

Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang

Novira Arnita Riska Putri¹, Zul Azhar²

Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang
mutia6095@gmail.com, sriulfasentosia1961@gmail.com

Info Artikel

Diterima:

18 November 2021

Disetujui:

25 November 2021

Terbit daring:

01 Desember 2021

DOI: -

Sitasi:

Putri, N, A, R & Azhar, A (2021). Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang. JKEP: Jurnal kajian ekonomi dan pembangunan, 3(4)

Abstract

This study aims to determine the extent of the influence of respondents' income, the existence of online motorcycle taxis and accessibility to people's preferences for Trans Padang Bus transportation services. The data in this study used a primer that was taken in October 2021. The data a collection technique was by distributing questionnaires and conducting direct observations. The population in this study was all users of Trans Padang Bus transportation services, by taking a sample of 100 respondents. This study uses a multiple regression analysis with the Ordinary Least Square method. For the questions in the questionnaire, a validity and reliability tests were carried out. The results of this study indicate that partially (1) respondents' income has a positive and significant effect on people's preferences for Trans Padang Bus transportation services. (2) the existence of an online motorcycle taxis has a significant and significant effect on people's preferences for Trans Padang Bus transportation services. (3) the trans Padang Bus accessibility has a positive and significant effect on Trans Padang Bus transportation services.

Keywords: Preference, income, the existence of online motorcycle taxis, Trans Padang bus accessibility, Ordinary Least Square.

