

**SKRIPSI**

**ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TRANSPORTASI BERBASIS  
ONLINE TERHADAP ASPEK EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI**

*(Studi Kasus Grab Online Kota Makassar)*



Disusun Oleh :

**Prilly Pricilia Manusiwa**

**45 15 041 101**

**JURUSAN SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2019**



# UNIVERSITAS BOSOWA

Jl. Urip Sumoharjo Km. 4 Telp. (0411) 452 901/ 452 789  
Fax. (0411) 424 568 Website : [www.universitaspbosowa.ac.id](http://www.universitaspbosowa.ac.id)  
Makassar - Sulawesi Selatan - Indonesia

## LEMBAR PENGAJUAN SEMINAR TUTUP

JUDUL :

**“ Analisis Persepsi Masyarakat Transportasi Berbasis Online Terhadap Aspek Efektivitas dan Efisiensi (Studi Kasus Grab Online Kota Makassar) “**


Disusun dan diajukan oleh :

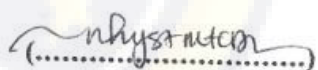
Nama Mahasiswa : **PRILLY PRICILIA MANUSIWA**

Stambuk : **45 15 041 101**

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Teknik Sipil / Jurusan Sipil Fakultas Universitas Bosowa Makassar.

**Telah Disetujui Komisi Pembimbing**

1. Pembimbing I : Ir. H. Abd. Rahim Nurdin M.T. 

2. Pembimbing II : Nurhadijah Yuniarti S.T., M.T. 

Mengetahui :

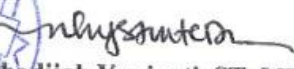
Dekan, Fakultas Teknik  
Universitas Bosowa Makassar

Ketua Jurusan Teknik Sipil  
Universitas Bosowa Makassar



**(DR. Ridwan, ST, M.Si)**  
NIDN. 09 101271 01



  
**(Nurhadijah Yuniarti, ST, MT)**  
NIDN. 09-160682-01



UNIVERSITAS  
**BOSOWA**

**FAKULTAS TEKNIK**  
Jalan Urip Sumihardjo Km. 4 Gd. 2 Lt.7  
Makassar – Sulawesi Selatan 90231  
Telp. 0411 452901- 452789 ext. 116  
Fax. 0411 424568  
http://www.universitasbosowa.ac.id

**DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL  
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**

**LEMBAR PENGESAHAN**

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar No. 333 / SK / FT / UNIBOS / III / 2019, Tanggal 15 Maret 2019, perihal Pengangkatan Panitia dan Tim Penguji Tugas Akhir, maka pada :

Hari / Tanggal : Jum'at / 15 Maret 2019  
Nama : **PRILLY PRICILIA MANUSIWA**  
Nomor Stambuk : **45 15 041 101**  
Fakultas / Jurusan : Teknik / Teknik Sipil  
Judul Tugas Akhir : **“ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP ASPEK EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI (STUDI KASUS GRAB ONLINE KOTA MAKASSAR)”**

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Tugas Akhir Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar setelah dipertahankan di depan Tim pengujian Ujian Sarjana Strata Satu(S-1) untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

**Tim Penguji Tugas Akhir**

Ketua/ Ex Officio : Ir. H. Abd. Rahim Nurdin M.T. (.....)  
Sekretaris/Ex Officio : Nurhadijah Yuniarti S.T., M.T. (.....)  
Anggota : Ir. Tamrin Mallawangeng M.T. (.....)  
Ir. Burhanuddin Badrun M.SP. (.....)

Makassar, 20 April 2019

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Bosowa

**(Dr. Ridwan, ST., M.Si)**  
NIDN. 09 101271 01

Ketua Program Studi Sarjana Teknik Sipil  
Jurusan Sipil

**(Nurhadijah Yuniarti, ST., MT)**  
NIDN : 09 160682 01



**SURAT PERNYATAAN  
KEASLIAN DAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR**

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Prilly Pricilia Manusiwa  
Nomor Stambuk : 45 15 041 101  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Tugas Akhir : "Analisis Persepsi Masyarakat Transportasi Berbasis Online Terhadap Aspek Efektivitas dan Efisiensi (Studi Kasus Grab Online Kota Makassar)"

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Tugas akhir yang saya tulis ini merupakan hasil karya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau hasil pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan pengetahuan, saya tidak keberatan apabila Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Bosowa menyimpan, mengalih mediadakan/mengalih formatkan, mengelolah dalam bentuk data base, mendistribusikan dan menampilkan untuk kepentingan akademik.
3. Bersedia dan menjamin untuk menanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak jurusan sipil fakultas teknik universitas Bosowa dari semua bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran hak cipta dalam tugas akhir ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, Mei 2019

Yang menyatakan



**(Prilly Pricilia Manusiwa)**

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan YME, atas segala berkat, kasih, dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini yang berjudul **“ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP ASPEK EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI (*Studi Kasus Grab Online Kota Makassar*)”**.

Penulisan skripsi ini merupakan persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Sarjana Strata 1 (S1) program studi Teknik Sipil Universitas Bosowa Makassar.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati kami sangat mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi penyempurnaan penulisan skripsi ini.

Akhir kata semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi kita semua khususnya dalam dunia pendidikan Teknik Sipil.

Makassar, Mei 2019

Penulis

## ABSTRAK

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Salah satu moda transportasi publik di Makassar yang saat ini mulai dikelola oleh pihak swasta yang dikenal dengan transportasi berbasis online. Hal inilah yang menarik perhatian peneliti untuk melakukan penelitian terhadap penggunaan transportasi online tersebut dalam hal ini Grab Online dengan menganalisis persepsi masyarakat terhadap aspek efektivitas dan aspek efisiensi dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan menyebarkan kuisioner sebagai instrument terhadap 100 responden sebagai sampel yang berlokasi di kota Makassar. Pengolahan data dilakukan dengan metode persentase dan secara statistik dengan regresi linier berganda melalui aplikasi program SPSS 21. Berdasarkan hasil pengolahan data maka diperoleh hasil persentase aspek efektivitas sebesar 87% dan efisiensi sebesar 83% terhadap persepsi masyarakat dalam menggunakan transportasi online (Grab). Dan berdasarkan hasil statistik, indikator yang paling berpengaruh dalam aspek efektivitas adalah indikator nyaman sebesar 0,485 dan indikator tarif / biaya sebesar 0,562 pada aspek efisiensi. Dimana secara keseluruhan, aspek efektivitas dan efisiensi memberikan pengaruh cukup kuat sebesar 71,3% terhadap persepsi masyarakat dalam penggunaan transportasi online (Grab).

**Kata kunci: Efektivitas, Efisiensi, Persepsi Masyarakat Transportasi Online**

## ABSTRACT

*Transportation is a major component in life and life systems, government systems, and social systems. Regional social demographic conditions have an influence on transportation performance in the region. The level of population density will have a significant influence on transportation capacity to serve the needs of the community. One mode of public transportation in Makassar which is currently being managed by the private sector known as online-based transportation. This is what attracts the attention of researchers to conduct research on the use of online transportation in this case Grab Online by analyzing community perceptions of aspects of effectiveness and efficiency aspects by using a qualitative descriptive method by distributing questionnaires as instruments to 100 respondents as samples located in Makassar city. Data processing is done by the percentage method and statistically by multiple linear regression through the application of SPSS 21 program. Based on the results of data processing, the results of the percentage aspects of effectiveness are 87% and efficiency of 83% on the public perception of using online transportation (Grab). And based on statistical results, the most influential indicators in aspects of effectiveness are convenient indicators of 0.485 and tariff / cost indicators of 0.562 on efficiency aspects. Where as a whole, aspects of effectiveness and efficiency have a strong influence of 71.3% on public perceptions in the use of online transportation (Grab).*

**Keywords: Effectiveness, Efficiency, Perception of Online Transportation Society**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGANTAR .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN & PUBLIKASI TUGAS AKHIR.	iv
PRAKATA .....	v
ABSTRAK .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	I - 1
I. Latar Belakang .....	I - 1
II. Rumusan Masalah.....	I - 3
III. Maksud, Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	I - 4
IV. Ruang Lingkup dan Batasan Masalah.....	I - 5
V. Sistematika Penulisan .....	I - 6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	II - 1
I. Transportasi.....	II - 1
II. Transportasi Publik dan Privat.....	II - 6
III. Transportasi Umum Berbasis Online.....	II - 8
IV. Pengertian Persepsi .....	II - 15
V. Pengertian Masyarakat sebagai Pengguna Jasa Transportasi.....	II - 16
VI. Pengertian Analisis.....	II - 18
VII. Kinerja Jasa Transportasi Perkotaan Yang Efetif dan Efisien.....	II - 19
VIII. Pengertian Efektivitas .....	II - 24
IX. Pengertian Efisiensi.....	II - 33
X. Standar Parameter Kinerja Transportasi (Angkutan Umum).....	II - 38
XI. Aplikasi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences).....	II - 43

BAB III	METODE PENELITIAN.....	III - 1
	I. Desain Penelitian.....	III - 1
	II. Populasi dan Sampel Penelitian.....	III - 2
	III. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	III - 5
	IV. Metode Analisis dan Pembahasan Penelitian.....	III - 7
	V. Kerangka Konsep Penelitian.....	III - 7
BAB IV	ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	IV - 1
	I. Karakteristik Responden.....	IV - 1
	A. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	IV - 1
	B. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Umur.....	IV - 2
	C. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	IV - 3
	II. Analisis Dan Pembahasan Berdasarkan Metode Persentase.....	IV - 5
	A. Variabel Efektivitas.....	IV - 5
	B. Variabel Efisiensi.....	IV - 13
	III. Hasil dan Pembahasan Statistik Menggunakan Aplikasi SPSS.....	IV - 18
	A. Uji Linearitas.....	IV - 18
	B. Uji Korelasi.....	IV - 19
	C. Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	IV - 20
	D. Pengujian Multikolinieritas.....	IV - 21
	IV. Hasil Analisa dan Pembahasan Per Indikator Menggunakan Aplikasi SPSS.....	IV - 23
	A. Aspek Efektivitas.....	IV - 23
	B. Aspek Efisiensi.....	IV - 26
	V. Perbandingan Hasil Uji Masyarakat dengan Standar World Bank Terhadap Aspek Efektivitas dan Efisiensi.....	IV - 29
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	V - 1
	I. Kesimpulan.....	V - 1
	II. Saran.....	V - 3

## DAFTAR PUSTAKA



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Karakteristik Kinerja Transportasi Yang Efektif Dan Efisien Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 49 Tahun 2005 .....	II – 23
Tabel 2.2	Standar Angkutan Umum Berdasarkan World Bank...	II – 38
Tabel 2.3	Waktu dan Jarak Berjalan Kaki .....	II – 39
Tabel 2.4	Perpindahan dan Waktu Menunggu.....	II – 39
Tabel 2.5	Waktu Menunggu.....	II – 39
Tabel 2.6	Headway dan Kepadatan Penduduk.....	II – 40
Tabel 2.7	Kepadatan Penumpang .....	II – 40
Tabel 2.8	Indeks Waktu Perjalanan Terhadap Kendaraan Pribadi.....	II – 41
Tabel 2.9	Standar Kriteria Umum Pelayanan Angkutan Umum Di Indonesia.....	II – 41
Tabel 2.10	Standar Kriteria Khusus Pelayanan Angkutan Umum Di Indonesia.....	II – 42
Tabel 2.11	Intrepetasi Nilai r .....	II – 46
Tabel 4.1	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	IV - 1
Tabel 4.2	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Umur.....	IV - 2
Tabel 4.3	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	IV - 4
Tabel 4.4	Pengujian Linearitas .....	IV - 18
Tabel 4.5	Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Terikat.....	IV - 19
Tabel 4.6	Koefisien Determinasi .....	IV - 20

Tabel 4.7	Pengujian Multikolinearitas .....	IV - 21
Tabel 4.8	Pengujian Linearitas Aspek Efektivitas .....	IV - 23
Tabel 4.9	Pengujian Multikolinearitas Aspek Efektivitas .....	IV - 23
Tabel 4.10	Koefisien Determinasi Aspek Efektivitas .....	IV - 24
Tabel 4.11	Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Tidak Bebas Aspek Efektivitas.....	IV - 25
Tabel 4.12	Pengujian Linearitas Aspek Efisiensi .....	IV - 26
Tabel 4.13	Pengujian Multikolinearitas Aspek Efisiensi .....	IV - 26
Tabel 4.14	Koefisien Determinasi Aspek Efisiensi.....	IV - 27
Tabel 4.15	Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Tidak Bebas Aspek Efisiensi.....	IV - 28
Tabel 4.16	Perbandingan Standar World Bank Terhadap Hasil Persepsi Masyarakat Pada Transportasi Online Grab.....	IV - 29
Tabel 4.17	Perbandingan Standar Standar Kriteria Khusus Pelayanan Angkutan Umum Di Indonesia Terhadap Hasil Persepsi Masyarakat Pada Transportasi Online Grab.....	IV - 30

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Kerangka Konsep Penelitian.....	III - 11
Gambar 4.1	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Kelamin.....	IV - 2
Gambar 4.2	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Umur.....	IV - 3
Gambar 4.3	Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	IV - 5
Gambar 4.4	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Aksesibilitas .....	IV - 6
Gambar 4.5	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Kapasitas .....	IV - 7
Gambar 4.6	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Lancar dan Cepat.....	IV - 8
Gambar 4.7	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Kemudahan.....	IV - 9
Gambar 4.8	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Nyaman.....	IV - 10
Gambar 4.9	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Aman.....	IV - 11
Gambar 4.10	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Variabel Efektivitas .....	IV - 12
Gambar 4.11	Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Variabel Efektivitas Per Indikator .....	IV - 12

Gambar 4.12 Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Tarif / Biaya .....	IV - 14
Gambar 4.13 Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Indikator Ketepatan.....	IV - 15
Gambar 4.14 Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Variabel Efisiensi .....	IV - 16
Gambar 4.15 Nilai Persentase Persepsi Masyarakat Pengguna Transportasi Online (Grab) Terhadap Variabel Efisiensi Per Indikator .....	IV - 16

**BOSOWA**



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuisisioner

Lampiran 2. Tabulasi Data

Lampiran 3. Hasil Pengolahan SPSS

Lampiran 4. Tarif Menggunakan Transportasi Grab Online

Lampiran 5. Dokumentasi



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### I. Latar Belakang

Perkembangan kota akan terus meningkat seiring dengan tingginya jumlah penduduk. Dengan segala aktivitasnya, penduduk di perkotaan pun membutuhkan sejumlah ruang yang kemudian berimbas pada kebutuhan sarana transportasi dalam mobilitasnya antar ruang wilayah, baik ruang wilayah dalam kota maupun interaksinya dengan ruang-ruang wilayah yang lebih luas (Andrian, 2008).

