

Analisis Biaya Transportasi Pengguna Angkutan Umum di Kota Makassar

Surya Setiawan¹, Imran Ramadhan², Asma Massara³, Mukhtar Thahir Syarkawi⁴,
Zaifuddin⁵

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231
Email: ¹suryasipil93@gmail.com; ²imranramadhan99@gmail.com; ³asma.massara@umi.ac.id;
⁴mukhtartahir.sarkawi@umi.aci.id; ⁵zaifuddin.zaifuddin@umi.ac.id

ABSTRAK

Kota Makassar tidak terlepas dari permasalahan transportasi tepatnya pada angkutan umum (pete-pete) Kota Makassar. Biaya yang dikeluarkan pengguna pete-pete tidak sebanding dengan fasilitas yang tersedia. Maka dilakukan penelitian yang bertujuan untuk menganalisis model biaya angkutan umum serta mengetahui karakteristik sosial-ekonomi pengguna angkutan umum pete-pete di Kota Makassar. Pengumpulan data dilakukan pada angkutan umum (pete-pete) Kota Makassar trayek D dengan cara wawancara dan membagikan kuesioner, data yang diperoleh yaitu tabulasi skala likert persepsi pengguna angkutan umum. Hasil survey kemudian diolah dengan menggunakan SPSS versi 24 sehingga didapatkan persentase karakteristik pengguna angkutan umum dan model biaya transportasi pengguna angkutan umum (pete-pete). Pada hasil perhitungan diketahui karakteristik pengguna yang dominan yaitu wanita 81%, usia 15-25 tahun 41%, pendidikan terakhir SMA sederajat 41%, pelajar/mahasiswa 42% dan penghasilan 1,5-2,5 juta 46%, sedangkan model biaya transportasi pengguna angkutan umum yaitu $Y = -0,427 + 0,371X_1 + 0,360X_2 + 0,344X_3$, artinya setiap peningkatan kinerja kemurahan (X_1) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,371 orang, setiap peningkatan kinerja pelayanan (X_2) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,360 orang dan setiap peningkatan kinerja kenyamanan (X_3) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,344 orang.

Kata Kunci: Pengguna angkutan umum, biaya transportasi.

ABSTRACT

Makassar City is inseparable from transportation problems, precisely on Makassar City's public transportation (pete-pete). The costs incurred by pete-pete users are not comparable to the facilities available. So the research was conducted which aimed to analyze the model of public transportation costs and to know the socio-economic characteristics of pete-pete public transport users in Makassar. Data collection was conducted on public transportation (pete-pete) Makassar City route D by interviewing and distributing questionnaires, the data obtained are tabulated Likert scale perception of public transport users. The survey results are then processed using SPSS version 24 so that a percentage of the characteristics of public transport users and the cost of public transportation users (pete-pete) are obtained. In the calculation results, it is known that the dominant user characteristics are women 81%, age 15-25 years 41%, the last high school education is 41%, 42% students and income 1.5-2.5 million 46%, while the transportation cost model public transport users, namely $Y = -0.427 + 0.371X_1 + 0.360X_2 + 0.344X_3$, it means that every 1% performance improvement (X_1) of satisfied pete-pete users (Y) will increase by 0.371 people, each service performance increase (X_2) of 1%, then satisfied pete-pete users (Y) will increase by 0.360 people and each increase in comfort performance (X_3) by 1%, then satisfied pete-pete users (Y) will increase by 0.344 people.

Keywords: Public transport users, transportation costs.

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota-kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktifitas sehari-harinya dimana pelayanan yang diberikan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Dengan kemudahan dan kelancaran pergerakan diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan nilai kegunaan suatu barang dapat dimaksimalkan, baik dipandang dari segi tempat (*place utility*) maupun segi waktu (*time utility*) sehingga membantu dalam mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Makassar sebagai salah satu kota besar di Indonesia khususnya di provinsi Sulawesi-Selatan, dalam sistem transportasinya menggunakan angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi perkotaan, sehingga keberadaan angkutan umum penumpang sangat penting dan diperlukan suatu pengaturan agar dapat melayani penumpang secara maksimal.