Abstrak

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*

Kode Klasifikasi JEL: D31, H24

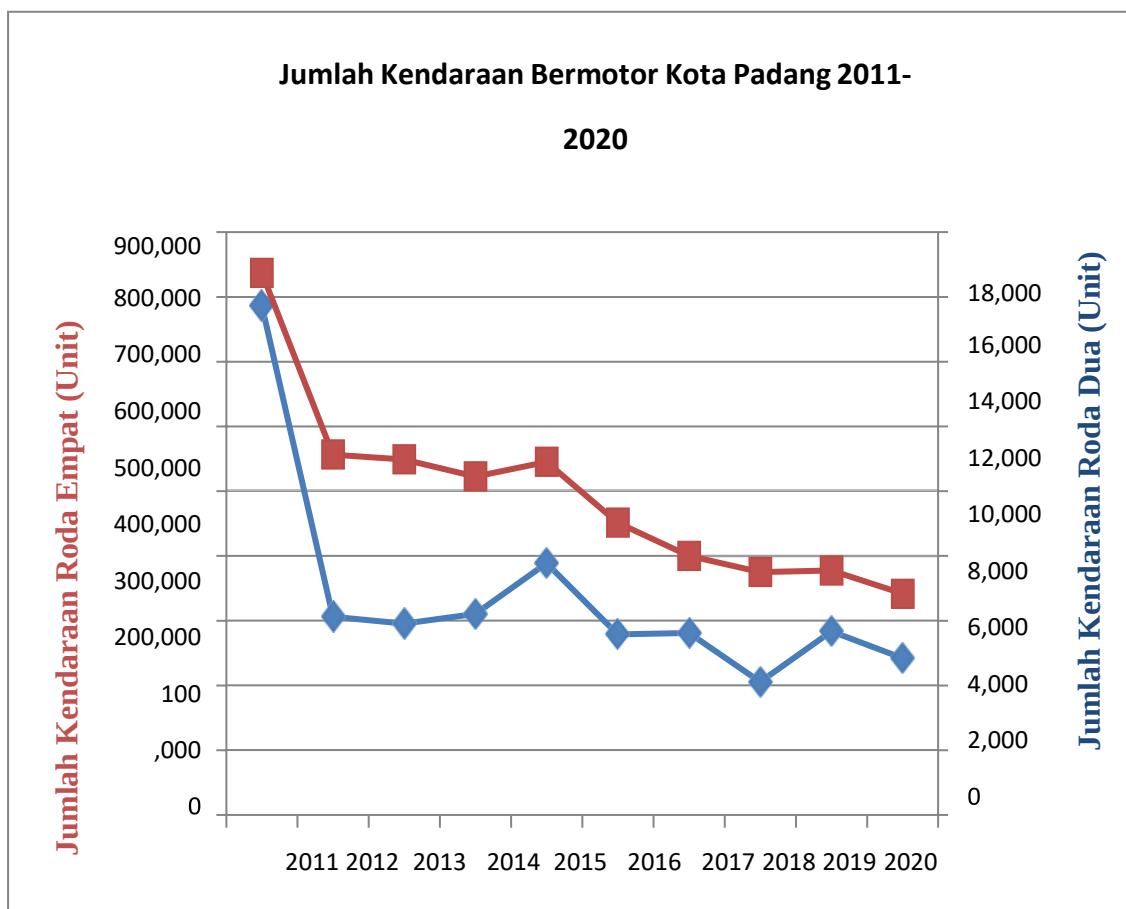
PENDAHULUAN

Pertumbuhan jumlah populasi atau penduduk di suatu daerah tidak hanya berarti bertambahnya jumlah manusia yang tinggal di daerah tersebut tetapi berimplikasi juga padapeningkatan 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).

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.

Grafik 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang 2011 - 2020



Sumber : BPS Kota Padang 2021

Grafik 1.1 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang dari tahun 2011 – 2020 mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Dimana jumlah kendaraan bermotor tertinggi terjadi pada tahun 2011. Kemudian jumlah kemudian untuk jumlah kendaraan roda dua terendah terjadi pada tahun 2018 dan untuk kendaraan roda empat terendah terjadi pada tahun 2020. 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).

Untuk mengatasi masalah permasalahan transportasi yang terjadi seperti kemacetan yang sering kali terjadi pada jam – jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari disaat disaat masyarakat melakukan aktivitas seperti pergi dan pulang kerja, sekolah serta aktivitas lainnya, maka pemerintah beserta dinas perhubungan harus menciptakan system 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. Layanan transportasi umum 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 1.1.

Tabel 1.1
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

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa 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 angkutan penumpang terendah terjadi pada tahun 2016 merupakan Bus yakni sebesar 141 unit. Dapat disimpulkan 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 angkutan umum yang masih digemari oleh masyarakat Kota Padang hingga saat ini karena harga tariff yang relative lebih murah.

Dengan meningkatnya permintaan masyarakat terhadap angkutan dan jasa transportasi menyebabkan terjadinya tingginya volume kendaraan bermotor dan kepadatan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas dan tingginya volume kendaraan, Pemerintah Kota Padang memiliki terobosan yang sebelumnya telah digunakan di beberapa kota besar lainnya seperti Jakarta, Semarang, Yogyakarta, Aceh dan daerah lainnya yaitu Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang. 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 BRT Trans Padang dapat menekan angka kemacetan di jalan dan juga untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Bus Rapid Transit merupakan salah satu transportasi publik yang memberikan layanan yang lebih cepat dan efisien dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Bus Rapid Transit memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. Bus Rapid Transit 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,

Akhirmen and Riani, 2016). 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.

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 and Mizokami, 2020).

Bus 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 tariff Bus Trans Padang yang relative murah, dengan tariff untuk umum Rp. 3500 dan untuk pelajar Rp. 1.500. Adapun beberapa kendala atau kekurangan yang dirasakan oleh masyarakat dalam menggunakan transportasi Bus Trans Padang diantaranya waktu kedatangan bus yang kurang efisien, kemudian sekarang penumpang harus memiliki kartu Brizzi untuk bias menggunakan transportasi bus Trans Padang sedangkan banyak penumpang yang belum memiliki dan memiliki kartu ini menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi lain. Untuk melihat permintaan masyarakat terhadap bus Trans Padang dapat dilihat pada grafik 1.2 :

Grafik 1.2
Jumlah Penumpang Bus Rapid Trans Padang Tahun 2017 – 2020



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Padang, 2021

Grafik 1.2 menunjukkan bahwa permintaan masyarakat terhadap Bus Trans Padang terus mengalami fluktuasi selama 5 tahun terakhir. Dimana permintaan tertinggi terjadi pada tahun 2018. Dengan beroperasinya Bus Trans Padang diharapkan dapat peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang dan mengurangi resiko kecelakaan di Kota Padang.

