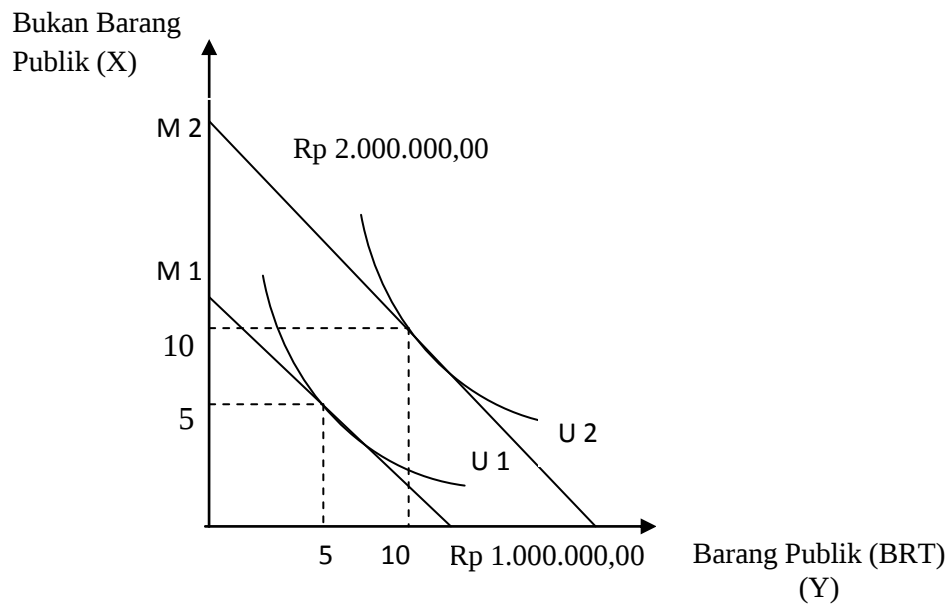
$$U = u(X, Y)$$

Dimana:

X : bukan barang publik

Y : barang publik, dalam hal ini adalah Bus Trans Padang

Seorang konsumen harus menentukan besarnya kombinasi antara barang publik dan bukan barang publik yang akan dia konsumsi untuk memaksimalkan utilitasnya. Gambar 2.1 akan menjelaskan mengenai kombinasi barang publik dan bukan barang publik dalam hal ini adalah Bus Trans Padang (BRT). BRT merupakan barang publik yang memiliki sifat *non-exclusive* dan *rivalry*, maka penyedia layanan transportasi publik BRT mengenakan tarif kepada pengguna.



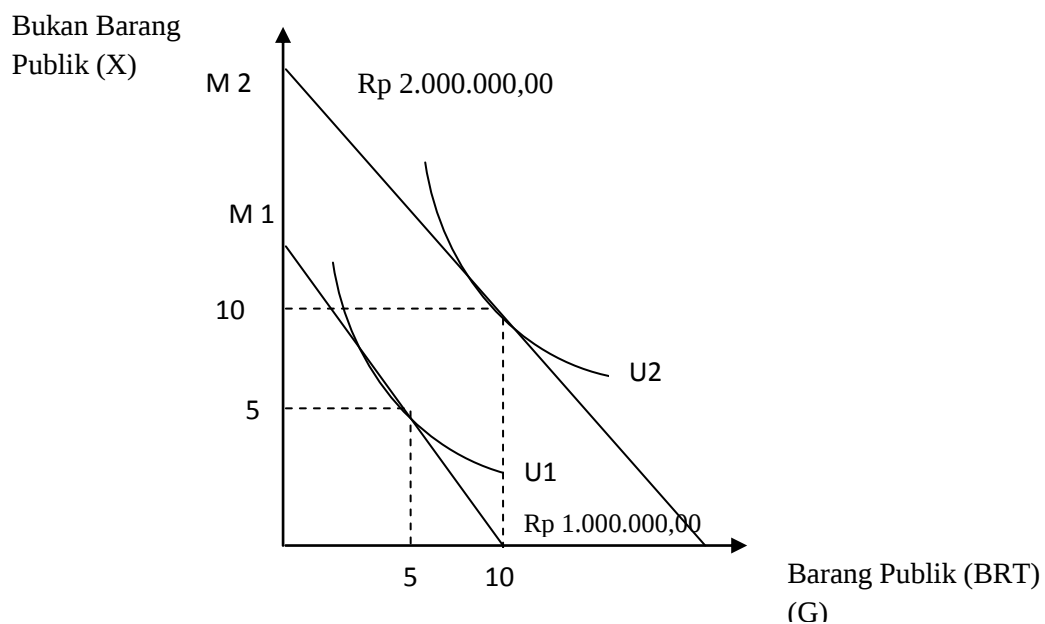
Gambar 2.1 Indifference Curve – Barang Publik dan Bukan Barang Publik

Kurva indifferen di atas menunjukkan bahwa seorang konsumen mengkombinasikan konsumsinya pada dua jenis barang, yaitu barang publik

(Y) dan bukan barang publik (X). Ketika pendapatannya sebesar Rp 1.000.000,00 maksimal utilitasnya berada di kurva U1, dengan kombinasi konsumsi barang publik (Y) sebesar 5 dan bukan barang publik (X) sebesar 5. Ketika pendapatannya meningkat menjadi Rp 2.000.000,00 maka utilitas maksimalnya berada di U2 sehingga kombinasi konsumsinya meningkat menjadi 10 untuk barang publik dan 10 untuk bukan barang publik. Apabila terjadi kenaikan pendapatan, maka utilitas seseorang akan meningkat karena kurva utilitasnya semakin menjauhi titik origin (o).

a. Utilitas Konsumen ketika Terjadi Kenaikan Pendapatan

Ketika terjadi kenaikan pendapatan seorang konsumen, maka akan meningkatkan daya belinya dan akan meningkatkan utilitas konsumen tersebut.