Angkutan umum yang ada di Kota Makassar berupa ojek, becak, bentor, taksi, bus kota dan angkutan kota. Angkutan kota mempunyai peranan yang sangat penting dan cukup mendominasi dibandingkan angkutan umum lainnya dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat guna melaksanakan aktifitasnya. Banyaknya angkutan kota yang beroperasi di kota Makassar sehingga diperlukan suatu kebijakan dari pihak pemerintah dalam hal ini Pemkot Makassar agar sistem dapat berjalan dengan lancar untuk mencapai pelayanan yang maksimal, salah satu kebijakan yang sangat penting yaitu mengenai penentuan tarif angkutan.

Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif. Karena harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator angkutan umum. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan mutu jasa standar keselamatan di satu pihak, juga mempertimbangkan kemampuan dan kemauan daya-beli pemakai. Angkutan kota atau *pete-pete* (sebutan umum untuk angkutan kota di Makassar) merupakan salah satu angkutan umum yang melayani daerah strategis, karena *pete-pete* memiliki armada yang banyak dan mempunyai berbagai macam trayek yang tersebar hampir di semua titik yang ada di Kota Makassar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, sehingga diharapkan penumpang *pete-pete* dapat mewakili penumpang angkutan umum khususnya angkutan kota di Kota Makassar dalam memberikan persepsi terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan kota (*pete-pete*). Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana dan sebagainya.

Kondisi ekonomi masyarakat menjadi salah satu faktor yang harus sangat diperhatikan dalam penentuan tarif angkutan umum, karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kelangsungan hidup masyarakat sehari-hari (*Transport disadvantage*). *Transport disadvantage* didefinisikan sebagai keadaan dimana seseorang mengalami kesulitan untuk mengakses pemenuhan kebutuhan untuk bertahan hidup seperti pelayanan kesehatan, pekerjaan, pendidikan, berbelanja dan aktivitas sosial yang diakibatkan oleh hambatan mobilitas (Stanley dan Stanley, 2004; Hurni, 2006). Salah satu kelompok yang rentan terhadap kesulitan transportasi adalah

masyarakat berpendapatan rendah (MBR).

Berbagai kondisi *transport disadvantage* yang dialami MBR diantaranya:

- a) MBR lebih jarang melakukan perjalanan dibandingkan dengan kelompok masyarakat yang lebih tinggi pendapatannya (Titheridge dkk., 2014; Bocarejo dan Orviedo, 2012).
- b) Tingkat kecelakaan pejalan kaki lebih tinggi di MBR karena lebih banyak melakukan perjalanan dengan berjalan kaki (SEU, 2003; Braddock dkk., 1991).
- c) Sensitif terhadap kenaikan biaya transportasi. Sedikit kenaikan pada biaya transportasi dapat mengurangi alokasi pendapatan untuk kebutuhan lain yang bersifat pokok (Agrawal dkk., 2011).
- d) Biaya transportasi yang dikeluarkan lebih dari standar acuan biaya transportasi yang wajar, yaitu 10% - 20% (Venter dan Behrens, 2005; Litman, 2014)
- e) Sebagian besar MBR menempati kawasan yang tidak dilayani oleh transportasi publik (Clifton dan Lucas, 2004).
- f) Lebih banyak menerima konsekuensi negatif dari sistem transportasi yang ada saat ini, namun tidak menerima keuntungan yang lebih banyak sebagai kompensasinya (Starkey dan Hine, 2014; Clifton dan Lucas, 2004).

Sebagai salah satu kelompok yang rentan terhadap kesulitan transportasi diharapkan perubahan harga bahan bakar dapat ikut memberikan perubahan terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan kota (*pete-pete*). Tetapi ada hal kontras yang perlu diperhatikan bahwa perubahan harga minyak dunia bersamaan dengan krisis global yang dialami oleh hampir seluruh negara di dunia, sehingga berdampak pada kenaikan tarif angkutan umum yang mempengaruhi nilai kemampuan

dan kemauan pengguna angkutan umum khususnya masyarakat berpendapatan rendah (MBR). Dari penelitian yang dilakukan di Denpasar (Erli H, 2006) dan Bandung (Adriyana, 2011; Aritonang, 2007), diperoleh gambaran bahwa kisaran pendapatan menengah-rendah, yaitu antara Rp. 500.000,- sampai Rp. 2.500.000,-. Situasi ini berpotensi untuk menimbulkan kerentanan pada keluarga berpendapatan rendah. Sedikit perubahan pada biaya transportasi dapat mempengaruhi pemenuhan kebutuhan lain keluarga. Sebagai akibatnya keluarga tersebut dapat mengalami kesulitan. Oleh karena itu sudah seharusnya apa yang dialami keluarga berpendapatan rendah ini dijadikan perhatian dan pertimbangan dalam pembuatan kebijakan transportasi perkotaan. Dalam hal ini kebijakan terhadap tarif *pete-pete* dalam memenuhi kebutuhan mobilitas MBR penting untuk diketahui supaya dapat dicari solusi yang tepat tanpa mengabaikan kepentingan MBR untuk melakukan pergerakan.