Dalam pelaksanaannya Bus Trans Padang memiliki pesaing dalam menyediakan layanan transportasi online seperti Gojek, Grab, Maxim dan Uber. Layanan ojek online sedang marak digunakan oleh masyarakat Kota Padang pada saat ini terutama kaum milenial karena layanan ojek online memiliki kelebihan dimana menjemput penumpang secara *door to door* dan dengan pelayanan yang sangat baik. Pada dasarnya setiap individu memiliki preferensi yang berbeda – beda dalam menentukan moda transportasi yang akan digunakan. Ada beberapa factor yang mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih menggunakan moda transportasi diantaranya : kenyamanan, aksesibilitas, tariff dll.

TINJAUAN LITERATUR

Preferensi

Preferensi konsumen merupakan 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 (Kotler and Keller, 2013). Untuk memahami perilaku konsumen ada beberapa alasan mengapa konsumen lebih suka suatu barang dibandingkan barang yang 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 keputusan mereka (Pindyck, 2007).

Transportasi

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 sector ekonomi (Adisasmita, 2014).

Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi tergantung pada individu konsumen sesuai dengan kehendak dan keinginannya. Pemilihan setiap individu biasanya akan berbeda antara satu dengan yang lainnya. Akan tetapi tidak memungkiri jika terjadi kesamaan pilihan sehingga membentuk pilihan yang sama. Menurut (Khisty, 2005) keputusan pemilihan moda transportasi didasarkan pada pertimbangan beberapa factor seperti waktu, jarak, efisiensi biaya, keamanan dan kenyamanan.

Bus Rapid Transit Trans Padang

Bus Trans Padang merupakan layanan angkutan public Bus Rapid Transit (BRT) 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).

METODE PENELITIAN

Populasi dan Sampel

Penelitian dilakukan di Halte Bus Trans Padang dan google form, dimana yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah masyarakat Kota Padang yang menggunakan jasa transportasi Bus Trans Padang. Adapun pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada penumpang Bus Trans Padang Pada bulan Oktober 2021 kepada 60 orang responden di halte – halte Trans Padang kemudian 40 orang responden mengisi kuesioner melalui google form.

Teknik Analisis Data

Adapun untuk mengetahui besarnya pengaruh dari variable bebas terhadap variable terikat dalam penelitian ini digunakan model regresi linear berganda, dengan persamaan :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3$$

Dimana :