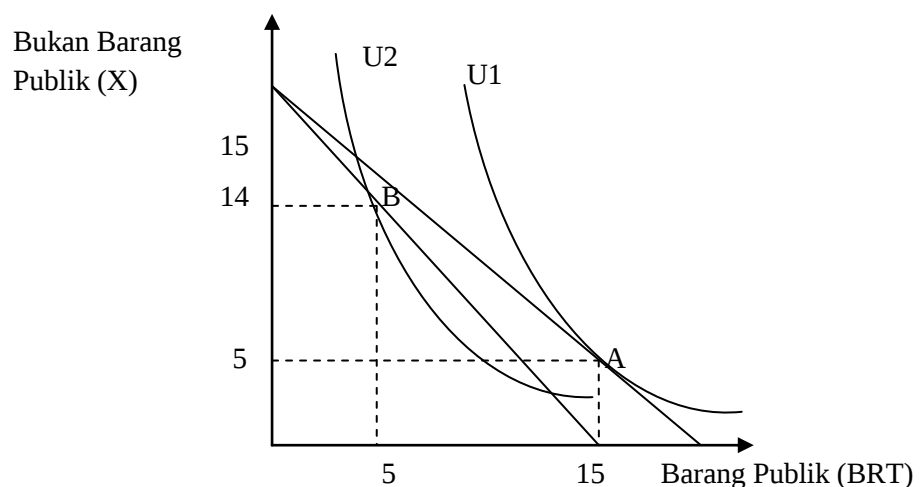


Gambar 2.2 *Indifference Curve – Barang Publik dan Bukan Barang Publik ketika Terjadi Kenaikan Pendapatan*

Seorang konsumen yang pendapatannya sebesar Rp 1.000.000,00 maksimal utilitasnya berada di kurva U1, dengan kombinasi barang publik (G) sebesar 5 dan barang swasta (X) sebesar 5. Ketika pendapatan konsumen meningkat menjadi Rp 2.000.000,00 maksimal utilitasnya berada di U2 sehingga kombinasi konsumsinya meningkat menjadi 10 untuk barang publik dan 10 untuk barang swasta. Karena kenaikan pendapatan, utilitas seseorang akan meningkat karena kurva utilitasnya makin menjauhi titik origin (o). Semakin jauh kurva utilitas dari titik origin, maka semakin meningkat pula utilitas seseorang.

b. Utilitas Konsumen ketika Barang Berhubungan Substitusi

Barang yang memiliki sifat yang saling menggantikan adalah barang substitusi. Barang substitusi merupakan barang pengganti, jadi apabila salah satu permintaan suatu barang meningkat maka permintaan barang penggantinya akan berkurang. Sebaliknya, apabila permintaan salah satu barang berkurang maka permintaan barang penggantinya akan meningkat. Jadi hubungan barang substitusi tersebut negatif.

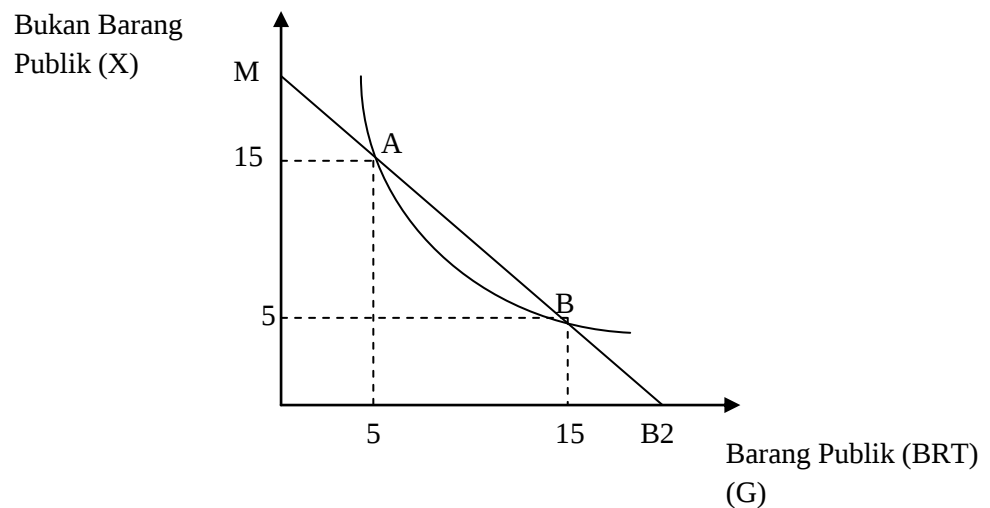


Gambar 2.3 *Indifference Curve – Barang Publik dan Bukan (G) Barang Publik Berhubungan Substitusi*