Suatu sistem jaringan transportasi juga memiliki dua peran utama, yaitu sebagai alat pengendali arah pengembangan kota dan sebagai pergerakan manusia dan barang akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan (Tamin, 2000).

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Kegagalan sistem transportasi

mengganggu perkembangan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efisiensi ekonomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya.

Permasalahan yang tengah dihadapi kota-kota besar adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan muncul dipengaruhi oleh gaya hidup warga kota sendiri. Kota Makassar dengan luas wilayah administratif yang cukup besar ( $\pm 175,77 \text{ km}^2$ ) untuk menjangkau seluruh sudut kawasan kota diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Kebutuhan transportasi publik di Makassar saat ini dilayani oleh bus kota (patas dan ekonomi) dengan sejumlah rute, angkutan kota (mikrolet/pete-pete) dan taksi, serta becak motor (bentor), terminal yang representatif antara lain (Terminal Daya dan Terminal Malengkeri).

Salah satu moda transportasi publik di Makassar yang saat ini mulai dikelola oleh pihak swasta yang dikenal dengan transportasi berbasis online. Transportasi berbasis online di Makassar sendiri masih dikelola oleh dua perusahaan yakni Grab dan Gojek. Jenis transportasi ini mulai diuji coba operasionalnya pada Tahun 201, dimana mendapatkan respon yang positif pada masyarakat pengguna jasa transportasi. Beberapa keunggulan transportasi online ini antara lain pengguna jasa cukup mudah mengaplikasi permintaan dalam melakukan perjalanannya, memiliki biaya yang relatif rendah dan pasti sesuai dengan yang tertera sebelum melakukan pemesanan, kondisi fisik dan pelaku transportasi cukup baik, aman dan nyaman karena

menggunakan sistem lacak dan GPS, lebih cepat dalam penjemputan dan pengantaran ke lokasi tujuan dan dapat dipesan kapan saja.

Disisi lain transportasi online ini justru mendapat hambatan oleh pihak pelaku transportasi publik lainnya. Hal ini membuktikan bahwa keberadaan transportasi berbasis online dapat menguasai pemasaran transportasi publik secara umum. Hal inilah yang menarik perhatian saya sehingga berkeinginan untuk melakukan penelitian terhadap kemudahan pengguna jasa pada transportasi online di Kota Makassar dengan melihat dua aspek yaitu aspek efisiensi dan aspek efektivitasnya, dengan mengangkat judul ***“Analisis Persepsi Masyarakat Transportasi Berbasis Online Terhadap Aspek Efektivitas Dan Efisiensi (Studi Kasus Grab Online Kota Makassar)”***

## **II. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada permasalahan yang diuraikan sebagai latar belakang masalah terkait dengan transportasi publik perkotaan, maka dapat dirumuskan, sebagai berikut:

- A. Bagaimana persepsi masyarakat pada transportasi online terhadap aspek efektivitas.
- B. Bagaimana persepsi masyarakat pada transportasi online terhadap aspek efisiensi.



### **III. Maksud, Tujuan, Dan Manfaat Penelitian**

#### **A. Maksud Penelitian**

Adapun maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana persepsi masyarakat sebagai bentuk respon terhadap beroperasinya transportasi online sebagai salah satu alat transportasi publik yang pada tahun 2017 mulai beroperasi.

#### **B. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian, antara lain :

1. Untuk menganalisis persepsi masyarakat pada transportasi online terhadap aspek efektivitas.
2. Untuk menganalisis persepsi masyarakat pada transportasi online terhadap aspek efisiensi.

#### **C. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat berdasarkan aspek teoritis dan praktis, antara lain :

1. Manfaat Teoritis, yaitu munculnya suatu konsep teori transportasi publik perkotaan berbasis online, sebagai suatu jenis model transportasi baru yang berkembang sesuai dengan kebutuhan publik yang efektif dan efisien.
2. Manfaat Praktis, yaitu munculnya suatu kebijakan pendukung untuk mengarahkan dan mengatur sistem transportasi dalam hal operasionalnya dan bersinerginya antar moda transportasi publik perkotaan berbasis online, sebagai suatu jenis model

transportasi baru yang berkembang sesuai dengan kebutuhan publik yang efektif dan efisien. Selain itu, adanya pemanfaatan teknologi sebagai dampak pengembangan teknologi.

#### **IV. Ruang Lingkup Dan Batasan Masalah**

Rencana penelitian ini mengarah pada moda transportasi yang memiliki efektivitas dan efisien untuk melakukan pergerakan perjalanan dalam perkotaan, sehingga penelitian ini berada pada lingkup kegiatan dengan batasan masalah, sebagai berikut :

- A. Memotret dan menjanging bagaimana persepsi masyarakat sebagai responden terhadap kehadiran transportasi berbasis online (dengan batasan transportasi yang digunakan antara lain : grab car & grab bike), dilihat dari aspek efektivitas dan efisiensi.
- B. Target responden merupakan sejumlah penduduk sebagai populasi masyarakat kota yang ditentukan jumlahnya berdasar pendekatan statistik, dengan batasan target responden sebesar 100 sampel / responden yang berada pada kecamatan Makassar, Kota Makassar. Target responden yang dipilih juga adalah responden yang mengetahui tentang transportasi online (Grab) baik melalui pengalamannya dalam menggunakan transportasi tersebut ataupun dari cerita atau informasi tentang transportasi online (Grab) dari orang lain yang pernah didengar.

C. Analisis dan pembahasan penelitian dilakukan dengan pendekatan statistik yang sesuai dengan rencana output yang akan dicapai sebagaimana tujuan penelitian, yaitu dengan Analisis Deskriptif Kualitatif melalui kuisisioner dan dokumentasi yang kemudian dibahas dengan menggunakan metode persentasi dan program SPSS (Statistical Package for the Social Sciences).

## **V. Sistematika Penulisan**

Pada penulisan penelitian ini, penulis membagi kedalam beberapa bagian, antara lain sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, maksud, tujuan, dan manfaat penelitian, ruang lingkup dan batasan masalah, serta sistematika penulisan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi tentang dasar-dasar teori yang mendukung dan yang menjadi acuan dalam melakukan penelitian ini yang bersumber dari buku-buku, laporan penelitian, bahan kuliah, internet, dan materi-materi yang berkaitan dengan penelitian ini.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian, data-data terkait dengan lokasi dan objek penelitian, serta tahapan perencanaan pada objek tersebut.

#### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi tentang hasil penelitian yaitu hasil perhitungan dengan menggunakan metode yang telah ditentukan serta tinjauan hasil perhitungan dengan menggunakan metode tersebut.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari penulisan penelitian ini dan saran yang perlu dilakukan yang berkaitan dengan pelaksanaan dan hasil dari penelitian ini.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### I. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Banyak ahli telah merumuskan dan mengemukakan pengertian transportasi. Para ahli memiliki pandangannya masing-masing yang mempunyai perbedaan dan persamaan antara yang satu dengan lainnya.

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, yang mana trans berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain.

Menurut Salim (2000), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Miro (2005), transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek

tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Sedangkan menurut Nasution (2008), transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Jadi, pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Menurut Nasution (2008) , unsur-unsur pengangkutan/ transportasi meliputi atas :

- A. Adanya muatan yang diangkut
- B. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
- C. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
- D. Ada terminal asal dan terminal tujuan
- E. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Berdasarkan unsur-unsur transportasi maka dapat dibedakan beberapa moda transportasi, sebagai berikut (Kamaluddin, 2003: 18-19) :

- A. Transportasi Darat (*Land Transport*)

Transportasi darat ini terdiri atas transportasi jalan raya (*road transport*) dan transportasi jalan rel (*rail transport*).

## 1. Transportasi jalan raya

Dalam transportasi jalan raya, alat transportasi yang digunakan berupa manusia, binatang, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan berupa jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel.

## 2. Transportasi jalan rel

Sedangkan dalam transportasi jalan rel, alat angkut yang digunakan berupa kereta api. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja. Tenaga penggeraknya adalah berupa tenaga uap, diesel, dan tenaga listrik.

## B. Transportasi Air (*Water Transport*)

Transportasi melalui air terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

### 1. Transportasi air pedalaman

Alat angkutan yang digunakan pada transportasi air pedalaman berupa sampan, kano, motor boat dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal dan danau. Tenaga penggerak yang digunakan adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM, dan diesel.

## 2. Transportasi laut

Alat angkutan di dalam transportasi laut adalah perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilalui adalah laut, samudera, dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM dan diesel.

### C. Transportasi Udara (*Air Transport*)

Transportasi udara merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakan adalah avtur dengan berbagai rupa alat yang digerakkannya.

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu:

1. sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan.
2. sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak



disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Penyediaan fasilitas yang mendukung pergerakan yang cepat, aman, nyaman dan sesuai kebutuhan akan kapasitas angkut dengan menyesuaikan dengan jenis moda yang digunakan. Pemilihan penggunaan moda tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu:

1. Segi Pelayanan
2. Keandalan dalam bergerak
3. Keselamatan dalam perjalanan
4. Biaya
5. Jarak Tempuh
6. Kecepatan Gerak
7. Keandalan
8. Keperluan
9. Fleksibilitas
10. Tingkat Populasi
11. Penggunaan Bahan Bakar.

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

1. Kecepatan, yang menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
2. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), yang menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
3. Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of operation*), yang menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
4. Kemampuan (*capability*), yang merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
5. Frekuensi, adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

## **II. Transportasi Publik dan Privat**

Transportasi yang merupakan alat atau media yang berperan sebagai penghubung suatu benda dari tempat awal dan tempat tujuan, dalam pelayanannya dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) kategori (Vuchic, 1981) yaitu :

- A. Angkutan Pribadi (*Private Transportation*) yaitu moda transportasi yang dikhususkan bagi pribadi seseorang dan seseorang itu

bebas memakainya kemana saja, dimana saja dan kapan saja, bahkan juga tidak digunakan sama sekali (disimpan di garasi).

Secara spesifik kendaraan pribadi ini dibagi menjadi lima, yaitu jalan kaki, sepeda untuk pribadi, sepeda motor untuk pribadi, mobil pribadi dan moda transportasi lainnya yang dimiliki secara pribadi seperti kapal dan pesawat pribadi.

B. Angkutan Carteran atau Sewaan dikenal sebagai kendaraan pararanit. Kebanyakan moda angkutan ini memiliki jadwal atau trayek yang tidak tetap tergantung permintaan pengguna (*Deman Responsive*). Taksi meter, taksi carter, vanpool dan jitney merupakan moda angkutan pararansit yang terpopuler di kota-kota besar.

C. Angkutan Umum (*Public Transportation*), merupakan moda transportasi yang diperuntukkan bagi orang banyak, kepetingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik bersama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila mereka memilih untuk menggunakan angkutan umum tersebut. Moda angkutan ini umumnya beroperasi pada jadwal dan trayek tertentu dan boleh ditumpangi oleh siapapun yang bersedia membayar tarif yang telah ditetapkan. Secara lebih spesifik, kendaraan umum dibagi 7 yaitu :

1. Ojek sepeda dan sepeda motor
2. Becak, bajaj dan bemo
3. Mikrolet
4. Bus umum
5. Kereta api
6. Kapal feri, sungai, laut
7. Pesawat yang digunakan untuk umum

### **III. Transportasi Umum Berbasis Online**

Ada beberapa peran penting yang harus kita ketahui dengan adanya transportasi. Menurut Tamin (1999:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Di Indonesia ada beberapa alat transportasi yang digunakan, transportasi darat, laut dan udara. Dahulu di Indonesia, transportasi darat hanya terdiri dari transportasi manual seperti angkutan umum, taxi, becak motor, dan lainnya. Namun, melihat begitu pentingnya peran transportasi dalam kehidupan sehari-hari, maka seiring berkembangnya zaman munculah transportasi darat yang berbasis online.

Kemajuan teknologi pada saat ini tidak bisa dihindari. Demikian pula kemajuan teknologi dibidang transportasi. Jasa transportasi online merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi, dimana teknologi diciptakan bertujuan untuk mempermudah segala aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari.

Ada beberapa pengertian transportasi online yang dikemukakan oleh para ahli sebagai berikut:

- A. Transportasi online adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan, jarak perjalanan, waktu tempu perjalanan dan siapa drivernya sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi.
- B. Transportasi online adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi). (Doni, Unair)
- C. Transportasi online adalah bentuk dari pengembangan potensi dan peran transportasi nasional yang sekaligus mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. (Ellen, Unair)
- D. Transportasi online adalah wahana yang digunakan sebagai pemindah dari suatu tempat ke tempat lain dengan agensi-agensi tertentu yang bertanggung jawab dalam hal kepemilikan maupun

pengoperasian transportasi yang terkait, yang paling utama dari transportasi ini yaitu transportasi yang berbasis mesin canggih dilengkapi dengan fitur pelacak posisi. (Brenda, Unair)

E. Transportasi online adalah angkutan umum yang biasa digunakan namun dapat dioperasikan secara online, baik untuk pemesanan maupun pembayaran. (Adinda, Unair)

<http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/>

Grab Online merupakan salah satu transportasi online yang ada di Indonesia. Grab online adalah transportasi umum yang dapat dioperasikan secara online, baik pemesanan maupun pembayarannya. Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi) adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. Hingga bulan Maret 2015, jumlah pengguna Grab mencapai 3,8 juta pengguna. Grab tersedia untuk sistem operasi Android, iOS, dan BlackBerry. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi. Saat ini Grab tersedia di 63 kota

diseluruh Indonesia. [https://id.wikipedia.org/wiki/Grab\\_\(aplikasi\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Grab_(aplikasi))  
*diakses pada tanggal 18 Desember 2017.*

Aplikasi Grab menawarkan 8 layanan transportasi yaitu :

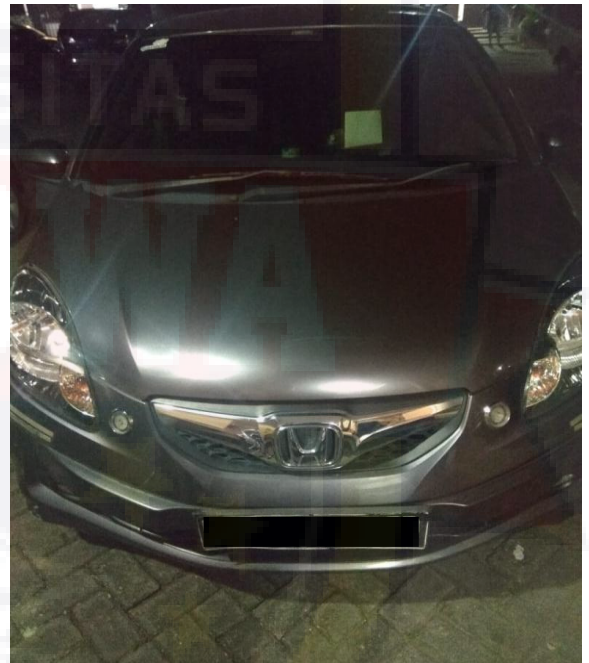
#### A. Grab Taxi

Grab Taxi merupakan layanan transportasi online yang memberikan akses serta kemudahan penumpang menemukan pengemudi taksi terdekat. Grab ini memiliki keamanan dan kenyamanan karena menggunakan GPS serta seluruh pengemudi taksi yang telah bermitra dipastikan terdaftar dan berlisensi, dan juga tarif pasti sesuai argo yang dibayarkan secara tunai. Untuk grab taxi sudah beroperasi di Makassar.