Y = Preferensi masyarakat terhadap transportasi Trans Padang

X₁ = Pendapatan Pengguna Jasa

X₂ = Keberadaan Ojek Online

X₃ = Aksesabilitas

α = intercept/konstanta

β₁X₁ + β₂X₂ + β₃X₃ = koefisien regresi

Definisi Operasional

1. Preferensi Konsumen (Y)

Minat masyarakat dalam memilih moda transportasi yang akan digunakan,

- penggunaan transportasi Trans Padang sebagai moda transportasi dalam melakukan perjalanan, preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Trans Padang diukur dengan skala likert. Adapun pilihan yang tersedia diantaranya Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju dan Sangat Setuju.
2. Pendapatan Responden (X₁)
variabel pendapatan masyarakat diukur menggunakan skala likert dengan ketentuan pilihan jawaban Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju dan Sangat Setuju. Adapun indikator untuk melihat minat masyarakat dilihat dari variabel pendapatan yakni kebutuhan konsumen, keinginan konsumen dan harapan konsumen.
 3. Keberadaan Ojek Online (X₂).
Ojek online merupakan layanan transportasi berbasis online yang sedang marak digunakan oleh masyarakat Kota Padang, dalam hal ini keberadaan ojek online dapat mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih layanan transportasi yang ingin digunakan. Untuk melihat preferensi masyarakat dalam pemilihan ojek online diukur menggunakan skala likert dengan ketentuan pilihan jawaban Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju dan Sangat Setuju. Adapun lima dimensi utama yang disusun sesuai urutan tingkat kepentingan relatifnya, yaitu : Reliability, Responsiveness, Assurance, Empathy, Dan Tangibles.
 4. Aksesibilitas
Aksesibilitas merupakan sebuah ukuran kenyamanan atau kemudahan konsumen untuk mencapai lokasi, dimana aksesibilitas Trans Padang disini diantaranya kenyamanan halte, bus dan kualitas pelayanan transportasi Trans Padang. Variabel aksesibilitas dapat diukur menggunakan skala likert dengan ketentuan pilihan Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, Sangat Setuju.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Tabel 2
Hasil Estimasi Regresi Linear Berganda

Dependent Variable: Y

Method: Least Squares

Date: 10/21/21 Time: 13:36

Sample: 1 100

Included observations: 100

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	8.137920	2.240816	3.631676	0.0005
X ₁	0.279437	0.105239	2.655267	0.0093
X ₂	0.171178	0.077020	2.222529	0.0286
X ₃	0.213560	0.093915	2.273963	0.0252
R-squared	0.249025	Mean dependent var	20.5400	0
Adjusted R-squared	0.225557	S.D. dependent var	3.144403	
S.E. of regression	2.767152	Akaike info criterion	4.912692	
Sum squared resid	735.0844	Schwarz criterion	5.016899	
Log likelihood	-241.6346	Hannan-Quinn criter.	4.954867	
F-statistic	10.61127	Durbin-Watson stat	2.008104	
Prob(F-statistic)	0.000004			

Sumber : Data diolah, 2021

Berdasarkan hasil pengolahan data pada table 2 diperoleh persamaan sebagai berikut :

$$Y = 0,279437 (X_1) + 0,171178 (X_2) + 0,213660 (X_3)$$

Dari persamaan diatas dapat dilihat bahwa pengaruh pendapatan (X_1) terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang (Y) adalah positif dengan koefisien regresinya adalah 0,279437. Hal ini berarti apabila jumlah pendapatan responden (X_1) meningkat Rp. 1, maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang sebesar 0,279437 dengan asumsi ceteris paribus.

Pengaruh Keberadaan Ojek Online (X_2) terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang (Y) adalah positif dengan koefisien regresinya adalah 0,171178, Hal ini berarti apabila jumlah keberadaan ojek online (X_2) meningkat 1 satuan, maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang sebesar 0,171178 dengan asumsi ceteris paribus.

Pengaruh aksesibilitas (X_3) terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang (Y) adalah positif dengan koefisien regresinya adalah 0,213660, Hal ini berarti apabila jumlah aksesibilitas (X_3) meningkat 1 satuan, maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang sebesar 0,213660 dengan asumsi ceteris paribus.

Tabel 2 memperlihatkan hasil olahan persamaan regresi linear berganda. Pada hasil tersebut menunjukkan bagaimana variable bebas mempengaruhi variable terikatnya dengan nilai *R-squared* sebesar 0,2490 menyatakan bahwa variable bebas dalam model mampu menjelaskan variable terikat sebesar 24,90 % dan sisanya 75,10 % dijelaskan oleh variable lain diluar model ini atau penelitian ini.