Awalnya seorang konsumen memiliki tingkat utilitas maksimum pada titik A dengan kombinasi konsumsi barang G sebesar 15 dan X sebesar 5. Karena hubungan kedua barang tersebut adalah substitusi, maka seorang konsumen akan mengurangi konsumsinya terhadap barang G sebagai akibat naiknya harga G dan beralih untuk mengkonsumsi A dengan pola konsumsi pada titik B. Jadi kombinasi konsumsi untuk barang G yakni sebesar 5 dan X sebesar 14.

c. Utilitas Konsumen yang Dipengaruhi Selera

Setiap konsumen mempunyai selera yang berbeda-beda untuk setiap jenis barang yang dikonsumsi. Dan hal ini mempengaruhi keputusan konsumen untuk mengombinasikan konsumsinya.



Gambar 2.4 *Indifference Curve – Barang Publik dan Bukan Barang Publik yang dipengaruhi Selera*

Asumsikan barang publik (G) memiliki kenyamanan yang lebih baik daripada barang swasta (X), namun barang swasta memiliki kecepatan yang lebih baik dibandingkan barang publik. Jika seorang konsumen lebih memilih kenyamanan, maka konsumen tersebut akan memilih barang swasta sebagai pilihan konsumsinya dan ditunjukkan oleh titik A kombinasi konsumsinya. Namun jika seorang konsumen lebih memilih kecepatan dalam berkendara, maka konsumen tersebut akan memilih barang publik sebagai konsumsinya yang ditunjukkan oleh titik B sebagai kombinasi konsumsinya.

Berdasarkan penjelasan dari ilustrasi kurva indifferen di atas, maka perlu diketahui perbedaan antara barang publik dan bukan barang publik.

3. Teori Barang Publik

Tidak hanya barang swasta yang dihasilkan oleh perusahaan swasta, tetapi barang publik juga bisa dihasilkan oleh perusahaan swasta atau oleh perusahaan negara (Mangkoesoebroto, 2001:57). Barang publik memberikan manfaat yang besar bagi kehidupan masyarakat oleh karena itu barang publik harus tetap disediakan.

Barang publik mempunyai karakteristik tersendiri yaitu *non-rivalry* dan *non-exclusive* (Steinemann, 2005:223). Maksud dari *nonrivalry* adalah konsumsi seseorang atas barang publik itu tidak akan mengurangi manfaat atau ketersediaan barang publik itu dari orang lain yang akan

mengkonsumsinya. Dan *non-exclusive* adalah tidak ada pengecualian untuk siapapun yang akan mengkonsumsi atau menerima manfaat dari barang publik tersebut. Contoh klasik dari barang publik adalah mercusuar. Dimana semua orang yang tinggal di daerah sekitar mercusuar dapat menikmati keuntungan dan manfaatnya tanpa harus membayar dan tidak ada pengecualian dari masyarakat untuk menikmatinya

Oleh karena sifatnya yang *nonrivalry* dan *nonexclusive* maka produsen swasta tidak mau dan sepenuhnya menyediakan barang. Sehingga sektor publiklah yang harus menyediakan barang atau jasa untuk dikonsumsi oleh masyarakat. Barang atau jasa yang diproduksi oleh swasta bersifat *rival*. Sebagai contoh seseorang yang menyewa sebuah apartemen maka ketersediaan apartemen untuk konsumen lainnya akan berkurang. Contoh lainnya adalah seseorang yang pergi ke taman hiburan maka satu orang yang menikmatinya dapat mengurangi manfaat bagi konsumen lain karena timbulnya kemacetan. Selain itu barang swasta juga bersifat *exclusive*. Keadaan yang disebut *exclusive* contohnya adalah seorang produsen membatasi dan mengecualikan orang-orang yang akan mengkonsumsi barangnya.

Seperti halnya barang swasta, barang publik bisa memiliki salah satu sifat dari *nonexclusive* atau *nonrivalry*. Ambil contoh misalnya TV kabel. Dimana TV kabel memiliki sifat *exclusive* dan *nonrivalry*. TV kabel ini bersifat *exclusive* karena orang-orang yang mendapat layanannya atau tidak dapat

dipisahkan. Sifatnya *nonrivalry* karena konsumsi yang dilakukan oleh seseorang pada saat yang sama tidak menimbulkan persaingan antar pengguna TV kabel tersebut. Untuk lebih jelasnya tentang klasifikasi barang dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut:

Tabel 2.1
Klasifikasi Barang

	<i>Exclusive</i>	<i>Non-exclusive</i>
<i>Rivalry</i>	(Barang Swasta Murni) Apartemen, Makanan, Pakaian	Pendidikan, Layanan transportasi publik, pantai yang ramai, taman yang ramai
<i>Non-Rivalry</i>	Perlindungan kebakaran, TV kabel, Jalan tol yang sepi, tempat duduk pentonton permainan bola basket	(Barang Publik Murni) Pertahanan Nasional, penerangan jalan

Sumber : Steinemann : Microeconomics for Public Decisions, 2005

Oleh karena pihak swasta tidak bersedia menyediakan barang publik, maka barang publik akan disediakan oleh pemerintah. Contoh barang publik yang disediakan oleh pemerintah antara lain adalah pendidikan dan layanan transportasi publik yang manfaatnya sangat besar dirasakan oleh masyarakat banyak, sehingga penyediaannya juga diatur oleh pemerintah.