#### B. Grab Car

Grab Car merupakan layanan transportasi online kendaraan pribadi (mobil) dengan tarif yang pasti tanpa pemesanan biaya, adanya asuransi kecelakaan bagi maksimal 6 penumpang dalam 1 kendaraan, pengemudi yang terlatih sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang, dan metode pembayaran yang dapat dipilih baik tunai maupun non tunai. Untuk grab car sudah beroperasi di Makassar.





### C. Grab Bike

Grab Bike merupakan layanan transportasi online menggunakan sepeda motor dimana dapat lebih cepat melintasi kemacetan, aman karena biker terdaftar dan berlisensi dengan atribut yang lengkap serta catatan perjalanan yang transparan, dan juga biaya

perjalanan yang pasti karena tidak perlu lagi tawar menawar.

Untuk grab bike sudah beroperasi dimakassar.



#### D. Grab Express

Grab Express adalah layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian, ekonomis dan yang paling utama adalah keamanan. Untuk grab express sudah beroperasi di Makassar.

#### E. Grab Food

Grab Food adalah layanan pemesanan makanan berbasis aplikasi dengan berbagai restoran pilihan yang menjaga kualitas makanan

tetap terjaga hingga ke tujuan. Untuk grab food sudah beroperasi di Makassar.

#### F. Grab Share

Grab Share merupakan layanan transportasi online kendaraan pribadi (mobil) dimana dapat berbagi tumpangan dengan pengemudi lain yang memiliki tujuan yang sama. Kelebihan grab ini dibanding grab car adalah biaya bisa lebih hemat karena berbagi tarif. Saat ini, grab share belum beroperasi di Makassar.

#### G. Grab Hitch

Grab Hitch merupakan layanan berbasis online yang mempertemukan pengemudi dan penumpang yang memiliki rute perjalanan searah. Dimana pengemudi bukanlah pengemudi komersial, namun orang biasa yang memiliki rute yang sama dengan penumpang. Sebagian biaya perjalanan akan menjadi hemat. Layanan ini cocok untuk perjalanan antar kota. Namun saat ini untuk grab hitch belum beroperasi di Makassar.

<https://www.grab.com/id/press/consumers-drivers/grab-memperkenalkan-berbagai-inisiatif-baru-untuk-meningkatkan-kehidupan-para-mitra-pengemudi-grabcar/> diakses pada tanggal 3 mei 2018.

#### IV. Pengertian Persepsi

Menurut Kamus Bahasa Indonesia, persepsi berarti tanggapan (penerimaan) langsung hal melalui panca inderanya (Depdiknas, 2002:1239).

Menurut Jalaludin Rachmat dalam bukunya Psikologi Komunikasi (2008), bahwa persepsi merupakan pengalaman tentang objek, atau hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Jalaludin juga menambahkan bahwa persepsi memberikan makna pada stimulus indrawi (sensory stimulus).

Pendapat lain di kemukakan oleh Bimo Walgito (2004): "Persepsi adalah proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap rangsang yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti dan merupakan aktivitas yang *integrated* dalam diri individu. Karena merupakan aktivitas yang *integrated*, maka seluruh pribadi, seluruh apa yang ada dalam diri individu aktif berperan dalam persepsi itu."

Sugihartono, dkk (2007) mengemukakan bahwa persepsi adalah kemampuan otak dalam menerjemahkan stimulus atau proses untuk menerjemahkan stimulus yang masuk ke dalam alat indera manusia. Persepsi manusia terdapat perbedaan sudut pandang dalam penginderaan. Ada yang mempersepsikan sesuatu itu baik atau persepsi yang positif maupun persepsi negatif yang akan mempengaruhi tindakan manusia yang tampak atau nyata.



Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi menurut Walgito (2004) terdapat dua yaitu :

**A. Faktor Internal**

Faktor yang mempengaruhi persepsi berkaitan dengan kebutuhan psikologis, latar belakang pendidikan, alat indera, syaraf atau pusat susunan syaraf, kepribadian dan pengalaman penerimaan diri serta keadaan individu pada waktu tertentu.

**B. Faktor Eksternal**

Faktor ini digunakan untuk obyek yang dipersepsikan atas orang dan keadaan, intensitas rangsangan, lingkungan, kekuatan rangsangan akan turut menentukan didasari atau tidaknya rangsangan tersebut

**V. Pengertian Masyarakat sebagai Pengguna Jasa Transportasi**

Masyarakat adalah golongan masyarakat kecil terdiri dari beberapa manusia, yang dengan atau karena sendirinya bertalian secara golongan dan pengaruh - mempengaruhi satu sama lain. (Hasan Shadily 1984).

Sedangkan pengertian masyarakat menurut para ahli sebagai berikut:

A. J.L. Gilin dan J.P. Gilin, Masyarakat adalah kelompok yang tersebar dengan perasaan persatuan yang sama.

B. Max Weber

Masyarakat adalah suatu struktur atau aksi yang pada pokoknya ditentukan oleh harapan dan nilai-nilai yang dominan pada warganya.

C. Emile Durkheim

Menurut sosiolog ini, masyarakat adalah suatu kenyataan objektif individu-individu yang merupakan anggota-anggotanya.

D. Karl Marx

Masyarakat adalah suatu struktur yang menderita ketegangan organisasi ataupun perkembangan karena adanya pertentangan antara kelompok-kelompok yang terpecah-pecah secara ekonomis.

E. M.J. Herskovits

Masyarakat adalah kelompok individu yang diorganisasikan dan mengikuti suatu cara hidup tertentu.

<http://www.e-jurnal.com/2013/12/pengertian-masyarakat-dalam-pandangan.html>

F. Djodiguno

Masyarakat adalah suatu kebulatan dari pada segala perkembangan dalam hidup bersama antar manusia dengan manusia (dalam Abu Ahmadi 2003).

Masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 1 Angka 2 yang menyebutkan "*Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan*".

## **VI. Pengertian Analisis**

Definisi Analisis dalam Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni Salim (2002), menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut: "Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya)." Selanjutnya secara etimologi kata analisis menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah "Penguraian atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan."

Menurut Harahap (2004) pengertian Analisis adalah "Memecahkan atau menggabungkan sesuatu unit menjadi berbagai unit terkecil."



Analisis merupakan penguraian dari suatu pokok bahasan atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Analisis data berasal dari hasil pengumpulan data, sebab data yang telah terkumpul, bila tidak dianalisis hanya menjadi barang yang tidak bermakna, tidak berarti, menjadi data yang mati, data yang tidak berbunyi. Oleh karena itu, analisis data di sini berfungsi untuk memberi arti, makna dan nilai yang terkandung dalam data itu, (M.Kasiram, 2006).

## **VII. Kinerja Jasa Transportasi Perkotaan Yang Efektif Dan Efisien**

Semakin besar suatu kota, semakin banyak jumlah penduduknya. Jumlah penduduk yang semakin banyak, semakin banyak juga jenis dan macam kebutuhannya. Bukan saja kebutuhan dasar (pangan, sandang, dan papan), tetapi meliputi berbagai kebutuhan yang bersifat non dasar tetapi sangat penting, seperti pelayanan, pendidikan, kesehatan, perdagangan, transportasi, listrik, air bersih, informasi, dan jaminan sosial.

Salah satu fungsi utama kota-kota besar adalah pelayanan transportasi. Transportasi perkotaan merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas penduduk perkotaan dan angkutan barang, yang merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan, yang cenderung

semakin meningkat. Penduduk memerlukan jasa transportasi untuk pergi ke kantor, ke pasar, ke toko, ke bank, ke sekolah, ke rumah sakit, dan sebagainya. Angkutan barang dilakukan ke dan dari pabrik/industri, terminal, pelabuhan laut, Bandar udara, kantor, pasar, rumah, dan lainnya.

Jasa transportasi perkotaan yang dilaksanakan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi, sosial, administrasi pemerintahan, dan politik, agar diupayakan terselenggara secara efektif dan efisien. Jasa transportasi perkotaan yang efektif dan efisien meliputi karakteristik-karakteristik sebagai berikut :

1. Lancar atau Cepat (*Speed*): pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa banyak hambatan, perjalanan dilaksanakan secara cepat, atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai ditempat tujuan.
2. Selamat atau Aman (*Safety*): pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan.
3. Berkapasitas (*Capacity*): jumlah dan kapasitas moda transportasi yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi, dalam arti tidak berlebihan sehingga tidak menimbulkan pemborosan karena sebagian dari kapasitas transportasi tidak digunakan, dan juga tidak

berkekurangan sehingga penumpang tidak perlu untuk menunggu lama untuk diangkut.

4. Frekuensi (*Frequency*): pelayanan transportasi dilakukan dalam frekuensi waktu yang memadai (tetap dan tidak berubah). Semakin sering pelayanan transportasi dilakukan maka semakin besar pula kapasitas angkut yang tersedia sehingga muatan (manusia dan barang) dapat dilayani seluruhnya.
5. Keteraturan (*Regularity*): penyelenggaraan pelayanan transportasi dilaksanakan secara teratur sehingga akan memudahkan bagi penumpang dalam mengatur jadwal perjalanan yang akan dilakukan.
6. Komprehensif (*Comprehensive*): pelayanan transportasi melayani dari tempat asal ke tempat tujuan secara utuh, baik melalui satu moda maupun lebih dari satu macam moda transportasi.
7. Bertanggungjawab (*Responsibility*): pelayanan transportasi yang diselenggarakan harus memberikan ganti rugi terhadap kerugian kepada pengguna jasa transportasi (baik penumpang ataupun barang yang dimuat).
8. Nyaman (*Comfort*): pelayanan transportasi penumpang tentu berbeda dengan barang sehingga suasana yang dibutuhkan selama perjalanan tentunya berbeda. Penumpang yang

melakukan perjalanan membutuhkan suasana yang nyaman, nikmat, terhindar dari berdesak-desakkan, sesak dan pengab.

9. Biaya Rendah (*Acceptable Cost*) atau Harga Terjangkau (*Affordable Price*): karakteristik biaya rendah dan harga terjangkau hampir sama, yaitu biaya rendah dilihat dari perusahaan transportasi yang menyelenggarakan pelayanan transportasi, sedangkan harga terjangkau dilihat dari kepentingan pengguna jasa transportasi.

Sistranas (Sistem Transportasi Nasional) adalah tatanan transportasi yang terorganisir secara kesisteman, yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi laut, transportasi penyebrangan, transportasi udara, serta transportasi pipa yang terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis serta berkembang secara dinamis. Untuk itu tujuan dari Sistranas adalah efektivitas (dalam hal kemudahan, keterpaduan / penggantian moda transportasi, keselamatan, dan kualitas transportasi), dan efisiensi (dalam hal keterjangkauan tarif dan beban publik).

Sebagai sasaran Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) dalam mewujudkan terselenggaranya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, dinyatakan bahwa pelayanan transportasi yang

efektif adalah meliputi karakteristik sebagai berikut (Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 49 Tahun 2005) :

**Tabel 2.1.** Karakteristik Kinerja Transportasi Yang Efektif Dan Efisien Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 49 Tahun 2005

<b>Karakteristik Kinerja Transportasi Yang Efektif Dan Efisien</b>		
<b>Efektif</b>	Selamat	Terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan faktor internal transportasi.
	Aksesibilitas Tinggi	Jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional.
	Terpadu	Simpul transportasi antar/intra moda yang merupakan akhir atau awal perjalanan dengan menggunakan moda sejenis atau berbeda.
	Kapasitas Mencukupi	Kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa.
	Teratur	Pelayanan transportasi mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan kedatangan.
	Lancar dan Cepat	Terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan keselamatan yang tinggi.
	Mudah dicapai	Pelayanan menuju dan dari kendaraan mudah dicapai dari informasi yang jelas.
	Tepat Waktu	Pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat sehingga waktu perjalanan dapat direncanakan dengan jelas.
	Nyaman	Adanya ketenangan selama berada dalam kendaraan.
	Tertib	Pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan, nilai, dan norma yang berlaku dimasyarakat.
	Aman	Terhindarnya pengoperasian dari faktor eksternal baik berupa gangguan alam, manusia, dll.
	Polusi Rendah	Polusi yang ditimbulkan kendaraan baik gas, air, suara, dan getaran harus serendah mungkin.
<b>Efisien</b>	Tarif Terjangkau	Sarana transportasi sesuai dengan daya beli masyarakat.
	Tepat Waktu	Pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat sehingga waktu perjalanan dapat direncanakan dengan jelas.
	Utilitas Tinggi	Energi yang digunakan kecil.