Hasil pengujian ini belum bisa dikatakan baik karena dalam pengujian regresi linear berganda harus memenuhi uji asumsi klasik. Maka pengujian ini harus melakukan uji asumsi klasik berdasarkan lampiran :

a. Uji Normalitas

Berdasarkan pengujian dari model persamaan dapat dilihat bahwa data terdistribusi normal karena memenuhi kriteria pengujian dengan nilai prob $\alpha \geq 0,05$ yaitu sebesar 0,32. Model ini terdistribusi normal, karena data tidak melanggar asumsi persyaratan untuk normalitas residual.

b. Uji Multikolinearitas

Berdasarkan pengujian dari model persamaan dapat dilihat bahwa variabel bebas dalam penelitian ini dinyatakan bebas multikolinearitas. Hal ini terbukti dengan nilai VIF (*variance influence factor*) yang tidak lebih dari 5 ($VIF < 10$), tidak satu pun dari variabel bebas memiliki nilai VIF diatas dapat dianalisis sekaligus dengan model regresi linear berganda dan asumsi klasik pemakaian model regresi terpenuhi.

c. Uji Heterokedastisitas

Berdasarkan pengujian dari model persamaan dapat dilihat bahwa data tidak terjadi heterokedastisitas karena memenuhi kriteria pengujian dengan nilai Prob. F hitung sebesar 0,4953 lebih besar dari tingkat alpha 0,05 (5%) sehingga, berdasarkan uji hipotesis, H_0 diterima yang artinya tidak terjadi heterokedastisitas, dapat dikatakan baik karena tidak melanggar asumsi persyaratan analisis untuk heterokedastisitas.

Koefisien Determinan (R^2)

Koefisien determinasi bertujuan untuk melihat seberapa besar proporsi sumbangan variabel bebas secara bersama – sama terhadap nilai variabel tidak bebas. Berdasarkan hasil estimasi dapat dilihat koefisien determinasi *R-Square* sebesar 0,2490. Sumbangan pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesibilitas secara bersama – sama terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang adalah sebesar 24,90 %, sisanya sebesar 75,10 % dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan kedalam model .

Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang

Dari hasil estimasi dan pengujian hipotesis yang telah dilakukan dalam penelitian ini ditemukan bahwa pendapatan (X_1) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang (Y). Hal ini berarti semakin besar pendapatan maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

Dari olahan data diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang, dimana apabila pendapatan meningkat Rp. 1 maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang sebesar 0, 279437. Signifikannya pengaruh pendapatan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang, mengindikasikan bahwa naik turunnya preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang ditentukan oleh pendapatan konsumen, dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil pengujian ini sama halnya dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Putra, 2014) yang berjudul “ Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang”. Dimana berdasarkan penelitian tersebut, tingkat pendapatan berpengaruh positif terhadap jumlah yang diminta oleh seseorang akan BRT Trans Semarang. Kondisi tersebut berlaku bagi pengguna dengan tingkat pendapatan menengah ke bawah, dikarenakan mayoritas pengguna BRT Trans Semarang adalah masyarakat dengan tingkat pendapatan menengah ke bawah.

Pengaruh keberadaan ojek online terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang

Dari hasil estimasi dan pengujian hipotesis yang telah dilakukan dalam penelitian ini ditemukan bahwa keberadaan ojek online (X₂) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang (Y). Hal ini berarti semakin besar keberadaan ojek online maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

Dari olahan data diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan ojek online berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang, dimana apabila keberadaan ojek online meningkat 1 satuan maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang sebesar 0, 171178. Signifikannya pengaruh keberadaan ojek online terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang, mengindikasikan bahwa naik turunnya preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang ditentukan oleh keberadaan ojek online, dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil pengujian ini sama halnya dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Zakiah, 2019) yang berjudul “ Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesejahteraan Driver Kota Makassar “. Berdasarkan hasil perbandingan efisiensi ojek online dan angkutan umum dapat diketahui bahwa, dari segi pelayanan lebih efisien menggunakan ojek online dibandingkan angkutan umum, namun dari segi harga ojek online dan angkutan umum sama- sama efisien karena harga ojek online dan angkutan umum terjangkau digunakan masyarakat dan juga dari segi kepuasan lebih efisien menggunakan ojek online dibandingkan angkutan umum karena pelayanan yang diberikan memberikan pengaruh terhadap kepuasan pelanggan.