Adapun sifat barang yang dimiliki oleh pendidikan dan layanan transportasi publik adalah *rivalry* dan *non-exclusive*. Sifatnya yang *rivalry* tersebut, maka tidak dapat diputuskan siapa yang lebih berhak menyediakan layanannya, baik itu pemerintah maupun pihak swasta. Dalam hal ini pihak yang menyediakan layanan transportasi publik dapat mengenakan tarif bagi siapa saja yang akan menggunakan atau mengkonsumsi layanan transportasi

tersebut. Sedangkan sifat yang *non-exclusice* artinya setiap orang yang bersedia membayar tarif yang ditetapkan maka orang tersebut dapat menikmati layanan transportasi tanpa ada pengecualian.

4. Konsep Kualitas Layanan (Jasa)

Kualitas merupakan suatu kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, manusia, proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan seorang dalam mengkonsumsi suatu barang atau jasa (Tjiptono, 2004:51). Dari pengertian tersebut dapat diketahui bahwa kualitas memiliki hubungan yang erat dengan kepuasan konsumen. Kualitas dapat memberikan motivasi konsumen untuk menjalin ikatan atau hubungan yang erat dengan perusahaan, yang pada akhirnya kepuasan pelanggan dapat menciptakan kesetiaan atau loyalitas terhadap perusahaan.

Kualitas Layanan (jasa) adalah tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan konsumen. Menurut Parasuraman dan kawan-kawan (1988), salah satu pendekatan kualitas pelayanan disebut SERVQUAL dan terdapat lima dimensi pokok mengenai kualitas layanan antara lain (Tjiptono, 2004:70) :

- a. *Tangibles* (Bukti Langsung), meliputi fasilitas fisik, perlengkapan, pegawai, dan sarana komunikasi.
- b. *Reliability* (Keandalan), yakni kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, akurat dan memuaskan.

- c. *Responsiveness* (Daya Tanggap), yaitu keinginan para staf untuk membantu para pelanggan dan memberikan pelayanan dengan tanggap.
- d. *Assurance* (Jaminan), mencakup pengetahuan, kemampuan, kesopanan, dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki para staf, bebas dari bahaya, risiko atau keragu-raguan.
- e. Empati, meliputi kemudahan dalam melakukan hubungan, komunikasi yang baik, perhatian pribadi, dan memahami kebutuhan para pelanggan.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kualitas layanan dapat dinilai dari kemampuan suatu penyedia jasa dalam memahami keinginan konsumen. Menurut Marlina (2008) dalam penelitiannya bahwa karakteristik Kualitas Layanan angkutan massa yang diinginkan oleh konsumen dalam hal ini penumpang Bus Trans Jogja adalah dari urutan tertinggi sampai terendah yaitu, kemampuan pegawai dalam menjamin keselamatan, kemampuan pegawai dalam menyampaikan informasi ke penumpang, kesediaan pegawai dalam melayani penumpang, kenyamanan posisi kursi di dalam bus, ketepatan waktu kedatangan bus, AC di dalam bus beroperasi dengan baik, kecepatan dan ketepatan pegawai dalam melayani penumpang, dan lain-lain.

5. Konsep Transportasi

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia

atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak (Simbolon, 2003:2).

Permintaan transportasi adalah besarnya jumlah transportasi yang dibutuhkan untuk mengangkut manusia atau barang dari suatu lokasi ke lokasi yang lain. Menurut Simbolon (2003:40) dalam menentukan kuantitas kebutuhan jasa transportasi perlu diperhatikan hal berikut:

- a. Jumlah jasa angkutan yang diminta merupakan kuantitas yang diinginkan.
- b. Jumlah yang diinginkan konsumen dipengaruhi oleh daya beli, jenis jasa angkutan dan selera konsumen.
- c. Kuantitas yang diminta menunjukkan pembelian yang diinginkan.
- d. Kuantitas yang diminta berbeda dengan kuantitas nyata.
- e. Pembelian yang diinginkan berbeda dengan pembelian yang sebenarnya.

Transportasi selalu memainkan peranan yang penting dalam mempengaruhi pembangunan masyarakat, terlebih pada saat ini dimana transportasi memainkan peranan dalam pembangunan kota industri yang modern. Oleh karena itu transportasi tidak boleh diabaikan, mengingat kontribusinya yang sangat besar dalam menentukan usaha diberbagai sektor perekonomian.

Menurut Simbolon (2003:45), faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi adalah:

- 1) Tarif jasa transportasi

Harga atau tarif transportasi dipengaruhi oleh permintaan. Hukum permintaan menjelaskan sifat keterkaitan diantara suatu barang dengan harganya. Dimana semakin rendah harga suatu barang, maka semakin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Sebaliknya semakin tinggi harga suatu barang, maka semakin sedikit permintaan akan barang tersebut.