Dari hasil studi ini, penulis berharap mendapatkan komponen (variabel), yang mempengaruhi biaya yang dikeluarkan oleh setiap keluarga dalam melakukan perjalanan dan semua biaya pengeluaran keluarga (total cost) yang didasarkan pada pandangan (persepsi) masyarakat (keluarga) sehingga para pengambil kebijakan (pemerintah atau pihak swasta) dapat menyiapkan sarana dan prasarana transportasi yang baik, murah dan terjangkau. Dengan demikian tercipta sinergi yang kuat antara pemerintah sebagai penyedia sarana dan prasarana transportasi dan operator transportasi serta masyarakat sebagai pengguna.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan memperhatikan latar belakang masalah sebagaimana disajikan diatas, maka pokok permasalahan yang diperlukan untuk di kaji dalam penulisan penelitian ini adalah:

- 1) Bagaimana karakteristik sosial-ekonomi pengguna angkutan umum di Kota Makassar?
- 2) Bagaimana model biaya angkutan umum berdasarkan tarif, ditinjau dari persepsi pengguna angkutan umum?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan melihat permasalahan yang ada, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Mengetahui karakteristik sosial-ekonomi pengguna angkutan umum pete-pete di Kota Makassar.
- 2) Menganalisis model biaya angkutan umum berdasarkan tarif, ditinjau dari persepsi pengguna angkutan umum.

2. Metode Penelitian

2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada pete-pete trayek D, pelaksanaan survey

dilakukan pada hari kerja (*weekdays*) dimaksudkan untuk mendapatkan karakteristik penumpang dan tujuan perjalanan. Data yang diperoleh sangat bergantung pada kemampuan pengamat.

2.1.1 Jumlah Angkutan dan Rute Kendaraan yang Beroperasi

Pada beberapa tahun ini transportasi jenis pete-pete mengalami perkembangan yang cukup pesat, hal ini disebabkan karna jenis angkutan ini memiliki aksesibilitas yang tinggi.

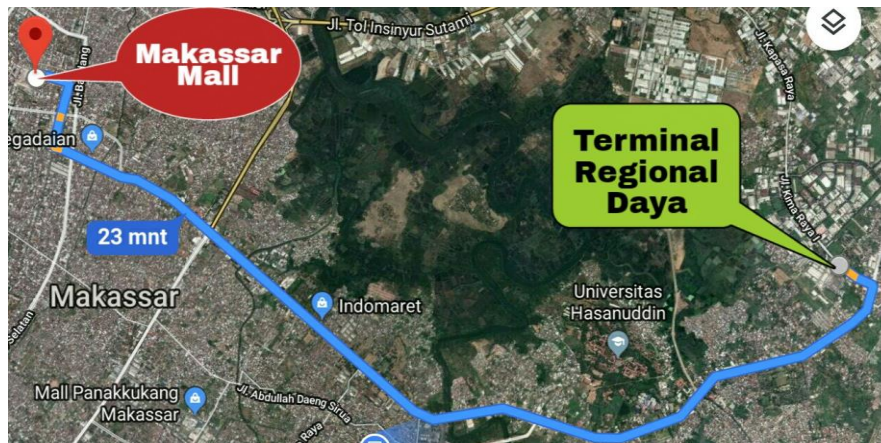
Dari data dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2016 tercatat 4.113 unit jumlah mobil penumpang jenis angkutan kota (pete-pete) beroperasi di 17 trayek yang menjangkau seluruh kawasan Kota Makassar. Adapun rute, panjang rute dan jumlah armada yang beroperasi di Kota Makassar dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. Kode trayek, rute, panjang rute dan jumlah armada di Kota Makassar