Pengaruh Aksesibilitas terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang

Dari hasil estimasi dan pengujian hipotesis yang telah dilakukan dalam penelitian ini ditemukan bahwa aksesibilitas (X₂) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang (Y). Hal ini berarti semakin besar aksesibilitas maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

Dari olahan data diatas dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang, dimana apabila aksesibilitas meningkat 1 satuan maka akan meningkatkan preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang sebesar 0, 213560. Signifikannya pengaruh aksesibilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang, mengindikasikan bahwa naik turunnya preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang ditentukan oleh aksesibilitas, dengan asumsi *ceteris paribus*.

Hasil pengujian ini sama halnya dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Tazaruwah, 2019) dengan judul “Faktor – faktor yang mempengaruhi penggunaan

transportasi publik di Kota Semarang. Aksesibilitas ke halte, kepemilikan kendaraan pribadi dan adanya transportasi online merupakan variabel yang berpengaruh terhadap keputusan penggunaan BRT Trans Semarang. Variabel aksesibilitas ke halte memiliki pengaruh positif terhadap keputusan penggunaan BRT, yang mana ketika aksesibilitas menuju halte itu mudah maka masyarakat akan memutuskan menggunakan moda transportasi Trans Semarang.

Pengaruh Pendapatan, Keberadaan Ojek Online dan Aksesibilitas terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang

Berdasarkan hasil estimasi analisis regresi linear berganda bahwa variabel pendapatan, keberadaan Ojek Online dan aksesibilitas secara bersama-sama signifikan mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. Dimana nilai probabilitas F-statistik lebih kecil dari nilai taraf nyata 0,05. Sementara itu nilai koefisien determinasi (R^2) yang diperoleh sebesar 0,2490 yang mana sebesar 24,90 persen variabel preferensi masyarakat dapat dijelaskan oleh seluruh variabel independen. Sedangkan sisanya 75,10 persen dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam penelitian ini. Oleh karena itu dapat diambil kesimpulan bahwa pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesibilitas mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi bus Trans Padang.

KESIMPULAN

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.

SARAN

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

1. Bagi pemerintah diharapkan agar dapat membuat jalur khusus untuk BRT Trans Padang agar dapat mengurangi waktu perjalanan 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 pemerintah Kota Padang diharapkan dapat membuat sistem bus Trans Padang menjadi lebih praktis. Selain itu juga perlu adanya jadwal tiba di setiap halte bus Trans Padang sehingga masyarakat dapat mengestimasi kedatangan bus Trans Padang sehingga konsumen dapat mengantisipasi untuk menunggu di halte.
4. 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

- Adisasmita, R. (2014) *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Dina, R., Akhirmen and Riani, N. Z. (2016) 'Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Trans Padang', *Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang*, pp. 91–100. Available at: <http://ejournal.unp.ac.id/index.php/ekosains/article/view/109766>.
- Khisty, C. (2005) *Dasar - Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Kotler, P. and Keller, K. L. (2013) *'Manajemen Pemasaran' Edisi ketigabelas, Jilid 2*. Jakarta: Erlangga.
- Nur Nasution, M. (2004) *Manajemen Transportasi*. Edisi Kedu. Jakarta: Chalia Indonesia.
- Pindyck, R. S. (2007) *mikroekonomi edisi keenam*. Jakarta: Indeks.
- Putra, T. K. A. (2014) 'Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang'.
- Rahardjo, A. (2010) *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Rahmat, M. and Mizokami, S. (2020) 'Demand and Driver Supply Implications of Regular Public Transportation System for Policy Makers: A Case Study of Kandahar City, Afghanistan', *Transportation Research Procedia*, 48(2019), pp. 2975–2989. doi: 10.1016/j.trpro.2020.08.187.
- Sinulingga, B. D. (1999) *Pembangunan Kota*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Tazaruwah, D. W. (2019) *FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGGUNAAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA SEMARANG*.
- Zakinah, N. (2019) *EFISIENSI DAN DAMPAK OJEK ONLINE TERHADAP KESEJAHTERAAN DRIVER KOTA MAKASSAR*.