2) Daya beli masyarakat

Daya beli masyarakat ditentukan oleh tingkat penghasilan masyarakat. Permintaan terhadap jasa angkutan tergantung pada penghasilan rata-rata dan tarif jasa transportasi, serta kesediaan jasa angkutan pengganti, baik yang bersifat substitusi atau komplementer lebih rendah, maka konsumen akan beralih kepada jasa substitusi atau komplementer, begitupun sebaliknya.

3) Selera konsumen

Selera konsumen berkaitan dengan penilaian subjektif. Misalnya, kenyamanan pengguna transportasi terhadap bus serta bagaimana fasilitas yang berada di dalam bus bisa membuat mereka merasa nyaman. Demikian pula aktivitas masyarakat yang mempengaruhi permintaan terhadap jasa transportasi baik pribadi maupun umum.

4) Besarnya populasi

Dengan semakin banyaknya jumlah penduduk, maka untuk menunjang mobilitas penduduk maka diperlukan jasa transportasi untuk

memenuhi kebutuhan terhadap aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat.

5) Prediksi masa akan datang

Perubahan-perubahan yang diramalkan mengenai keadaan di masa yang akan datang menjadi bertambah tinggi di masa depan akan mendorong mereka untuk membeli lebih banyak di masa ini, untuk lebih menghemat pengeluaran di masa yang akan datang.

Jadi dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi hampir sama dengan teori permintaan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

6. Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Transportasi Publik

Menurut Paulley dalam penelitiannya mengenai permintaan akan transportasi publik tahun 2006 bahwa tiket, kualitas layanan, pendapatan dan kepemilikan mobil sebagai faktor yang mempengaruhi permintaan akan transportasi publik. Adapun hasil dari penelitiannya adalah tarif pada waktu lengang (*off-peak*) mempunyai elastisitas permintaan yang dua kali lebih besar daripada di waktu puncak (*peak*). Waktu puncak (*peak*) adalah waktu yang menunjukkan tingkat permintaan akan transportasi publik meningkat drastis. Waktu puncak tersebut biasanya ditunjukkan pada jam-jam berangkat dan pulang sekolah atau kerja. *Off peak* artinya keadaan permintaan akan transportasi publik tidak pada kondisi yang mencapai puncak seperti waktu hari libur atau malam hari.

Saat pendapatan seseorang meningkat maka seorang konsumen akan mempunyai dua pilihan seperti, memiliki kendaraan pribadi seperti mobil atau konsumen tersebut akan meningkatkan konsumsinya terhadap transportasi publik (Paulley, 2006). Adapun kepemilikan mobil adalah berhubungan negatif dengan permintaan akan transportasi publik. Orang yang mempunyai kendaraan pribadi akan cenderung menggunakan mobil pribadinya untuk melakukan suatu perjalanan.

Kualitas layanan juga berpengaruh terhadap permintaan akan transportasi publik. Menurut Paulley (2006) dalam penelitiannya bahwa kualitas layanan mempunyai beberapa bagian seperti, tempat menunggu, karakteristik kendaraan, simpangan rute, dan informasi sebelum perjalanan.

Banyak faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang. Berdasarkan literatur serta penelitian terdahulu yang sudah dilakukan, faktor yang mempengaruhinya antara lain tingkat pendapatan konsumen, kualitas layanan, Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan tarif terhadap preferensi masyarakat akan transportasi publik.

a. Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi

Pendapatan konsumen adalah pemasukan yang diterima seseorang dari hasil bekerja atau pemberian orang lain. Dengan demikian pendapatan menggambarkan seberapa banyak kemampuan konsumen untuk mengkonsumsi suatu barang. Menurut Nicholson (2002:92), jika barang yang dikonsumsi adalah barang normal, dengan asumsi harga tidak

berubah dan apabila tingkat pendapatan seseorang itu bertambah maka permintaannya akan barang tersebut akan meningkat.

Jika barang yang dikonsumsi seorang konsumen adalah barang inferior pada saat pendapatannya meningkat, maka permintaannya akan barang tersebut akan berkurang. Karena ketika konsumen mengkonsumsi barang inferior meningkat pendapatannya, maka konsumen tersebut lebih memilih barang yang memberikan kepuasan lebih besar daripada inferior tersebut.

b. Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi terhadap Preferensi

Menurut Pindyck (2007:81) bahwa semakin banyak konsumsi konsumen terhadap suatu barang, maka konsumen tersebut diharapkan bersedia melepaskan barang substitusi untuk mendapat unit tambahan dari suatu barang. Jadi, seseorang yang memiliki kendaraan pribadi dan sudah terbiasa menggunakan kendaraan pribadi akan meminta jumlah Bus Trans Padang lebih sedikit daripada seseorang yang tidak memiliki dan tidak bisa mengemudikan kendaraan pribadi. Karena dengan memiliki dan menggunakan kendaraan pribadi seseorang akan mendapat kemudahan untuk mengakses alternatif pilihan moda transportasi daripada yang tidak memilikinya. Oleh karena itu, seseorang yang tidak memiliki kendaraan pribadi mempunyai permintaan yang lebih besar untuk menggunakan transportasi publik. Hal ini karena orang tersebut tidak memiliki lebih banyak pilihan alternatif daripada yang memiliki kendaraan pribadi.