Terselenggaranya pelayanan transportasi perkotaan (yang efektif dan efisien) ditentukan oleh tersedianya unsur-unsur transportasi yang utama, yaitu prasarana transportasi (jalan), sarana transportasi (kendaraan umum), terminal (angkutan perkotaan), dan muatan (penumpang / barang). Keseluruhannya didukung oleh peraturan perundang-undangan yang jelas, kebijakan yang terarah, perencanaan yang tepat dan dinamis, yang diperkuat oleh manajemen lalu lintas yang komprehensif, kesadaran masyarakat berlalu lintas, dan pengawasan serta pemberian sanksi yang tegas. Ketertiban lalu lintas perkotaan menjadi tanggung jawab bersama, yaitu pemerintah, operator, pengguna jasa transportasi, dan masyarakat dalam arti luas.

### **VIII. Pengertian Efektivitas**

Efektivitas memiliki arti berhasil atau tepat guna. Efektif merupakan kata dasar, sementara kata sifat dari efektif adalah efektivitas. Pada dasarnya efektivitas merupakan tingkat keberhasilan dalam pencapaian tujuan.

Soejono Soekanto (1986) mengemukakan bahwa efektivitas berasal dari kata *effektivies* yang berarti taraf sampai atau sejauh mana suatu kelompok mencapai tujuan.

Selanjutnya, menurut Emerson dalam Handyaningrat (1985) bahwa efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Sementara itu, Audit Commission dalam Mahsun (2006) menyatakan bahwa efektivitas adalah menyediakan jasa-jasa yang benar sehingga memungkinkan pihak yang berwenang untuk mengimplementasikan kebijakan dan tujuannya.

Mahsun (2006) menjelaskan bahwa efektivitas (hasil guna) merupakan hubungan antara keluaran dengan tujuan atau sasaran yang harus dicapai. Pengertian efektivitas ini pada dasarnya berhubungan dengan pencapaian tujuan atau target kebijakan. Kebijakan operasional dikatakan efektif apabila proses kegiatan tersebut mencapai tujuan dan sasaran akhir kebijakan (*spending wisely*).

Dunn (2000) menerangkan bahwa efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Efektivitas, yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas telaris, selalu diukur dari unit produksi atau layanan atau nilai moneterinya. Selanjutnya, Dunn (2000) menambahkan bahwa efektivitas merupakan kriteria evaluasi yang mempertanyakan apakah hasil yang diinginkan telah tercapai.



Pengertian lain menurut Susanto (2005), efektivitas merupakan daya pesan untuk mempengaruhi atau tingkat kemampuan pesan-pesan untuk mempengaruhi. Menurut pengertian Susanto diatas, efektivitas bisa diartikan sebagai suatu pengukuran akan tercapainya tujuan yang telah direncanakan sebelumnya secara matang.

Menurut Mahmudi (2005) efektivitas lainnya yaitu suatu hubungan antara output dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan (Zukhruf, Frazila, & Wibowo:2011).

Sementara, menurut Effendy (1989) mendefinisikan efektivitas sebagai berikut: "Komunikasi yang prosesnya mencapai tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu yang ditetapkan dan jumlah personil yang ditentukan. Efektivitas menurut pengertian di atas mengartikan bahwa indikator efektivitas dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sitranas) disebutkan sasaran sitranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Kriteria pengukuran efektivitas antara lain :

1. Aksesibilitas tinggi: Jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi) dengan menggunakan angkutan umum seperti pete-pete, tentunya angkutan umum tersebut tidak dapat menjangkau hingga ke depan rumah pengguna, sehingga pengguna harus melakukan perjalanan ke jalur pemberhentian angkutan umum tersebut terlebih dahulu (di jalan Cendrawasih). Sedangkan dengan menggunakan grab (grab bike & grab car), pengguna hanya perlu menunggu didepan rumahnya karena grab dapat menjangkau wilayah yang tidak termasuk dalam pemberhentian angkutan umum.

2. Terpadu: Terwujudnya keterpaduan intra dan antar moda dalam jaringan prasarana dan pelayanan. Kondisi ini dapat diukur dengan simpul transportasi antar/intra moda yang merupakan akhir atau awal perjalanan dengan menggunakan moda sejenis atau berbeda.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi) dengan menggunakan angkutan umum seperti pete-pete, tentunya angkutan umum tersebut tidak dapat menjangkau hingga ke depan rumah pengguna, sehingga pengguna harus melakukan perjalanan ke jalur pemberhentian angkutan umum tersebut terlebih dahulu (di jalan Cendrawasih). Hal ini berarti, pengguna

harus menggunakan angkutan lain (misalnya menggunakan becak motor dari jalan Baji Gau ke jalan Cendrawasih) sebagai awalan dari perjalanannya menuju ke tempat pemberhentian angkutan umum tersebut. Kemudian pengguna menggunakan angkutan umum (pete-pete) untuk menuju ke tempat tujuan. Sehingga pengguna menggunakan transportasi yang berbeda dari awal perjalanan hingga akhir perjalanannya. Sedangkan dengan menggunakan grab (grab bike & grab car), pengguna akan dijemput didepan rumahnya (Jalan Baji Gau) dan diantar menuju ke tempat tujuan (Mall Ratu Indah) dengan menggunakan transportasi yang sama dari awal hingga akhir perjalanannya.

3. Teratur: Pelayanan transportasi mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan kedatangan yang jelas.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi) dengan menggunakan angkutan umum seperti pete-pete, pengguna harus menunggu kedatangan angkutan umum tersebut, yang mana pengguna tidak dapat memastikan dengan pasti waktu kedatangannya. Sedangkan dengan menggunakan grab (grab bike & grab car), pengguna dapat mengetahui waktu dari supir grab untuk tiba dilokasi penjemputan dan perkiraan waktu perjalanan hingga ke tempat tujuan melalui aplikasi yang digunakan di handphone milik pengguna.

4. Kapasitas mencukupi: Kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa.

Sebagai contoh, untuk pengguna angkutan umum (pete-pete) maupun grab (grab bike & grab car) sama-sama memiliki kapasitas sarana dan prasarana yang cukup untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Namun dapat dipastikan sarana grab akan lebih nyaman karena digunakan secara pribadi, dan tidak seperti angkutan umum lain (misalnya pete-pete) yang digunakan bersama-sama dengan orang lain.

5. Lancar dan cepat: Terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan keselamatan yang tinggi.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi) dengan menggunakan angkutan umum seperti pete-pete, diperkirakan waktu yang ditempuh kurang lebih sekitar 25 menit untuk tiba di lokasi tujuan. Sedangkan dengan menggunakan grab (grab bike & grab car), waktu yang ditempuh akan lebih cepat karena pengguna hanya akan menggunakan transportasi yang sama hingga tiba ditujuan, dan juga grab tidak memiliki jalur perjalanan tertentu sehingga akan menggunakan jalur yang terdekat. Begitupun dengan driver yang akan menjemput penumpang, akan

dipilih driver yang lokasinya paling dekat dengan tempat penumpang akan dijemput.

6. Tepat waktu: Pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat baik saat kedatangan maupun keberangkatan sehingga waktu perjalanan dapat direncanakan dengan jelas.

Sebagai contoh, untuk pengguna angkutan umum (pete-pete) dapat dikatakan tidak tepat waktu karena tidak ada spesifikasi waktu yang khusus kapan angkutan umum tersebut akan tiba dan berapa lama perjalanannya. Sedangkan dapat dipastikan waktu dari sarana grab akan lebih jelas karena tertera di aplikasi pengguna, berapa lama waktu yang diperlukan oleh driver untuk tiba dilokasi penjemputan dan berapa lama waktu yang diperlukan untuk tiba dilokasi tujuan, sehingga pengguna dapat merencanakan waktu perjalanannya dengan lebih rinci.

7. Kemudahan: Pelayanan menuju dan dari kendaraan ketempat tujuan mudah dicapai melalui informasi yang jelas.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi) dengan menggunakan angkutan umum seperti pete-pete, tentunya angkutan umum tersebut tidak dapat menjangkau hingga ke depan rumah pengguna, sehingga pengguna harus melakukan perjalanan ke jalur pemberhentian angkutan umum tersebut terlebih dahulu (di jalan Cendrawasih). Sedangkan dengan

menggunakan grab (grab bike & grab car), pengguna dapat dijemput tepat di titik lokasi pengguna berada. Selain itu dengan menggunakan grab, pemesanannya sangat mudah untuk dilakukan.

8. Nyaman: Adanya ketenangan dan kenikmatan selama berada dalam kendaraan dan kualitas fasilitas sarana yang tersedia dan sesuai dengan standar.

Sebagai contoh, untuk angkutan umum (misalnya pete-pete), penggunaannya bukan hanya pengguna pribadi namun digunakan bersama-sama dengan orang lain (lebih dari enam orang). Selain itu fasilitas sarana nya kebanyakan menggunakan mobil tua dimana fasilitasnya kurang memadai. Sedangkan grab (grab bike & grab car) digunakan secara pribadi, dan bukan digunakan bersama-sama dengan orang lain. Selain itu hampir semua sarana grab menggunakan kendaraan pribadi nya sehingga dapat dipastikan fasilitas sarananya lebih memadai. Untuk grab car juga kapasitas penumpangnya hanya dibatasi maximal 4 hingga 6 orang agar karakteristik kenyamanan dalam menggunakan transportasi ini dapat terpenuhi, sehingga penumpang dapat merasakan suasana yang nyaman, terhindar dari suasana yang berdesak-desakkan, sesak dan pengab selama menggunakan pelayanan transportasi grab ini.

9. Selamat: Terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi.

Sebagai contoh, untuk transportasi umum (misalnya pete-pete) kebanyakan supirnya ugal-ugalan. Sedangkan untuk transportasi online (grab) rata-rata supirnya mengendarai kendaraan dengan tertib.

10. Tertib: Pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, nilai dan norma yang berlaku dimasyarakat.

11. Aman: Terhindarnya pengoperasian dari faktor eksternal baik berupa gangguan alam, manusia, dan lainnya.

Sebagai contoh, untuk angkutan umum yang digunakan bersama-sama, pengguna harus lebih waspada terhadap barang bawaannya selama di angkutan umum. Sedangkan untuk transportasi online yang digunakan pribadi, keamanannya menjadi sedikit lebih aman dibanding dengan yang digunakan bersama-sama dengan orang lain. Selain itu untuk transportasi online, pengguna dapat melacak keberadaannya karena menggunakan sistem GPS dan dapat mengetahui siapa drivernya sebelum menggunakan transportasi tersebut..

12. Polusi rendah: Polusi yang ditimbulkan kendaraan baik gas buang, air, suara dan getaran harus serendah mungkin.



Sebagai contoh, angkutan umum (pete-pete) kebanyakan menggunakan kendaraan yang sudah lama atau tua sehingga mengeluarkan polusi yang lebih banyak. Sedangkan transportasi online (grab) kebanyakan merupakan kendaraan pribadi yang rata-rata merupakan kendaraan baru sehingga polusi yang dikeluarkan lebih sedikit.

## **IX. Pengertian Efisiensi**

Pengertian efisiensi berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah:

- A. ketepatan cara (usaha, kerja) dalam menjalankan sesuatu (dengan tidak membuang waktu, tenaga, biaya); kedayagunaan; ketepatgunaan; kesangkilan;.
- B. kemampuan menjalankan tugas dengan baik dan tepat (dengan tidak membuang waktu, tenaga, biaya).

Efisiensi merupakan rasio antara input dan output, dan perbandingan antara masukan dan pengeluaran. Apa saja yang dimaksudkan dengan masukan serta bagaimana angka perbandingan tersebut diperoleh, akan tergantung dari tujuan penggunaan tolak ukur tersebut. Secara sederhana, menurut Nopirin (2014), efisiensi dapat berarti tidak adanya pemborosan.

Efisiensi didefinisikan sebagai perbandingan antara keluaran (output) dengan masukan (input), atau jumlah yang dihasilkan dari

satu input yang dipergunakan. Suatu perusahaan dapat dikatakan efisiensi apabila mempergunakan jumlah unit yang lebih sedikit bila dibandingkan dengan jumlah unit input yang dipergunakan perusahaan lain untuk menghasilkan output yang sama, atau menggunakan unit input yang sama, dapat menghasilkan jumlah output yang lebih besar (Permono dan Darmawan, 2000 dalam Priyonggo Suseno, 2008).

Menurut Slichter dalam Sarwoto (2014), ada 3 macam efisiensi:

1. *Engineering/Physical Efficiency*, yaitu perbandingan antara jumlah satuan benda yang dipergunakan dengan benda yang dihasilkan.
2. *Bussiness Efficiency*, yaitu perbandingan antara biaya yang dikeluarkan dengan penghasilan yang masuk.
3. *Social Efficiency*, yaitu perbandingan antara pengorbanan-pengorbanan manusia dengan kepuasan atau kemanfaatan bagi manusia yang dapat dinikmati.

Efisiensi juga dapat diartikan sebagai upaya penggunaan input yang sekecil-kecilnya untuk mendapatkan produksi yang sebesar-besarnya (Soekartawi, 2010).

Menurut Komaruddin, 1986, bertambahnya efisiensi disebabkan karena:

1. Penggunaan manajemen modern
2. Penggunaan sumber-sumber yang bukan manusia atau tenaga binatang

3. Mekanisme yang dengan sendirinya dapat menyesuaikan diri
4. Pemakaian bagian-bagian alat-alat yang distandarisasikan dan dapat ditukarkan satu sama lain
5. Meninggalkan proses produksi yang kompleks dan menggantinya dengan pekerjaan dan produksi yang repetitif
6. Pengkhususan tugas-tugas dan pembagian kerja dan wewenang

Sedangkan efisiensi transportasi adalah suatu ukuran besarnya [biaya](#) (dalam [rupiah](#), [waktu](#), [energi](#) atau tambahan lainnya) untuk menggerakkan sesuatu dalam hal ini bisa ([penumpang](#) ataupun [barang](#)) dari satu tempat ke tempat lain. Efisiensi [transportasi](#) ini tergantung kepada karakteristik moda [angkutan](#) yang digunakan, sebagai contoh suatu [kapal](#) akan semakin efisien kalau ukuran kapalnya semakin besar untuk perjalanan jarak jauh dan permintaannya besar. (Wikipedia, 2017).