No	Kode Trayek	Rincian Jalur	Panjang Trayek (Km)	Jumlah Armada (Unit)
1	A	Makassar Mall - BTN Minasa Upa	12,1	165
2	B	Terminal Mallengkeri -Jl. Cendrawasih- Pasar Butung	12,4	421
3	C	Makassar Mall- Tallo	7,4	220
4	D	Makassar Mall – Terminal Daya – Sudiang	23,3	809
5	E	Makassar Mall –UNM – Perumnas Panakukang	11,5	379
6	F	Makassar Mall – Veteran - Terminal Mallengkeri	10,4	286
7	G	Makassar Mall-TOL (Ir. Sutami)-Terminal Daya	20,1	348
8	H	Makassar Mall-Perumnas Antang	15,5	329
9	I	Makassar Mall – STKI Borong	9,3	299
10	J	Makassar Mall – Pa’baeng-baeng – Perumnas Panakukang	10,2	200
11	S	Makassar Mall – BTP	14,8	221
12	B1	Term. Tamalate – Cenderawasi – Kampus UNHAS	24	146
13	C1	Tallo - Kampus UNHAS	20,4	36
14	E1	Term. Panakukang – UNM - Kampus UNHAS	19,5	149
15	F1	Term. Tamalate – Veteran - Kampus UNHAS	20,3	53
16	R1	Pasar Baru – Ujung Tanah - Kampus UNHAS	20,1	2
17	W	BTP – Term. Daya – SMA Negeri 6	9,6	50

Sumber: Kantor Perhubungan Kota Makassar Tahun 2018

2.1.2 Peta Rute yang Dilalui



Gambar 1 Rute pete-pete di Kota Makassar (Sumber : Google Map)

Jalur Transportasi Angkutan Kota Kode D yaitu Terminal Daya-Sudiang-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. AP. Pettarani-Jl. G. Bawakaraeng-Jl. G. Latimojong-Jl. Andalas-Jl. Laiya (Pulang-Pergi).

2.2 Populasi dan Sampel penelitian

Populasi dari penelitian ini adalah semua penumpang angkutan kota (*Pete-pete*) trayek D.

Tabel 2 Jumlah Populasi

Jenis kendaraan	Trayek/koridor	penumpang/hari	Kendaraan yang operasi	Jumlah populasi
Pete-pete	D	60	809	48.540

Angkutan kota (*Pete-pete*) yang kami jadikan sebagai objek penelitian ini. Penentuan ukuran sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan rumus *Slovin* sebagai berikut (Sugiyono: 2006: 57)

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

Dimana :

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Taraf Kesalahan (*error*) sebesar 0.05 (5%)

Tabel 3 Jumlah sampel yang diperlukan

Trayek/koridor	Jumlah populasi (N)	Jumlah Sampel (n)	Dibulatkan (n)	Total (n)
D	48.540	396,08	397	397

2.3 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survey langsung di lapangan:

- Nama, umur dan jenis kelamin
- Usia
- Pekerjaan
- Tingkat Pendidikan
- Kedudukan/Strata dalam keluarga
- Tanggungan dalam keluarga
- Kendaraan pribadi yang dimiliki

h) Asal dan Tujuan perjalanan

i) Tingkat penghasilan

j) Intensitas menggunakan angkutan umum dalam seminggu

k) Intensitas menggunakan angkutan umum dalam sebulan

Data yang terkumpul dari hasil survey, kemudian dikelompokkan menjadi beberapa kategori dan ditabelkan

sehingga akan mempermudah dalam analisisnya.

2.4 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari berbagai literatur yang dapat mendukung penelitian ini, data-data tersebut adalah:

- a) Jumlah armada pete-pete
- b) Rute pete-pete
- c) Jumlah penumpang
- d) Peta administratif
- e) Tarif angkutan umum yang berlaku

2.5 Pengumpulan Data

Oleh karena itu metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan kuesioner maka alat pengumpulan datanya adalah:

a) Wawancara

Wawancara pada penelitian ini menggunakan interview berstruktur karena peneliti memandang ini adalah yang paling luwes, dimana subyek diberi kebebasan untuk menguraikan jawabannya dan ungkapan – ungkapan pandangannya secara bebas dan sesuai harinya. Interview ini digunakan untuk mendapatkan data tentang kehandalan, daya tanggap, jaminan, empati dan bukti fisik angkutan umum perkotaan pete-pete di Kota Makassar terhadap Masyarakat pengguna angkutan umum perkotaan pete-pete di kota Makassar.