c. Pengaruh Kualitas Layanan terhadap Preferensi

Tingkat kepuasan konsumen akan layanan yang diberikan akan mempengaruhi selera konsumen untuk mengkonsumsi suatu barang atau jasa (Tjiptono, 2004:54). Tingkat kepuasan seorang konsumen terhadap kualitas layanan yang diberikan akan mempengaruhi preferensi masyarakat akan Trans Padang. Seorang konsumen yang merasa sangat puas terhadap layanan yang diberikan akan meningkatkan penggunaan Bus Trans Padang daripada konsumen yang tidak mendapat kepuasan akan layanan. Hal ini dikarenakan seseorang tidak mendapatkan layanan yang baik jika menggunakan alternatif transportasi lainnya.

d. Pengaruh Tarif terhadap Preferensi

Menurut Simbolon (2003:45) permintaan jasa transportasi berkaitan dengan permintaan. Hukum permintaan menjelaskan sifat keterkaitan diantara suatu barang dengan harganya. Dimana semakin rendah harga suatu barang, maka semakin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Sebaliknya semakin tinggi harga suatu barang, maka semakin sedikit permintaan akan barang tersebut.

Jadi dalam penelitian ini akan diteliti mengenai pengaruh penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif terhadap preferensinya akan suatu jasa transportasi publik yaitu Bus Trans Padang.

B. Penelitian Sejenis

Untuk mendukung penelitian yang penulis lakukan maka sangat diperlukan penelitian yang serupa yang telah dilakukan sebelumnya. Agar dapat dilihat dan diketahui apakah penelitian ini berpengaruh dan mendukung penelitian sebelumnya.

1. Sari (2011) dalam penelitiannya yang berjudul Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas Di Jalan Teuku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP), dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa responden memilih kebijakan dalam upaya mengurangi kemacetan lalulintas dengan cara penyediaan sarana angkutan umum massal berupa BRT (*Bus Rapid Transit*).
2. Putra (2013) dalam penelitiannya dengan judul Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap *Bus Rapit Transit* (BRT) Trans Semarang. Dimana hasil penelitian dari variabel pendapatan dan kualitas layanan BRT Trans Semarang memiliki pengaruh positif dan signifikan, sedangkan variabel Kepemilikan Kendaraan Pribadi mempunyai pengaruh negatif terhadap permintaan akan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.
3. Paulley (2006) dalam penelitiannya dengan judul *The Demand for Public Transport : The effects of tares, quality of service, income and car ownership*, dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa tarif pada masa lengang (waktu liburan, rekreasi, dan lain-lain) memiliki tingkat elastisitas permintaan dua kali lebih besar daripada di masa puncak (bekerja, sekolah, dan lain-lain).

Kualitas layanan seperti lingkungan menunggu, karakteristik kendaraan, simpangan rute, informasi sebelum perjalanan berpengaruh positif terhadap permintaan. Kenaikan Pendapatan memiliki hubungan negatif terhadap permintaan akan transportasi publik. Kepemilikan mobil pribadi memiliki hubungan negatif terhadap permintaan akan transportasi publik.

4. Mc. Faden (1974) dengan judul penelitian *The Measurement of Urban Travel Demand*. Dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa lama perjalanan memiliki hubungan negatif dengan kenyamanan dan privasi penumpang. Transportasi publik sebagai prioritas, jarak rumah dengan tempat parkir, ketidaksesuaian pada macet akan meningkatkan probabilitas untuk menggunakan transportasi publik. kepemilikan kendaraan pribadi, jumlah orang yang dapat menyetir di rumah berpengaruh negatif terhadap probabilitas seseorang untuk menggunakan transportasi publik.

Adapun perbedaan penelitian ini dari penelitian sebelumnya adalah pada daerah penelitian, dimana penelitian sebelumnya dilakukan di kota Semarang. Dan persamaan penelitian ini dari penelitian sebelumnya yaitu dari variabel penelitian, dimana variabel yang digunakan sebelumnya adalah pendapatan konsumen, kualitas layanan, dan kepemilikan kendaraan pribadi.