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sitranas) disebutkan sasaran sitranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Kriteria pengukuran efisien antara lain :

1. Tarif terjangkau : Sarana transportasi sesuai dengan daya beli masyarakat sesuai kelasnya.

Untuk transportasi online sendiri, tarifnya akan berbeda sesuai dengan jam pemesanannya. Untuk jam puncak / jam sibuk / kondisi cuaca yang buruk (hujan), tarif transportasi online akan

meningkat atau lebih tinggi dari tarif pada jam-jam biasanya. Hal ini dikarenakan untuk jam puncak / jam sibuk / kondisi cuaca buruk, akan lebih banyak permintaan pelayanan daripada kondisi normal / biasanya. Namun, untuk perbedaan tarifnya masih dapat dikategorikan dalam kondisi yang efektif dan masih terjangkau untuk semua kelas / kalangan masyarakat.

Sebagai contoh, jika rute perjalanan adalah dari jalan Baji Gau ke Mall Ratu Indah (jalan Dr.Ratulangi), pengguna harus menggunakan becak motor dari jalan Baji Gau menuju jalan Cendrawasih yang merupakan tempat pemberhentian angkutan umum (pete-pete) dengan tarif sekitar Rp. 5.000,-. Selanjutnya menggunakan akan menggunakan pete-pete hingga ke jalan Kasuari dengan tarif sekitar Rp. 5.000,- . Setelah itu pengguna kembali menggunakan becak motor menuju ke Mall Ratu Indah (jalan Dr. Ratulangi) dengan tarif sekitar Rp.5.000,-. Jadi total tarif dari jalan Baji Gau menuju Mall Ratu indah sekitar Rp.15.000,-. Sedangkan dengan menggunakan grab (grab bike & grab car), tarif normal dari jalan Baji Gau langsung ke Mall Ratu Indah untuk grab bike sekitar Rp. 6.000,- dan untuk grab car sekitar Rp.14.000,-. Namun untuk jam-jam sibuk / puncak maupun cuaca buruk (hujan), akan terjadi perbedaan tarif untuk grab bike dan car. Harganya akan lebih tinggi daripada jam biasanya. Untuk tarif grab bike pada saat jam puncak akan berkisar sekitar Rp.9.000,-

dan untuk tarif grab bike pada saat cuaca buruk (hujan) akan berkisar sekitar Rp. 17.000,-.

2. Tepat waktu : Pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat sehingga waktu perjalanan dapat direncanakan dengan jelas.

Sebagai contoh, angkutan umum tidak memiliki waktu spesifik kapan akan tiba ditempat perhentian dan kapan akan sampai ke tempat tujuan. Sedangkan sarana grab akan tertera di aplikasi pengguna waktu spesifik yang akan digunakan mulai dari waktu penjemputan hingga tiba dilokasi. Selain itu, transportasi online akan lebih mudah dihubungi karena pengguna akan terhubung langsung dengan supir melalui aplikasi yang digunakan.

Menurut Peter Drucker dalam Menuju SDM Berdaya (Kisdarto, 2002 : h.139), menyatakan bahwa efektifitas adalah melakukan hal yang benar, sedangkan efisiensi adalah melakukan hal secara benar.

Efektifitas berarti sejauh mana kita mencapai sasaran atau adanya standar yang dihasilkan yang menjadi tolak ukur, sedangkan efisiensi berarti bagaimana kita mencampur sumber daya secara cermat antara input dan outputnya atau adanya output yang dihasilkan lebih baik daripada yang telah ada. Efisien tetapi tidak efektif berarti dalam memanfaatkan sumber daya (input) baik, tetapi tidak mencapai sasaran. Sebaliknya, efektif tetapi tidak efisien berarti

dalam mencapai sasaran menggunakan sumber daya berlebihan atau lazim dikatakan ekonomi biaya tinggi. Efisiensi harus selalu bersifat kuantitatif dan dapat diukur (measurable), sedangkan efektif mengandung pula pengertian kualitatif.

## X. Standar Parameter Kinerja Transportasi (Angkutan Umum)

Kinerja sebuah angkutan umum harus memiliki kualitas yang baik sehingga kehadirannya dapat menjadi solusi bagi masalah pergerakan masyarakat yang ada. Untuk mengakomodasi beberapa kinerja yang harus ada pada angkutan umum, maka ada beberapa standar parameter kinerja angkutan umum, yaitu :

1. Standar Parameter Angkutan Umum Berdasarkan *A World Bank Study (Urban Transport)*

**Tabel 2.2.** Standar Angkutan Umum Berdasarkan A World Bank

No.	Aspek	Parameter	Standar
1.	Waktu tunggu	Waktu tunggu penumpang rata – rata (menit)	5 – 10
		Waktu tunggu penumpang maksimum (menit)	10 – 20
2.	Jarak berjalan kaki ke pemberhentian	Wilayah kota padat (meter)	300 – 500
		Wilayah kota dengan tingkat kepadatan rendah (meter)	500 – 1000
3.	<i>Headway</i>	Waktu antara kedatangan dan keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang diukur pada suatu titik tertentu (menit)	10 – 20
4.	Transfer antar rute	Berapa kali penumpang harus berpindah moda transportasi dalam perjalanan ke dan dari bekerja	0 – 2
5.	Waktu perjalanan	Jumlah waktu perjalanan ke dan dari bekerja (jam)	
		a. Rata-rata	1 – 1,5
		b. Maksimum	2 - 3
6.	Pengeluaran perjalanan	Pengeluaran dalam perjalanan sebagai persentase pendapatan	10 %

2. Konsep Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan  
*Transportation Research Board, USA*

**Tabel 2.3.** Waktu dan Jarak Berjalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Waktu Berjalan Kaki (menit)	Jarak Berjalan Kaki (meter)
A	< 2	0 -100
B	2-4	101-200
C	4-7,5	201-400
D	7,5-12	401-600
E	12-20	601-1000
F	>20	>1000

**Tabel 2.4.** Perpindahan dan Waktu Menunggu

Tingkat Pelayanan	Jumlah Perpindahan Angkutan Umum	Waktu Menunggu (menit)
A	0	–
B	1	<5
C	1	5-10
D	1	>10
E	2	
F	>2	

**Tabel 2.5.** Waktu Menunggu

Tingkat Pelayanan	Waktu Menunggu (menit)			
	>8	9-12	13-20	>21
A	85-100%	90-100%	95-100%	89-100%
B	75-84	80-89	90-94	95-98
C	66-74	70-79	80-89	90-94
D	55-65	60-69	65-79	75-89
E	50-54	50-59	50-64	50-74
F	<50	<50	<50	<50

**Tabel 2.6.** Headway dan Kepadatan Penduduk

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penduduk / km <sup>2</sup>			
	>4000		3000-4000	
	Headway (menit)		Headway (menit)	
	Sibuk	Tak Sibuk	Sibuk	Tak Sibuk
A	<2	≤5	4	≤9
B	2-4	15-19	5-9	10-14
C	5-9	10-14	10-14	15-19
D	10-14	15-20	15-19	20-29
E	15-20	21-30	20-30	30-60
F	>20	>30	>30	>60

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penduduk / km <sup>2</sup>			
	2000-3000		750-2000	
	Headway (menit)		Headway (menit)	
	Sibuk	Tak Sibuk	Sibuk	Tak Sibuk
A	<9	<14	<9	<14
B	10-15	15-19	10-14	15-29
C	15-24	20-30	15-24	30-44
D	25-39	31-45	25-39	45-59
E	40-60	46-40	40-60	60-19
F	>60	>60	>60	>90

**Tabel 2.7.** Kepadatan penumpang

Tingkat Pelayanan	Kepadatan Penumpang
A	Tempat duduk terpisah dengan sandaran yang tinggi
B	Tempat duduk sejajar membujur per penumpang minimum 0,46 m <sup>2</sup> /pnp
C	Tempat duduk sejajar melintang per penumpang minimum 0,46 m <sup>2</sup> /pnp
D	Tempat duduk 0,28-0,46 m <sup>2</sup> /pnp atau faktor muat 100-110 %
E	Faktor muat 111-125%
F	Faktor muat >125%



**Tabel 2.8.** Indeks Waktu Perjalanan terhadap Kendaraan Pribadi

Tingkat Pelayanan	Indeks Waktu Perjalanan	Keterangan
A	< 2	Indeks waktu perjalanan= waktu perjalanan menggunakan angkutan umum dibagi waktu perjalanan menggunakan angkutan pribadi
B	2-4	
C	4-7,5	
D	7,5-12	
E	12-20	
F	>20	

3. Standar Pelayanan Angkutan Umum di Indonesia (menurut SK Dirjen 687/2002)

**Tabel 2.9.** Standar Kriteria Umum Pelayanan Angkutan Umum di Indonesia

No.	Aspek	Standar
1.	Waktu tunggu (menit)	
	a. Rata-rata	5 – 10
	b. Maksimum	10 – 20
2.	Jarak Pencapaian Halte (meter)	
	a. Dalam kota	300 – 500
	b. Pinggiran kota	500 – 1000
3.	Penggantian rute dan moda pelayanan	0 – 2
4.	Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan (jam)	
	a. Rata-rata	1 – 1,5
	b. Maksimum	2 – 3

**Tabel 2.10.** Standar Kriteria Khusus Pelayanan Angkutan Umum di Indonesia

Kualitas	Klasifikasi Pelayanan Angkutan Umum	
	Non Ekonomi	Ekonomi
1. Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas tempat duduk disediakan</li> <li>- Juga mengangkut penumpang dengan berdiri</li> <li>- Dilengkapi AC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas tempat duduk disediakan</li> <li>- Juga mengangkut penumpang dengan berdiri</li> <li>- Tanpa dilengkapi AC</li> </ul>
2. Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan tempat barang/bagasi</li> <li>- Kebersihan harus terjamin</li> <li>- Awak bus terlatih dan terampil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kebersihan harus terjamin</li> <li>- Awak bus terlatih dan terampil</li> </ul>
3. Kemudahan mendapatkan bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jadwal kedatangan dan keberangkatan harus terpenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak mengetem)</li> <li>- Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya</li> <li>- Tempat perhentian khusus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jadwal kedatangan dan keberangkatan harus terpenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak mengetem)</li> <li>- Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya</li> <li>- Tempat perhentian harus tepat penempatannya agar tidak mengganggu lalu lintas</li> </ul>
4. Lintasan	Pada lintasan utama kota, trayek utama dan langsung	Pada lintasan utama kota, trayek cabang, ranting
5. Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus besar lantai tunggal</li> <li>- Bus besar lantai ganda</li> <li>- Bus tempel/artikulasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus besar lantai tunggal</li> <li>- Bus besar lantai ganda</li> <li>- Bus tempel/artikulasi</li> <li>- Bus sedang</li> <li>- Bus kecil</li> <li>- MPU (hanya roda empat)</li> </ul>

## **XI. Aplikasi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)**

SPSS adalah sebuah program komputer yang digunakan untuk membuat analisis statistika. SPSS dipublikasikan oleh SPSS Inc. SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences* atau Paket Statistik untuk Ilmu Sosial) versi pertama dirilis pada tahun 1968, diciptakan oleh Norman Nie, seorang lulusan Fakultas Ilmu Politik dari Stanford University. SPSS adalah salah satu program yang paling banyak digunakan untuk analisis statistika ilmu sosial. SPSS digunakan oleh peneliti pasar, peneliti kesehatan, perusahaan survei, pemerintah, peneliti pendidikan, organisasi pemasaran, dan sebagainya. Selain analisis statistika, manajemen data (seleksi kasus, penajaman file, pembuatan data turunan) dan dokumentasi data (kamus metadata ikut dimasukkan bersama data) juga merupakan fitur-fitur dari software dasar SPSS.

Uji yang digunakan pada SPSS v.21 pada penelitian ini adalah Uji Regresi Linear. Istilah “regresi” pertama kali diperkenalkan oleh Sir Francis Galton pada tahun 1886. Galton menemukan adanya tendensi bawah orang tua yang memiliki tubuh tinggi, memiliki anak-anak yang tinggi pula dan orang tua yang pendek memiliki anak-anak yang pendek pula. Kendati demikian, ia mengamati ada kecenderungan bahwa tinggi anak bergerak menuju rata-rata tinggi populasi secara keseluruhan. Dengan kata lain ketinggian anak yang

amat tinggi atau orang tua yang amat pendek cenderung bergerak ke arah rata-rata tinggi populasi. Inilah yang disebut hukum Galton mengenai regresi universal. Dalam bahasa Galton ia menyebutnya sebagai regresi menuju medikritis (Maddala, 1992).

Menurut Tabachnick, 1996 (Dalam Mudrajad, 2003), hasil analisis regresi adalah berupa koefisien untuk masing-masing variabel independen. Koefisien ini diperoleh dengan cara memprediksi nilai variabel dependen dengan suatu persamaan. Koefisien regresi dihitung dengan dua tujuan sekaligus: pertama, meminimumkan penyimpangan antara nilai aktual dan nilai estimasi variabel dependen berdasarkan data yang ada. Analisis regresi linier berganda digunakan dalam penelitian ini berkaitan dengan ketergantungan satu variabel (biasa dikenal dengan istilah variabel terikat) atas lebih dari satu variabel yang lainnya (bisa dikenal dengan istilah variabel bebas). Analisis regresi linier berganda merupakan salah satu alat analisis yang ditimbulkan oleh lebih dari satu variabel bebas terhadap satu variabel terikat (tidak bebas). Dalam analisis regresi, variabel bebas dapat pula disebut dengan prediktor dan variabel terikatnya sering disebut dengan istilah kriterium.

Dalam penelitian ini akan digunakan 4 pengujian dari regresi linear, antara lain :

## 1. Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan pengujian yang bertujuan untuk mengetahui apakah regresi bersifat linier atau tidak. Uji linearitas dalam penelitian ini menggunakan tabel ANOVA (Analisis Varian) variabel X dan Y dari nilai signifikan. Apabila nilai signifikan dari tabel ANOVA  $< 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa hubungan variabel x dan y bersifat linier. Dimana variable x merupakan variable bebas (independen) yang adalah variable yang memberi pengaruh yakni “efektif” dan “efisien”, dan variable y merupakan variable terikat (dependen) yang adalah variable yang diberi pengaruh yakni “pengaruh transportasi online (Grab)”.