b) Kuesioner

Membagikan kuesioner yang berisi sejumlah pertanyaan kepada responden dan mewawancarai beberapa orang responden. Kuesioner merupakan sekumpulan pertanyaan yang diserahkan langsung kepada responden untuk diisi dan kemudian diserahkan kembali kepada peneliti. Ada dua tipe pengisian kuesioner, yaitu *people assist* dan *self administered*. Dalam penelitian ini, pengisian kuesioner menggunakan tipe *people assist*, dimana peneliti dapat memberi penjelasan mengenai pertanyaan yang kurang dipahami oleh responden dan menunggu sampai responden selesai mengisi kuesioner kemudian peneliti langsung

mengumpulkan kuesioner yang telah diisi oleh responden.

Pada dasarnya ada dua macam metode pengambilan sampel, yaitu pengambilan sampel secara acak (*Probability Sampling*) dan secara tidak acak (*non Probability Sampling*) (Singarimbun dan Effendi, 1985).

Dalam penelitian ini digunakan *sampel random sampling* (*probability sampling*) dimana setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi sampel. Terpilihnya sampel juga dilakukan secara acak dan kebetulan.

2.6 Uji Validitas

Uji validitas dikatakan baik apabila jawaban dari pertanyaan dalam kuisisioner mampu menggambarkan sesuatu yang diukur dalam kuisisioner tersebut (Ghozali, 2007), gambaran lain dari uji validitas dapat digunakan untuk mengetahui kelayakan dari pertanyaan dalam kuisisioner dalam mendefinisikan suatu variabel (Setyawati, 2014).

Data yang dianggap valid atau baik apabila mempunyai nilai validitas yang tinggi, demikian pula sebaliknya dikatakan kurang valid apabila memiliki validitas yang rendah. Dalam uji validitas ini digunakan uji korelasi, cara analisis dilakukan dengan menghitung koefisien korelasi antara masing-masing nilai pada nomor pertanyaan dengan total nilai dari nomor pertanyaan tersebut (Sanisi, 2005).

2.7 Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan ukuran kestabilan dan konsistensi responden dalam menjawab hal-hal yang berkaitan dengan konstruk-konstruk pertanyaan yang merupakan dimensi dari variabel yang disusun dalam bentuk pertanyaan dalam kuisisioner (Nugroho, 2005). Alat ukur (kuisisioner) disebut memiliki tingkat reliabilitas tinggi jika memiliki unsur konsistensi dan ketepatan dalam pengukurannya, suatu

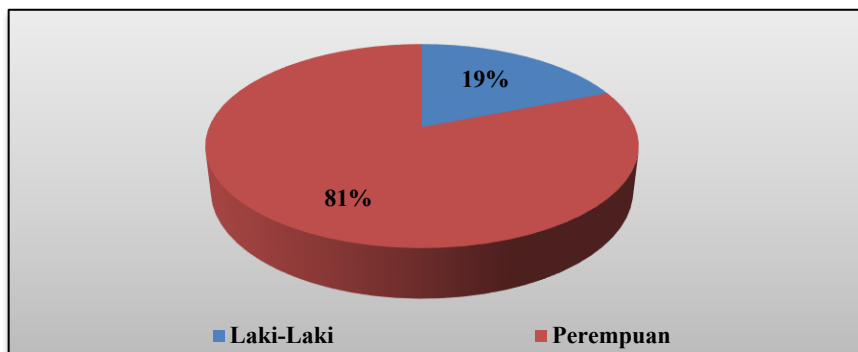
kuisioner dikatakan konsisten apabila diukur beberapa kali memberikan hasil yang sama, dengan catatan bahwa kondisi pengukurannya tidak berubah (Setyawati, 2014).

3. Hasil dan Pembahasan

Dari hasil survei diperoleh data-data penumpang yang menggunakan angkutan umum pete-pete di Kota Makassar seperti berikut:

3.1 Analisis Deskriptif Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

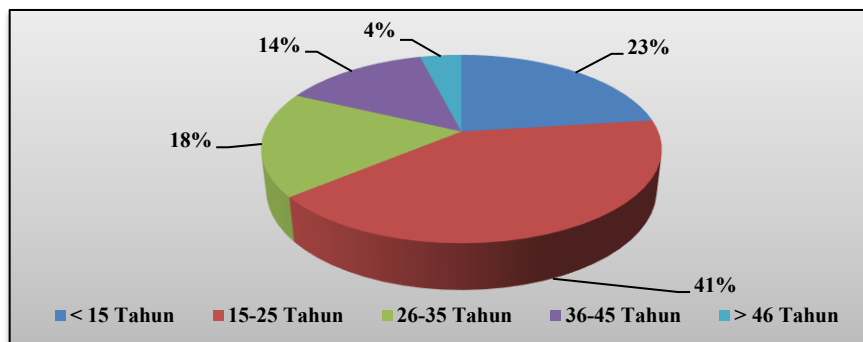
Pada penelitian ini penulis meneliti tentang penumpang yang menggunakan pete-pete didalam melakukan aktifitasnya sehari-hari, untuk menggambarkan kondisi tersebut, berikut terlihat karakteristik pengguna pete-pete yang dirangkum dalam bentuk tabel dan grafik:



Gambar 2 Persentase total penumpang pete-pete berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan gambar 2 terlihat bahwa, dari total penumpang 397 orang, diketahui bahwa penumpang yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 76 orang (19%) dan penumpang yang berjenis kelamin perempuan sebanyak

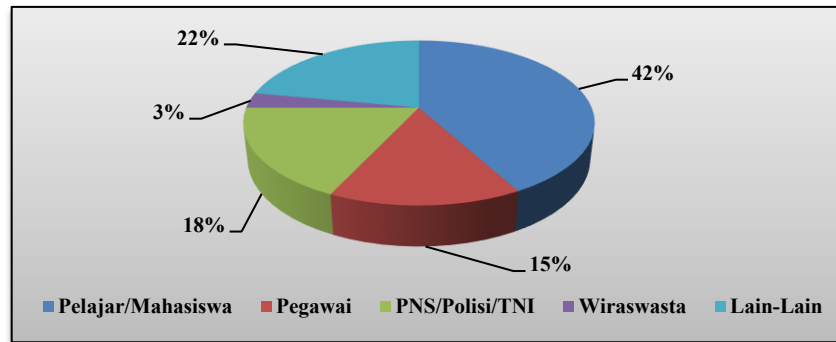
321 orang (81%). Hal tersebut menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum di Kota Makassar lebih banyak digunakan oleh penumpang perempuan dibandingkan penumpang laki-laki.



Gambar 3 Persentase total penumpang pete-pete berdasarkan usia

Berdasarkan gambar 3 terlihat bahwa, dari total penumpang 397 orang, diketahui bahwa masing-masing sebanyak 91 orang (23%) berusia dibawah 15 tahun, 163 orang (41%) berusia 15-25 tahun, 71 orang (18%) berusia 26-35 tahun, 56 orang (14%)

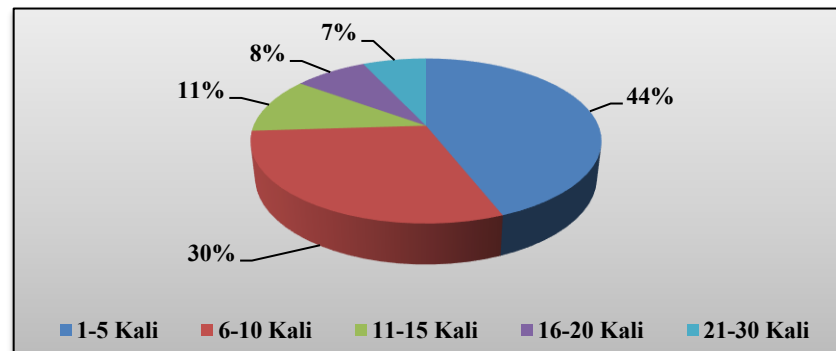
berusia 36-45 tahun dan 16 orang (4%) berusia diatas 45 tahun. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengguna pete-pete di Kota Makassar lebih dominan digunakan oleh penumpang berusia 15-25 tahun yaitu sebanyak 163 orang.