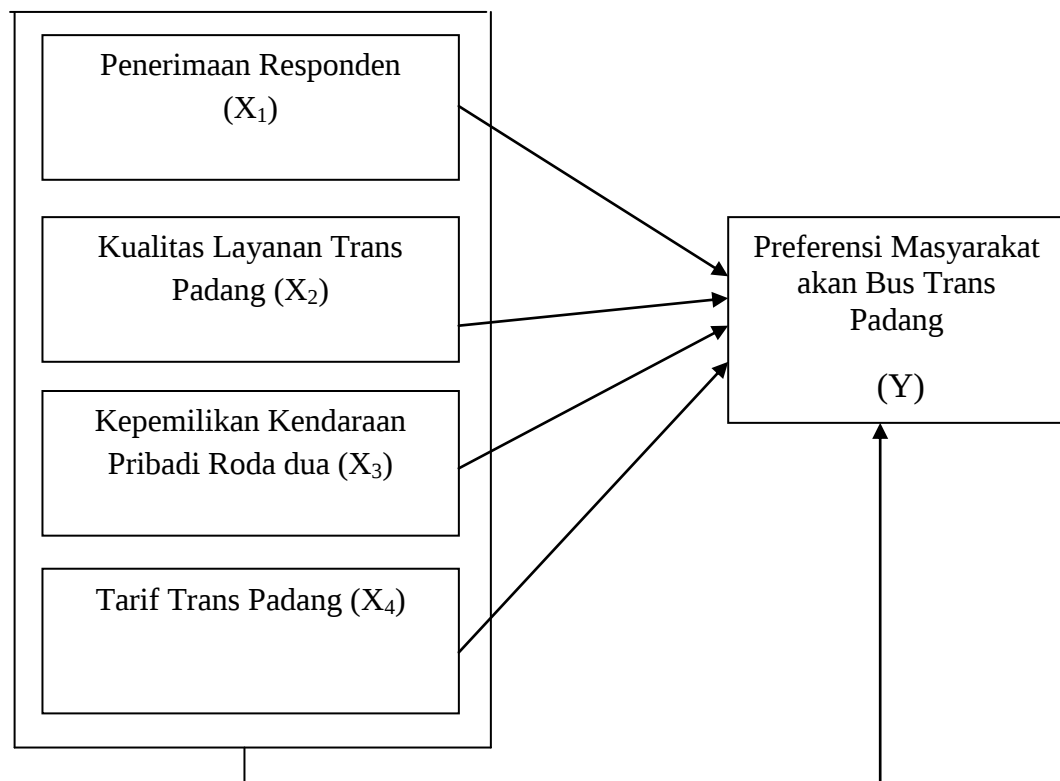
C. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual atau kerangka berfikir merupakan sebuah konsep yang menjelaskan, mengungkapkan dan menunjukkan persepsi keterkaitan antara variabel bebas dengan variabel terikat yang akan diteliti berdasarkan latar

belakang dan perumusan masalah. Penelitian ini mencoba untuk menganalisis pengaruh penerimaan responden (X_1), kualitas layanan (X_2), kepemilikan kendaraan pribadi roda dua (X_3) dan tarif Trans Padang (X_4) terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang (Y).

Penerimaan responden (X_1) berpengaruh positif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang, artinya semakin tinggi penerimaan responden maka akan semakin tinggi pula pilihan konsumen terhadap Bus Trans Padang (Y). Untuk kualitas layanan (X_2) juga berpengaruh positif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang. Karena apabila kualitas layanan baik, maka akan semakin meningkat pilihan konsumen akan Bus Trans Padang (Y). kepemilikan kendaraan pribadi roda dua (X_3) berpengaruh negatif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang (Y). Karena kendaraan pribadi merupakan barang substitusi dari Bus Trans Padang. Saat terjadi kenaikan harga tiket Bus Trans Padang, maka seorang konsumen yang memiliki kendaraan pribadi akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadinya daripada menggunakan Bus Trans Padang.

Tarif Trans Padang (X_4) merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang (Y). Dimana jika harga dari suatu barang akan mempengaruhi anggaran yang dikeluarkan konsumen untuk mengkonsumsi barang tersebut. Secara skematis, kerangka konseptual dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 2.5 Kerangka Konseptual – Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang

D. Hipotesis

Sebagai jawaban sementara atas permasalahan yang ditemukan dan mengacu pada kajian teori dan kerangka konseptual, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh yang signifikan antara penerimaan responden terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang

$$H_o : \beta_1 = 0 \qquad H_a : \beta_1 \neq 0$$

2. Terdapat pengaruh yang signifikan antara kualitas layanan Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.

$$H_o : \beta_2 = 0 \qquad H_a : \beta_2 \neq 0$$

3. Terdapat pengaruh yang signifikan antara kepemilikan kendaraan pribadi roda dua terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.

$$H_o : \beta_3 = 0 \qquad H_a : \beta_3 \neq 0$$

4. Terdapat pengaruh signifikan antara tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.

$$H_o : \beta_4 = 0 \qquad H_a : \beta_4 \neq 0$$

5. Terdapat pengaruh signifikan antara penerimaan responden, kualitas layanan Trans Padang, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.

$$H_o : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0 \qquad H_a : \text{salah satu } \beta \neq 0$$

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. Secara parsial penerimaan responden (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($1,822 < 1,985$) dan nilai $sig = 0,072 > \alpha = 0,05$. Hal ini terjadi karena penumpang Trans Padang sebagian besar atau sebanyak 67% terdiri dari mahasiswa dan pelajar. Pendapatan yang diterima mahasiswa dan pelajar rata-rata adalah Rp 1.516.162,-. Artinya, dengan pendapatan yang diterimanya tersebut tidak akan mempengaruhi preferensi mahasiswa dan pelajar untuk menggunakan transportasi umum seperti Trans Padang. Hal ini menyebabkan pendapatan tidak signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.
2. Secara parsial kualitas layanan Trans Padang (X2) berpengaruh positif signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($4,758 > 1,985$) dan nilai $sig = 0,000 < \alpha = 0,05$. Jika kualitas layanan Trans Padang meningkat sebesar 1%, maka preferensi masyarakat akan Trans Padang juga akan meningkat sebesar 0,593%, begitupun sebaliknya.