## 2. Uji Korelasi

Metode ini dimaksudkan untuk melihat hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas dan antar sesama variabel bebas. Jika antar variabel bebas mempunyai nilai korelasi  $> 0,5$ , maka salah satu dari variable bebas tersebut dihapuskan karena sudah saling mewakili satu sama lain. Untuk mengetahui variabel bebas apa yang dihapuskan, maka dilihat hubungan variabel bebas dan variabel tidak bebas yang mempunyai nilai korelasi lebih besar dengan variabel tidak bebas harus dipertahankan. Uji korelasi dilakukan untuk mengetahui kekuatan/keeratan hubungan antara variabel bebas dengan

variabel tak bebas. Hasil dari uji korelasi dinyatakan dengan koefisien korelasi, dimana dengan nilai koefisien ini dapat diketahui tingkat keterhubungan antara variabel tak bebas dengan variabel bebas yang mana sangat berguna dalam menganalisis hubungan tersebut. Untuk hubungan antar variabel bebas akan dipilih variabel bebas yang memiliki nilai korelasi tidak kuat atau 0,5 dalam suatu persamaan, sedangkan hubungan antara variabel bebas dan variabel tak bebas akan dipilih variabel bebas memiliki korelasi yang kuat atau 0,5 dalam suatu persamaan. Koefisien korelasi bernilai paling kecil -1 dan paling besar 1. Jika koefisien korelasi bernilai 0, artinya tidak ada korelasi sama sekali. Jika koefisien korelasi diatas 0,5 menunjukkan korelasi yang cukup kuat sedangkan jika dibawah 0,5 menunjukkan korelasi yang lemah. Begitu pula dengan nilai signifikan, jika nilai signifikan kurang dari 0,05 maka terdapat korelasi sedangkan jika lebih dari 0,05 maka tidak terdapat korelasi. Interpretasi nilai r dapat dilihat pada tabel dibawah ini

**Tabel 2.11.** Interpretasi nilai r

<b>R</b>	<b>Interpretasi</b>
0,00-0,19	Sangat rendah
0,20-0,39	Rendah
0,40-0,59	sedang
0,60-0,79	Tinggi
0,80-1,00	Sangattinggi

Sumber : Prof. Dr. Jogiyanto HM, MBA, Akt. (2011)

### 3. Uji Koefisien Determinasi (R Square / $R^2$ )

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel. Koefisien determinasi digunakan pada penelitian ini karena dapat menjelaskan kebaikan dari model regresi dalam variabel bebas. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi maka akan semakin baik pula kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol (0) dan satu (1). Nilai  $R^2$  yang kecil berarti mempunyai variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variasi variabel terikat amat terbatas. Nilai yang mendekati satu (1) berarti variabel-variabel bebas memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel terikat. Semakin kecil nilai koefisien determinasi (*R Square*) atau mendekati 0, maka pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat semakin lemah. Sebaliknya, jika nilai *R Square* semakin mendekati 1, maka pengaruh tersebut akan semakin kuat.

### 4. Uji Multikolinearitas

Pengujian multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas (tidak terjadi multikolinearitas).

Jika variabel bebas saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak orthogonal, yakni variabel bebas yang nilai korelasi antar sesama variabel bebas sama dengan nol. Penentuan apakah terjadi multikolinearitas tergantung pada nilai *tolerance* dan VIF (*Variance Inflation Factor*) yang terdapat pada program SPSS.

Untuk mendeteksi apakah ada atau tidaknya multikolinearitas dalam suatu model regresi, maka menurut Gujarati (2001) dapat dilakukan dengan beberapa cara, seperti:

- A. Dengan  $R^2$ , multikolinearitas sering diduga kalau nilai koefisien determinasinya cukup tinggi yaitu antara 0,7-1,00. Tetapi jika dilakukan uji t, maka tidak satupun atau sedikit koefisien regresi parsial yang signifikan secara individu. Maka kemungkinan tidak terjadi multikolinearitas.
- B. Cadangan matrik melalui uji korelasi parsial, artinya jika hubungan antar variabel independen relative rendah, lebih kecil dari 0,80 maka tidak terjadi multikolinearitas.
- C. Dengan nilai toleransi (*tolerance*, TOL) dan *factor inflasivarians* (*Variance Inflation Factor*, VIF). Kriterianya, jika toleransi sama dengan satu atau mendekati satu dan nilai VIF <10 maka tidak ada gejala multikolinearitas. Sebaliknya apabila nilai toleransi tidak sama dengan satu dan mendekati nol dan nilai VIF >10, Maka diduga ada gejala Multikolinearitas.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### I. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Djam'an Satori (2011: 23) mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengeksplor fenomena-fenomena yang tidak dapat dikuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja, formula suatu resep, pengertian-pengertian tentang suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artefak dan lain sebagainya.

Menurut Nana Syaodih Sukmadinata (2011: 73), penelitian deskriptif kualitatif ditujukan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, baik bersifat alamiah maupun rekayasa manusia, yang lebih memperhatikan mengenai karakteristik, kualitas, keterkaitan antar kegiatan. Selain itu, penelitian deskriptif tidak memberikan perlakuan, manipulasi atau perubahan pada variabel-variabel yang diteliti, melainkan menggambarkan suatu kondisi yang apa adanya. Satu-satunya perlakuan yang diberikan

hanyalah penelitian itu sendiri, yang dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

## **II. Populasi dan Sampel Penelitian**

### **A. Populasi**

Menurut buku Metode Penelitian oleh Sugiyono (2012:119) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Berdasarkan lokasi penelitian di Kota Makassar, maka populasi merupakan penduduk Kota Makassar, yang saat ini berjumlah 1,77 juta jiwa (BPS. Maret 2017), pada luas wilayah sebesar 175,77 km<sup>2</sup>. Secara administratif Kota Makassar mencakup 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Berdasarkan data administratif kota, maka populasi lebih terfokus di Kecamatan Makassar, dengan pertimbangan merupakan wilayah pusat kota dan pemerintahan, memiliki penduduk yang padat terdiri atas empat etnis, yaitu Makassar, bugis, Toraja dan Mandar. Kecamatan ini juga merupakan sentra berbagai aktivitas masyarakat.

## **B. Sampel**

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi dijelaskan dalam buku Metode Penelitian oleh Sugiyono (2012:120). Meskipun sampel hanya merupakan bagian dari populasi, kenyataan-kenyataan yang diperoleh dari sampel itu harus dapat menggambarkan dalam populasi. Teknik pengambilan data sampel ini biasanya didasarkan oleh pertimbangan tertentu, misalnya keterbatasan waktu, tenaga dan dana sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar dan jauh.

Adapun cara dalam penentuan sampel, penulis menggunakan cara random sampling secara menyebar di wilayah penelitian yaitu masyarakat yang sering menggunakan jasa transportasi online. Penetapan besar jumlah sampel sebagai keterwakilan dari populasi dapat diambil melalui pendekatan statistik. Menurut Cohen, et.al, (2007, hlm. 101) semakin besar sampel dari besarnya populasi yang ada adalah semakin baik, akan tetapi ada jumlah batas minimal yang harus diambil oleh peneliti yaitu sebanyak 30 sampel. Sebagaimana dikemukakan oleh Baley dalam Mahmud (2011, hlm. 159) yang menyatakan bahwa untuk penelitian yang menggunakan analisis data statistik, ukuran sampel paling minimum adalah 30 sampel.

Senada dengan pendapat tersebut, Roscoe dalam Sugiono (2012, hlm. 91) menyarankan tentang ukuran sampel untuk penelitian sebagai berikut:

1. Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500.
2. Bila sampel dibagi dalam kategori maka jumlah anggota sampel setiap kategori minimal 30.
3. Bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan multivariate (korelasi atau regresi ganda misalnya), maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali dari jumlah variabel yang diteliti. Misalnya variabel penelitiannya ada 5 (independen + dependen), maka jumlah anggota sampel =  $10 \times 5 = 50$ .
4. Untuk penelitian eksperimen yang sederhana, yang menggunakan kelompok eksperimen dan kelompok kontrol, maka jumlah anggota sampel masing-masing antara 10 s/d 20.

Senada dengan itu, Gay dalam Mahmud (2011, hlm. 159) berpendapat bahwa ukuran minimum sampel yang dapat diterima berdasarkan metode penelitian yang digunakan, yaitu:

- a. Metode deskriptif, minimal 10% populasi. Untuk populasi relatif kecil, minimal 20%;
- b. Metode deskriptif korelasional, minimal 30 subjek
- c. Metode *ex post facto*, minimal 15 subjek per kelompok
- d. Metode *experimental* minimal 15 subjek per kelompok.

Pada rencana penelitian ini akan ditetapkan jumlah sampel sebesar 100 responden, dengan klasifikasi target responden; pelajar/mahasiswa sebesar 25%, pekerja 25% dan selebihnya masyarakat secara umum. Berdasarkan buku Prosedur Penelitian oleh Arikunto (2010:183) menjelaskan bahwa syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam menentukan sampel berdasarkan tujuan tertentu, yaitu:

- a. Pengambilan sampel harus didasarkan atas ciri-ciri, sifat-sifat atau karakteristik tertentu, yang merupakan ciri-ciri pokok populasi.
- b. Subjek yang diambil sebagai sampel benar-benar merupakan subjek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi.
- c. Penentuan karakteristik populasi dilakukan dengan cermat didalam studi pendahuluan

### **III. Lokasi dan Waktu Penelitian**

#### **A. Lokasi Penelitian**

Adapun lokasi penelitian sesuai dengan judul adalah wilayah Kota Makassar, dengan profil sebagai berikut: Kota Makassar sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, dengan luas wilayah sebesar 175,77 km<sup>2</sup>, secara administratif terdiri atas 14 kecamatan,

143 kelurahan dengan jumlah penduduk data Maret 2017 sebesar 1,77 juta jiwa dengan tingkat pertumbuhan 1,42% tahun.

Selanjutnya untuk penetapan fokus wilayah penelitian diarahkan ke wilayah Kecamatan Makassar, dengan asumsi bahwa kecamatan Makassar merupakan pusat berbagai aktivitas penduduk, dan didiami oleh empat etnis yaitu etnis Makassar, Bugis, Toraja dan Mandar.

Wilayah kecamatan Makassar terbagi atas beberapa kelurahan, seperti :

1. Kelurahan Bara-Baraya
2. Kelurahan Barana
3. Kelurahan Bara-Baraya Utara
4. Kelurahan Bara-Baraya Selatan
5. Kelurahan Bara-Baraya Timur
6. Kelurahan Lariangbangi
7. Kelurahan Maccini
8. Kelurahan Maccini Gusung
9. Kelurahan Maccini Parang
10. Kelurahan Maricaya
11. Kelurahan Maricaya Baru
12. Kelurahan Maradekaya
13. Kelurahan Maradekaya Utara
14. Kelurahan Maradekaya Selatan

## **B. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan dengan melakukan survei responden menggunakan instrument kuesioner yang didesain melibatkan indikator-indikator variabel, yaitu pada variabel efektivitas dan efisiensi. Rencana pelaksanaan survei pendataan, tabulasi data dan proses analisis dengan menggunakan pendekatan statistik yaitu selama dua bulan, yaitu pada Bulan April 2018 sampai Juni 2018. Laporan hasil pembahasan penelitian akan direalisasikan pada Bulan Juli 2018.

## **IV. Metode Analisis dan Pembahasan Penelitian**

Adapun rencana metode pembahasan yang akan digunakan adalah Metode Persentase. Metode ini akan didukung dengan hasil dari program SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) For Windows versi 21 (Uji Regresi Linear) untuk memperoleh hasil analisa yang lebih maksimal pada penelitian ini.

## **V. Kerangka Konsep Penelitian**

Kerangka konsep merupakan susunan konstruksi logika yang diatur dalam rangka menjelaskan variabel yang diteliti. Dimana kerangka ini dirumuskan untuk menjelaskan konstruksi aliran logika

untuk mengkaji secara sistematis kenyataan empiris. Kerangka pemikiran/kerangka konseptual ini ditujukan untuk memperjelas variabel yang diteliti sehingga elemen pengukurnya dapat dirinci secara kongkrit. Adapun peranan teori dalam kerangka pemikiran yakni sebagai berikut:

1. Sebagai orientasi dari masalah yang diteliti.
2. Sebagai konseptualisasi dan klasifikasi yang memberikan petunjuk tentang kejelasan konsep, fenomena dan variabel atas dasar pengelompokan tertentu.
3. Sebagai generalisasi teori memberikan rangkuman terhadap generalisasi empirik dan antar hubungan dari berbagai proposisi yang didasarkan pada asumsi-asumsi tertentu baik yang akan diuji maupun yang telah diterima.
4. Sebagai peramal fakta; teori dapat melakukan peramalan dengan membuat ekstrapolasi dari yang sudah diketahui terhadap yang belum diketahui.

Dengan adanya kerangka konseptual maka minat penelitian akan lebih terfokus ke dalam bentuk yang layak diuji dan akan memudahkan penyusunan hipotesis, serta memudahkan identifikasi fungsi variabel penelitian, baik sebagai variabel bebas, tergantung, kendali, dan variabel lainnya.



Kerangka konseptual merupakan suatu bentuk proses dari keseluruhan dari proses penelitian dimana Kerangka konseptual harus menerangkan:

a. Mengapa penelitian dilakukan?

Penelitian dilakukan untuk mencari suatu kebenaran dari data atau masalah yang ditemukan, seperti membandingkan hasil penelitian yang telah ada dengan penelitian yang sedang atau yang akan dilakukan sekarang, membantah atau membenarkan hasil penelitian sebelumnya, menemukan suatu kajian baru (ilmu baru) yang akan digunakan dalam menjawab masalah-masalah yang ada.

b. Bagaimana proses penelitian dilakukan?

Proses penelitian dilakukan dengan berbagai cara sesuai dengan kebutuhan yang akan diperlukan, ada yang melakukan penelitian dengan metode sampling, olah literatur (studi pustaka), studi kasus dan lain sebagainya.

c. Apa yang akan diperoleh dari penelitian tersebut?

Apa yang akan di peroleh dari sebuah penelitian tergantung dari pemikiran yang sebelumnya tercantum dalam kerangka pemikiran, walaupun secara umum tidak semuanya apa yang di inginkan tidak sesuai dengan apa yang dipikirkan sebelumnya.

d. Untuk apa hasil penelitian diperoleh?