Gambar 4 Persentase total penumpang pete-pete berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan gambar 4 terlihat bahwa, dari total penumpang 397 orang, diketahui bahwa masing-masing sebanyak 167 orang (42%) berstatus Pelajar/Mahasiswa, 60 orang (15%)

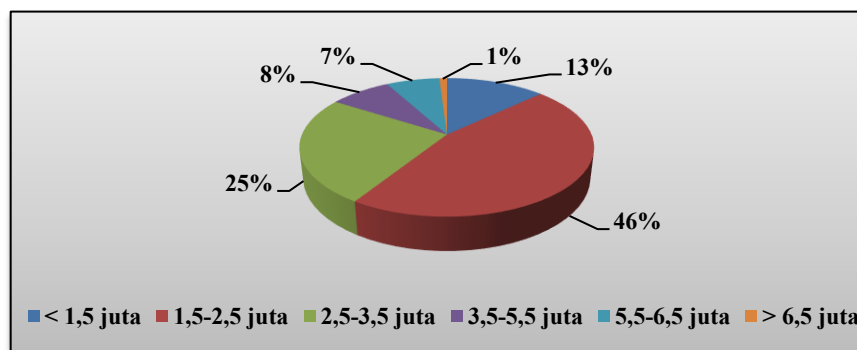
bekerja sebagai Pegawai, 71 orang (18%) bekerja sebagai PNS/Polisi/TNI, 12 orang (3%) bekerja sebagai wiraswasta dan 87 orang (22%) memiliki pekerjaan lain-lain.



Gambar 5 Persentase total penumpang pete-pete berdasarkan frekwensi naik angkutan umum per bulan

Berdasarkan gambar 5 terlihat bahwa dari total penumpang 397 orang, diketahui masing-masing sebanyak 175 orang (44%) menggunakan angkutan umum sebanyak 1-5 kali dalam sebulan, 119 orang (30%) menggunakan angkutan umum sebanyak 6-10 kali

dalam sebulan, 43 orang (11%) menggunakan angkutan umum sebanyak 11-15 kali dalam sebulan, 32 orang (8%) menggunakan angkutan umum sebanyak 16-20 kali dalam sebulan dan 28 orang (7%) menggunakan angkutan umum sebanyak 21-30 kali dalam sebulan.



Gambar 6 Persentase penumpang pete-pete berdasarkan penghasilan per bulan

Berdasarkan gambar 6 terlihat bahwa dari total penumpang 397 orang, diketahui masing-masing sebanyak 52 orang (13%) berpenghasilan kurang dari Rp.1.500.000, 183 orang (46%) berpenghasilan Rp.1.500.000-2.500.000, 99 orang (25%) berpenghasilan Rp.2.500.000-3.500.000, 32 orang (8%)

berpenghasilan Rp.3.500.000-5.500.000, 28 orang (7%) berpenghasilan Rp.5.500.000-6.500.000 dan 3 orang (1%) berpenghasilan lebih dari Rp. 6.500.000.

3.2 Analisa Model Biaya Angkutan Umum Pete-pete

Tabel 4 Koefisien determinasi (hasil olahan SPSS)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.885 ^a	0.783	0.781	0.271

a. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pelayanan, Kemurahan

Dari hasil output SPSS tersebut, maka dapat dilihat bahwa nilai koefisien determinasi atau R square sebesar 0,783 atau 78,3 %. Hal ini menunjukkan bahwa variabel yang diteliti memberikan

pengaruh terhadap kepuasan biaya angkutan umum sebesar 78,3% sedangkan sisanya dipengaruhi variable yang tidak diteliti.

Tabel 5 Model biaya pengguna angkutan umum pete-pete (hasil olahan SPSS)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-0.427	0.162		-2.629	0.009
Kemurahan	0.371	0.018	0.478	20.266	0.000
Pelayanan	0.360	0.018	0.483	20.531	0.000
Kenyamanan	0.344	0.016	0.520	22.048	0.000

a. Dependent Variable: Kepuasan (Biaya)

Diketahui nilai Constant (a) sebesar 1,00, nilai kemurahan (b₁) sebesar 0,32, nilai pelayanan (b₂) sebesar 0,36 dan nilai kenyamanan (b₃) sebesar 0,25, sehingga dapat ditulis model persamaan regresinya sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3$$

$$Y = -0,427 + 0,371X_1 + 0,360X_2 + 0,344X_3$$

Keterangan:

Y = Kepuasan terhadap biaya angkutan umum yang diprediksi

a = Konstanta

b₁, b₂, b₃ = Koefisien regresi

X₁ = Kemurahan

X₂ = Pelayanan

X₃ = Kenyamanan

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian mengenai biaya pengguna angkutan umum telah dibahas dalam penelitian ini. Kesimpulan yang dapat diambil pada penelitian ini berdasarkan rumusan permasalahan adalah sebagai berikut:

- 1) Melalui metode analisis deskriptif diketahui karakteristik sosial ekonomi bagi pengguna angkutan umum di Kota Makassar menunjukkan jumlah penumpang wanita lebih banyak yaitu sebesar 81%, sementara yang banyak melakukan perjalanan yang berumur antara 15-35 tahun sebesar 82%, dan

dari segi pekerjaan adalah para pelajar/mahasiswa 42%, pada umumnya penumpang menggunakan angkutan umum 1-10 kali dalam sebulan sebesar 74%. Sementara pendapatan para pengguna angkutan umum berada 2,5 juta kebawah perbulan sebesar 59%.