3. Secara parsial kepemilikan kendaraan pribadi roda dua (X3) tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($-0,215 > -1,985$) dan nilai $sig = 0,831 > \alpha = 0,05$. Hal ini terjadi karena rata-rata kepemilikan kendaraan pribadi roda dua responden adalah sebanyak 2 unit. Artinya, secara keseluruhan setiap responden sudah memiliki kendaraan pribadi, maka ketergantungan responden terhadap Trans Padang tidak terlalu besar.
4. Secara parsial tarif Trans Padang (X4) berpengaruh signifikan negatif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($-2,194 < -1,985$) dan nilai $sig = 0,031 < \alpha = 0,05$. Kenaikan tarif bus 1% akan menurunkan preferensi masyarakat akan Trans Padang sebesar 0,043%. Sebaliknya, penurunan tarif bus Trans Padang 1% akan menaikkan preferensi masyarakat akan Trans Padang sebesar 0,043%.
5. Secara bersama-sama penerimaan responden, kualitas layanan Trans Padang, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang (level $sig = 0,000 < \alpha = 0,05$). Dan sumbangan secara bersama-sama sebesar 53,6% dengan nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($7,155 > 2,467$).

B. Saran

Dari kesimpulan di atas dapat penulis kemukakan beberapa saran yang patut diperhatikan oleh berbagai pihak yang terkait, antara lain:

1. Melihat adanya pengaruh yang berarti antara kualitas layanan Trans Padang dan preferensi masyarakat akan Trans Padang, maka penyedia transportasi publik harus memberikan pelayanan publik yang memberikan kenyamanan, keamanan, serta fasilitas yang baik sehingga masyarakat akan lebih memilih menggunakan transportasi publik daripada kendaraan pribadi. Dimana fenomena yang terjadi di masyarakat saat ini adalah penggunaan kendaraan pribadi yang meningkat menyebabkan ketidaknyamanan di jalan raya seperti terjadinya kemacetan di jam-jam sibuk
2. Dalam penyediaan transportasi publik, Pemerintah daerah harus memperhatikan jalur-jalur Trans Padang, dan angkutan kota yang ukuran kecil agar diganti dengan bus besar bertingkat yang bisa menampung penumpang dengan kapasitas besar dengan tujuan mengurangi kemacetan dan keamanan lingkungan kota.
3. Untuk membantu perkembangan transportasi publik di kota Padang, pemerintah perlu memperhatikan aspek-aspek seperti tarif bus, dimana pertimbangan tarif bus harus disesuaikan dengan keadaan perekonomian. Penulis menyarankan agar tarif bus stabil supaya permintaan bus pun akan stabil.

4. Dalam memperhatikan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, baik secara parsial maupun secara bersama-sama masih ada faktor lain yang belum teruji dalam penelitian ini yang ikut menentukan preferensi masyarakat akan bus Trans Padang. Untuk itu perlu penelitian lebih lanjut sehingga lebih mengungkapkan faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat akan bus Trans Padang.

DAFTAR PUSTAKA

- Akhirmen. 2005. *Buku Ajar Statistika 1 (Teori dan Aplikasi)*. Padang: FE-UNP.
- Anonim. 2013. *Penetapan Tarif Angkot Dalam Kota Padang*. Ditemukan tanggal 13 Agustus 2015 dari <http://www.padang.go.id/>
- Arikunto, Suharsimi. 2008. *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan*. Edisi Revisi Jakarta: Bumi Aksara.
- Badan Pusat Statistik Sumatera Barat. 2015. *Padang dalam Angka 2014*. Padang.
- Basuki, Imam. 2008. *Biaya Kemacetan Ruas Jalan Kota Yogyakarta*. Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya.
- Bebas Ensiklopedia. 2014. *Trans Padang*. Ditemukan tanggal 26 Oktober 2014. dari http://id.wikipedia.org/wiki/Trans_Padang
- Dinas Perhubungan Kota Padang/Unit Pelaksana Teknis Trans Padang. 2015. *Laporan Realisasi Jumlah Penumpang Trans Padang*. Padang.
- Gujarati, Damodar N. 2003. *Basic Econometrics fourth edition*. New York : McGraw-Hill.
- _____. 2006. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Jakarta: Erlangga.
- Idris. 2004. *Analisis Model Data Kuantitatif dengan Program SPSS*. Padang : MM.
- Mangkoesoebroto, Guritno. 2001. *Ekonomi Publik*. Edisi Ketiga. Yogyakarta : BPFE Yogyakarta.
- Marliana, Sonya. 2008. *Integrasi Servqual dan QFD untuk Meningkatkan Kualitas Layanan Angkutan Massa Trans Jogja*. Fakultas Teknik. Universitas Gajah Mada.
- Martono, Nanang. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Edisi Revisi. Jakarta : PT. Raja Grafindo.
- Nicholson, Walter. 2002. *Mikroekonomi Intermediate dan Aplikasinya*. Edisi Kedelapan. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.