- 2) Model regresi linier biaya pengguna angkutan umum yaitu $Y = -0,427 + 0,371X_1 + 0,360X_2 + 0,344X_3$, artinya setiap peningkatan kinerja kemurahan (X_1) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,371 orang, setiap peningkatan kinerja pelayanan (X_2) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,360 orang dan setiap peningkatan kinerja kenyamanan (X_3) sebesar 1% maka pengguna pete-pete yang puas (Y) akan bertambah sebesar 0,344 orang.

4.2 Saran

Berdasarkan temuan penelitian bahwa masyarakat pengguna angkutan umum kesulitan dalam menjangkau biaya angkutan umum. Dari hasil temuan penelitian ini, diharapkan:

- 1) Sebaiknya pemerintah meninjau kembali kebijakan biaya transportasi angkutan umum (pete-pete) agar tidak membebani masyarakat.
- 2) Sebaiknya pelayanan angkutan umum khususnya pete-pete perlu ditingkatkan kembali dari sektor kenyamanan, pelayanan dan keterjangkauan biaya transportasi.
- 3) Sebaiknya penelitian selanjutnya membahas tentang perbandingan antara biaya angkutan umum dan transportasi online, agar variabel-variabel yang mempengaruhi pengguna dalam pemilihan moda transportasi konvensional dan online dapat menjadi pertimbangan untuk pemerintah atau instansi terkait dalam penyediaan moda angkutan umum untuk masyarakat Kota Makassar.

Daftar Pustaka

- Aksan Sofyan (2004), *Kinerja Angkutan Umum Kota Makassar*, (Studi Kasus Angkutan Umum Penumpang Pete-Pete), Universitas Hasanuddin.
- Hajerah (2017), *Analisis Persepsi Pengguna Terhadap Kinerja Angkutan Umum Di Makassar*. Universitas Muslim Indonesia Makassar.
- Herry Lubis, Julaihi Wahid, Rahmad Dian (2005), *Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Medan*, Universitas Sumatera Utara.
- Joni Suryoputro, Dkk (2009), *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP), Dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)*, (Studi Kasus Trans Jogja Rute 4A Dan 4B), Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Margareth (2013), *Analisis Kinerja Angkutan Umum Pada Rute Rencana Terminal-Kampus Universitas Timor Kota Kefamenanu Provinsi NTT*, UMS Surakarta.
- Novian Herbowo (2012), *Studi Persepsi Pengguna Transjakarta Pada Koridor II, (Pulogadung-Harmoni)*. UNJ Jakarta.
- Popy Rufaidah (2010), *Persepsi Penumpang Jasa Transportasi Angkutan Umum Atas Kewajaran Harga*, Universitas Padjadjaran.
- Rauf. S (2013), *Analisa Kinerja dan Pemetaan Angkutan Umum (Mikrolet) Di kota Makassar (Studi Kasus : Angkutan Umum Trayek A,C,G,J,S)*, Universitas Hasanuddin.
- Sigit Haryono (2010), *Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus*

- Kota) Di Kota Yogyakarta, UPN Yogyakarta.
- Situmeang. P (2008), *Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Penumpang Antar Kota (Studi Angkutan Umum Trayek Medan-Tarutung)*, Universitas Sumatera Utara.
- Suhartono, Dkk (2003), *Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif*, (Studi Kasus : Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus), Pilar.
- Tamin, Ofyar.Z (1999), *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi*. ITB Bandung.
- Taty Yuniarti (2009), *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay*, (Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta), Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Warpani Suswardjoko (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. ITB Bandung.
- Yori Herwangi (2016), *Transport Disadvantage Dan Kepemilikan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah*, (Studi Kasus: Kawasan Perkotaan Yogyakarta), ITB Bandung.