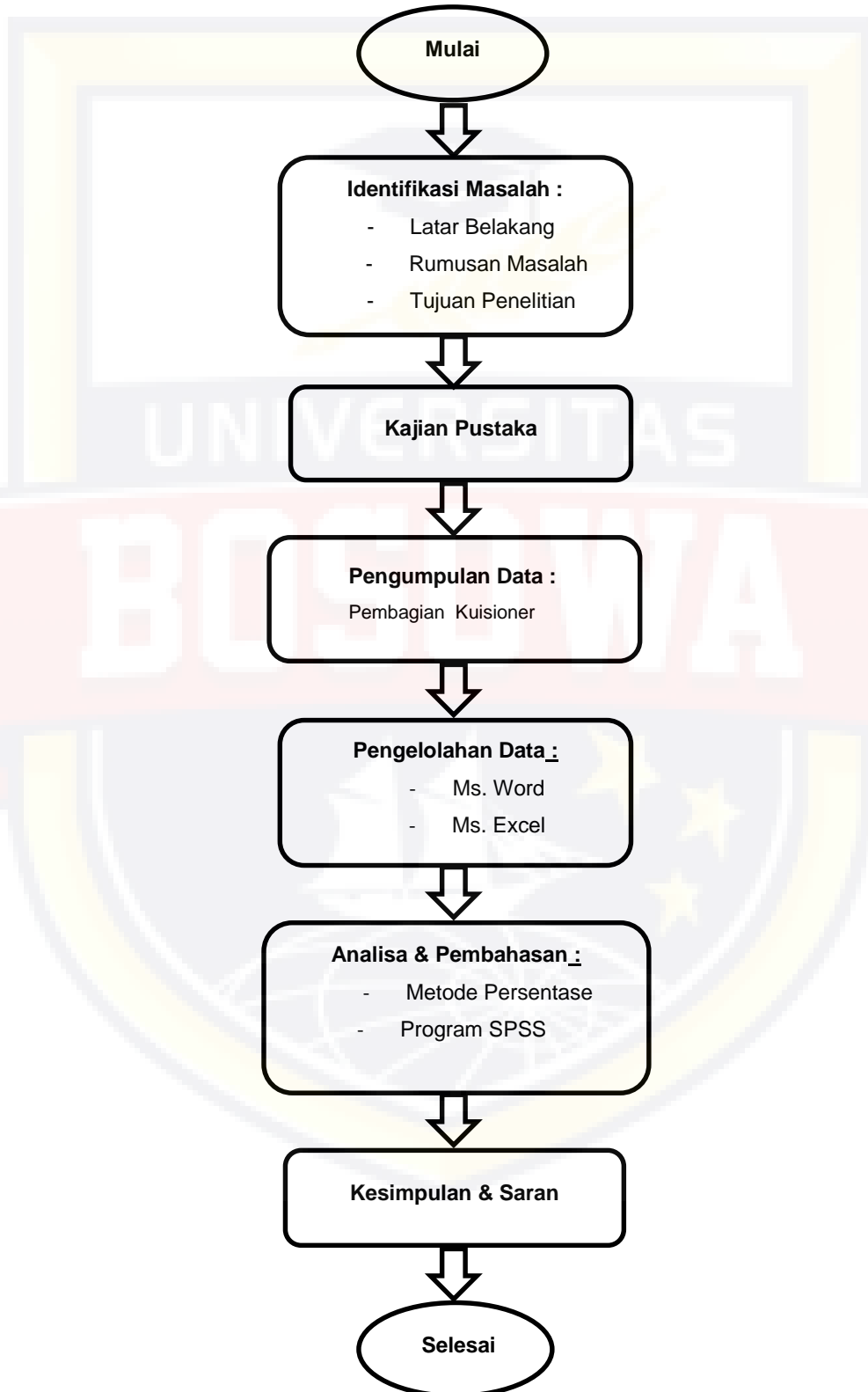
Untuk menjawab pertanyaan di atas, kita bisa kembali ke poin satu “mengapa penelitian itu dilakukan?” yakni untuk mencari kebenaran akan sesuatu masalah yang kontroversi di kalangan masyarakat atau untuk membantah opini atau mitos yang tersebar sejak turun-temurun.

Pada intinya hasil penelitian yang diperoleh seharusnya bermanfaat bagi banyak kalangan masyarakat, sehingga penelitian itu tidak dianggap sia-sia. Kerangka konseptual dalam suatu penelitian perlu dikemukakan apabila penelitian berkenaan dengan dua variabel atau lebih. Apabila penelitian hanya membahas sebuah variabel atau lebih secara mandiri, maka perlu dilakukan deskripsi teoritis masing-masing variabel dengan argumentasi terhadap variasi besarnya variabel yang diteliti.

Kerangka konseptual yang baik menurut Uma Sekaran sebagaimana yang dikutip oleh Sugiyono dalam Iskandar (2008) sebagai berikut:

- a. Variabel-variabel penelitian yang akan diteliti harus jelas.
- b. Kerangka konseptual haruslah menjelaskan hubungan antara variabel-variabel yang akan diteliti, dan ada teori yang melandasi.
- c. Kerangka konseptual tersebut selanjutnya perlu dinyatakan dalam bentuk diagram, sehingga masalah penelitian yang akan dicari jawabannya mudah dipahami.

Adapun Model Konsep Kerangka Penelitian berdasarkan tujuan yang akan dicapai, sebagai berikut :



Gambar 3.1: Kerangka Konsep Penelitian

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### I. Karakteristik Responden

##### A. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

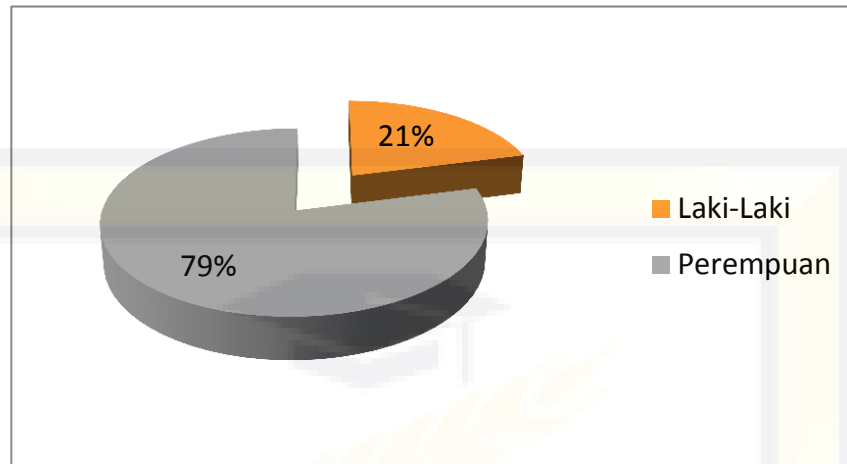
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 orang, maka dapat diperoleh informasi mengenai karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin seperti pada tabel berikut.

**Tabel. 4.1.** Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi (sampel)	Persen (%)	Persen Valid (%)	Persen Kumulatif (%)
Laki-Laki	21	21.0	21.0	21.0
Perempuan	79	79.0	79.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2018

Dari tabel diatas dapat digambarkan bahwa persentase responden yang berjenis kelamin perempuan memiliki persentase yang lebih tinggi yaitu 79% dibanding dengan Laki-Laki yaitu 21%. Hal ini juga dapat digambarkan melalui pie chart berikut ini.



**Gambar 4.1.** Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Kelamin

### B. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

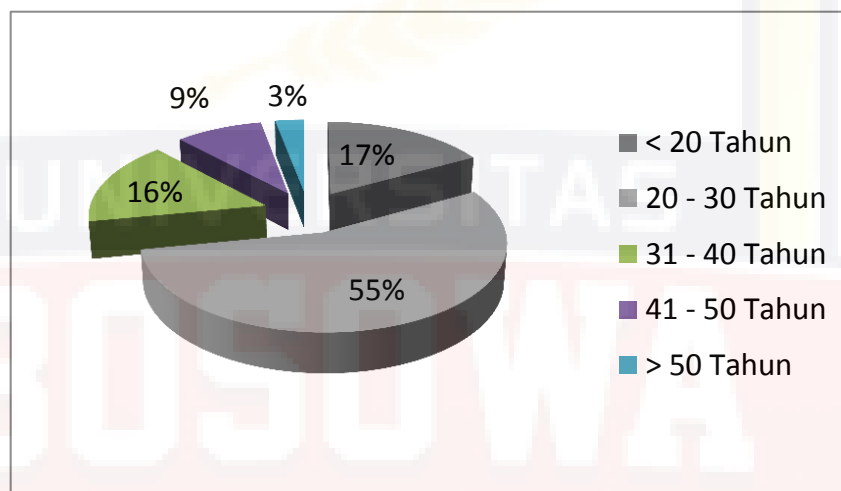
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 orang, maka dapat diperoleh informasi mengenai karakteristik responden berdasarkan umur seperti pada tabel berikut.

**Tabel. 4.2.** Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Umur

Umur	Frekuensi (sampel)	Persen (%)	Persen Valid (%)	Persen Kumulatif (%)
< 20 Tahun	17	17.0	17.0	17.0
20 - 30 Tahun	55	55.0	55.0	72.0
31 - 40 Tahun	16	16.0	16.0	88.0
41 - 50 Tahun	9	9.0	9.0	97.0
> 50 tahun	3	3.0	3.0	100.0
<b>Total</b>	100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2018

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa bahwa persentase responden umur 20-30 tahun memiliki persentase yang tinggi yaitu 55% diikuti oleh umur < 20 tahun (17%), umur 31-40 tahun (16%) dan 41-50 tahun serta > 50 tahun masing-masing 9% dan 3%. Hal ini juga dapat digambarkan melalui pie chart berikut ini.



**Gambar 4.2.** Persentase Karakteristik Responden berdsarkan Umur

### C. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 orang, maka dapat diperoleh informasi mengenai karakteristik responden berdasarkan pekerjaan seperti pada tabel berikut.

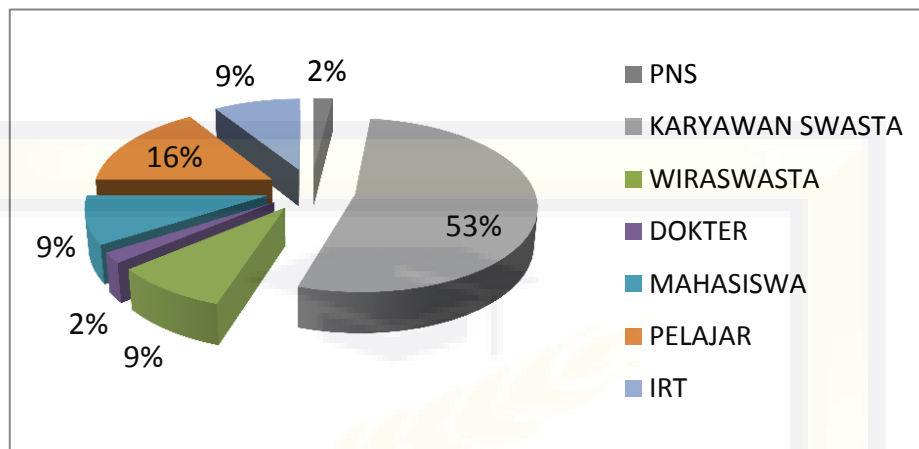
**Tabel. 4.3.** Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persen (%)	Persen Valid (%)	Persen Kumulatif (%)
PNS	2	2.0	2.0	2.0
KARYAWAN SWASTA	53	53.0	53.0	55.0
WIRASWASTA	9	9.0	9.0	64.0
DOKTER	2	2.0	2.0	66.0
MAHASISWA	9	9.0	9.0	75.0
PELAJAR	16	16.0	16.0	91.0
IRT	9	9.0	9.0	100.0
<b>Total</b>	100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2018

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa responden yang memiliki pekerjaan sebagai karyawan swasta persentasenya 53% lebih tinggi dibanding dengan responden yang berprofesi sebagai pelajar (16%), mahasiswa, wiraswasta dan Ibu Rumah tangga (9%), serta responden yang berprofesi sebagai PNS dan Dokter masing-masing 2%. Hal ini juga dapat digambarkan melalui pie chart berikut ini.





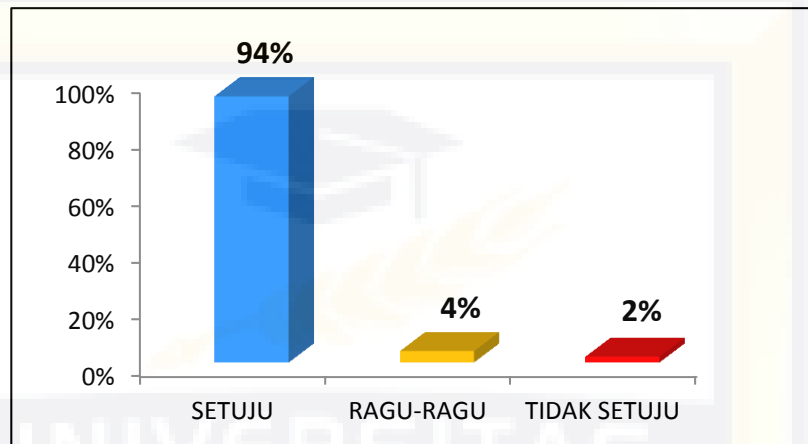
**Gambar 4.3.** Persentase Karakteristik Responden berdasarkan Pekerjaan

## II. Analisis dan Pembahasan berdasarkan Metode Persentase

### A. Variabel Efektivitas

Pembahasan hasil analisis, untuk metode penelitian dengan menggunakan Metode Persentase pada variabel Efektivitas, sebagaimana pada uraian berikut :

1. Persepsi Masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Aksesibilitas**

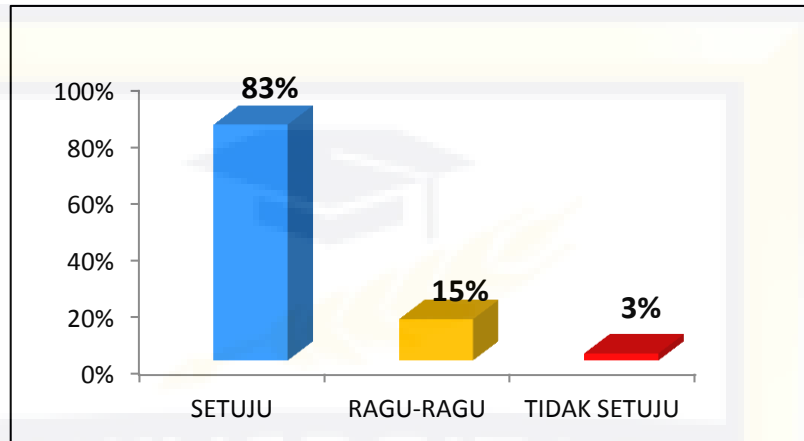


**Gambar 4.4.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator aksesibilitas

Analisis sebagai berikut :

Berdasar gambar 4.4 diatas menunjukkan bahwa 94 responden atau sampel dari 100 sampel yang diteliti memberikan jawaban sebanyak 94% untuk kategori setuju, yang artinya bahwa masyarakat dari aspek aksesibilitas sangat merespon adanya sistem jaringan transportasi grab online karena grab ini dapat menjangkau wilayah seluas mungkin bahkan hingga ke lorong-lorong yang tidak dapat dijangkau oleh angkutan umum kota dan juga pengguna jasa transportasi ini hanya menggunakan satu kendaraan yang sama dari awal hingga akhir perjalanan.

2. Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Kapasitas**

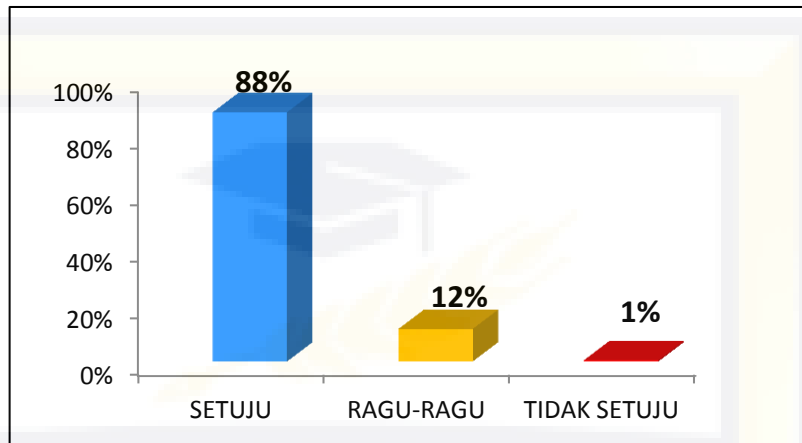


**Gambar 4.5.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator kapasitas

Analisis sebagai berikut:

Grafik diatas menunjukkan bahwa 83 sampel dari 100 sampel atau sebesar 83% mempersepsikan bahwa grab on line memiliki kapasitas yang lebih baik dibanding dengan moda transportasi lainnya di Makassar (angkutan umum, taxi, becak motor, dan becak), dikarenakan transportasi grab sudah banyak yang beroperasi di Makassar sehingga pengguna tidak perlu menunggu lama pada saat pemesanan.

3. Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Lancar dan Cepat**

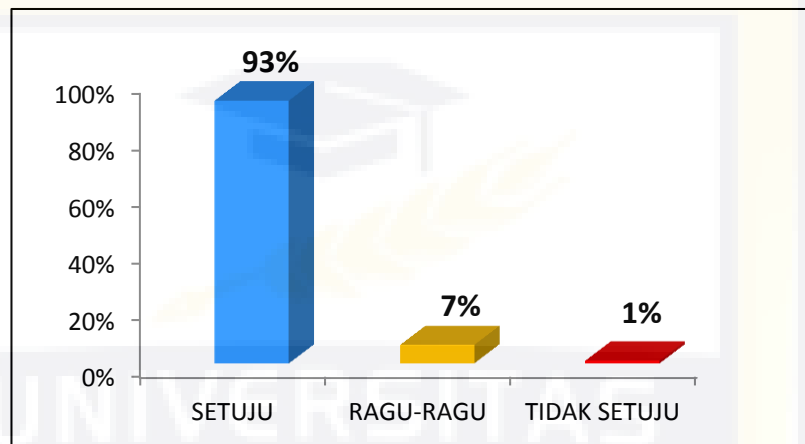


**Gambar 4.6.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator lancar dan cepat

Analisis sebagai berikut:

Grafik diatas memberikan gambaran bahwa 88 dari 100 sampel atau sebesar 88% memberikan persepsi bahwa grab on line dalam hal pelayanan pada pengguna jasa cukup lancar atau bergerak dengan cepat sehingga masyarakat secara umum yang akan melakukan pergerakan dapat terlayani secepatnya. Hal ini terbukti dengan dipilihnya driver yang terdekat dari lokasi pemesanan dan juga menggunakan jalur terpendek menuju ke tempat tujuan dengan tetap memperhatikan keselamatan pengguna transportasi.

4. Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Kemudahan**

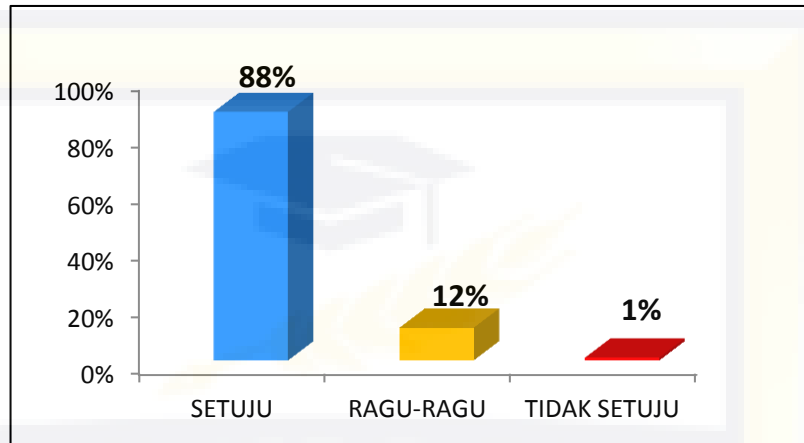


**Gambar 4.7.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator kemudahan

Analisis sebagai berikut:

Berdasar hasil pengolahan data sebagaimana pada grafik 4.7 diatas menunjukkan bahwa 93 dari 100 sampel atau sebesar 93% pengguna jasa mempersepsikan bahwa grab online pada proses orderan atau pemesanan memiliki tingkat kemudahan baik pemesanannya maupun pembayarannya, dan juga penjemputannya sehingga pengguna jasa transportasi ini sangat respon dengan keberadaan grab on line.

5. Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Nyaman**

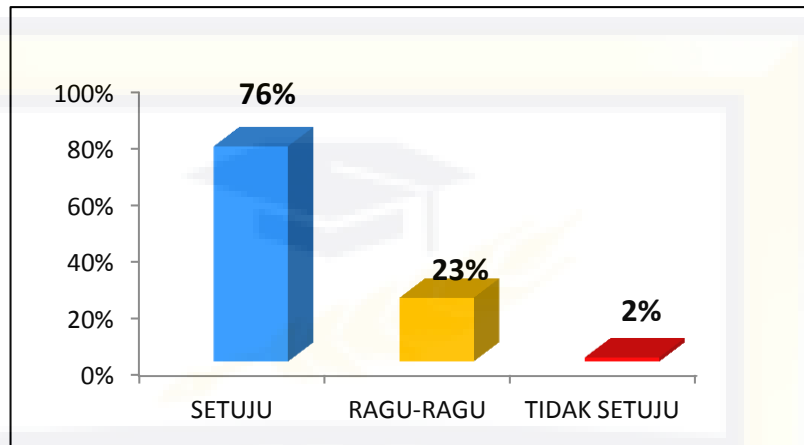


**Gambar 4.8.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator nyaman

Analisis sebagai berikut:

Pada aspek kenyamanan, hasil pengolahan data menunjukkan angka 88 sampel dari 100 sampel atau sebesar 88% mempersepsikan bahwa grab online memiliki tingkat kenyamanan yang diharapkan. Hal ini diperkuat dengan fakta lapangan bahwa kendaraan grab on line merupakan kendaraan dengan tingkat umur kendaraan diatas 5 tahun yang dilengkapi dengan sistem interior dan utilitas yang lebih lengkap. Selain itu, transportasi grab ini memiliki batas penumpang maximal sebanyak 6 orang untuk grabcar sehingga pengguna tidak merasakan suasana desak-desakkan maupun pengab, dan juga didukung dengan driver yang ramah.

6. Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Aman**



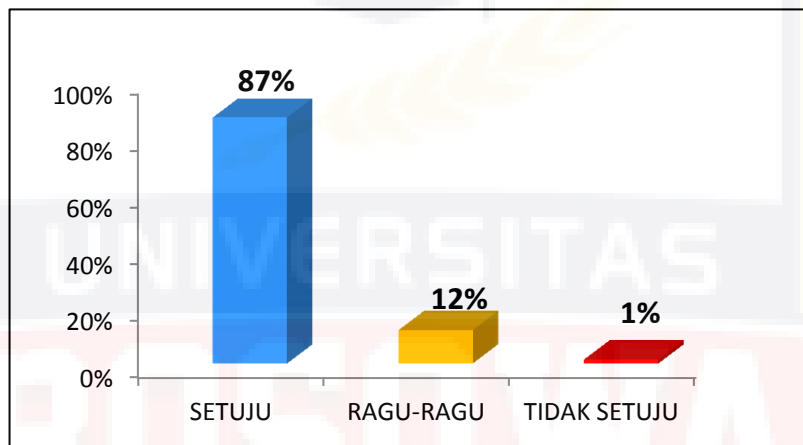
**Gambar 4.9.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator aman

Analisis sebagai berikut :

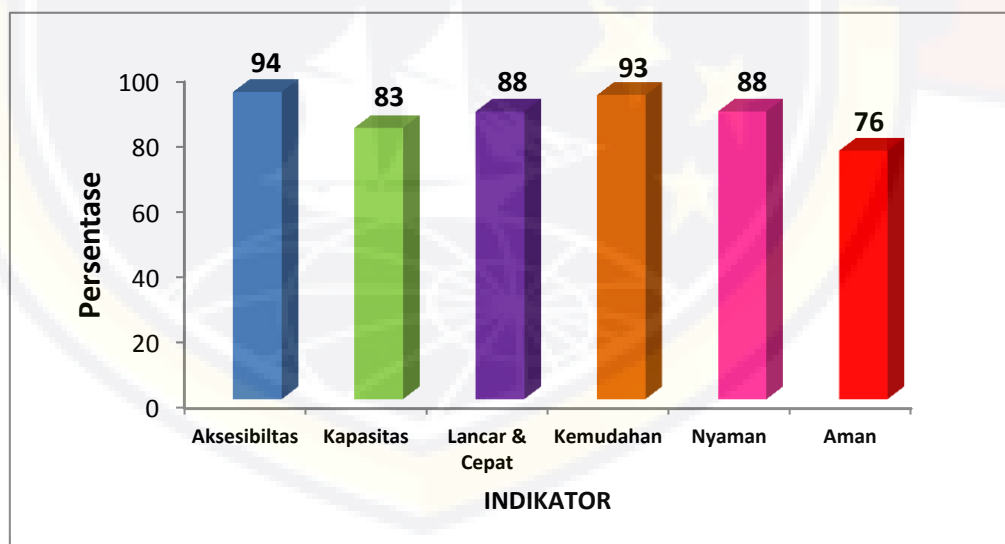
Persepsi dari aspek aman menunjukkan bahwa 76 sampel dari 100 sampel atau sebesar 76% memberikan persepsi tingkat keamanan yang tinggi. Hal ini dibuktikan dengan digunakannya transportasi ini secara pribadi (tidak bersama-sama dengan pengguna lain), dan adanya sistem GPS yang digunakan sehingga pengguna transportasi dapat melacak keberadaan grab dan mengakses informasi driver yang melayani. Berdasarkan fakta yang ada di lapangan sampai saat ini kejadian atas diri pengguna jasa grab belum ada indikator kejadian tidak aman bagi pengguna jasa, meskipun ragu-ragu sebesar 23% adalah persepsi kehati-hatian atau kewaspadaan

pengguna jasa atas kemungkinan adanya niat jahat pelaku grab online.

Persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel **Efektivitas**



**Gambar 4.10.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel efektivitas



**Gambar 4.11.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel efektivitas per indikator



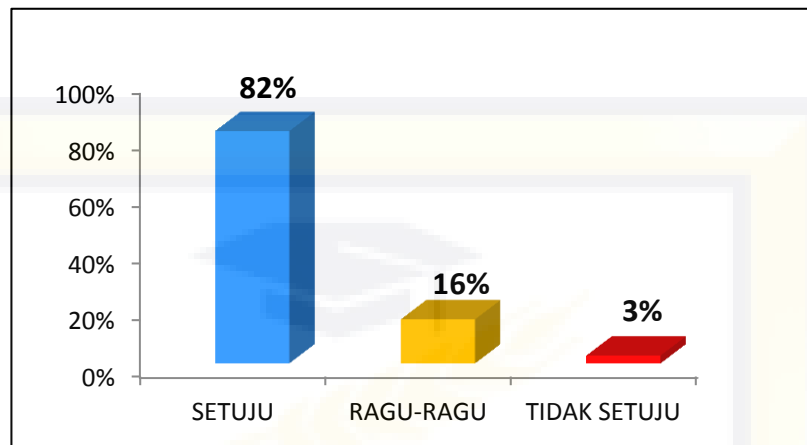
Analisis sebagai berikut:

Pada Grafik 4.10 dan 4.11 diatas menunjukkan rata-rata 87 sampel dari 100 sampel atau kurang lebih 87% pengguna jasa grab online mempersepsikan bahwa indikator efektivitas cukup tinggi yang diartikan bahwa dengan parameter yang sama secara normal jauh lebih baik kinerja pada grab online, dengan karakteristik aksesibilitas yang memiliki pengaruh paling besar dalam aspek efektivitas berdasarkan persepsi masyarakat. Pengertian efektif adalah kejadian lebih baik dibanding dengan kinerja transportasi secara umum (angkutan umum, taxi, dan becak motor).

## **B. Variabel Efisiensi**

Pembahasan hasil analisis, untuk metode penelitian dengan menggunakan Metode Persentase pada variabel Efisiensi, sebagaimana pada uraian berikut :

1. Persepsi Masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Tarif atau Biaya**

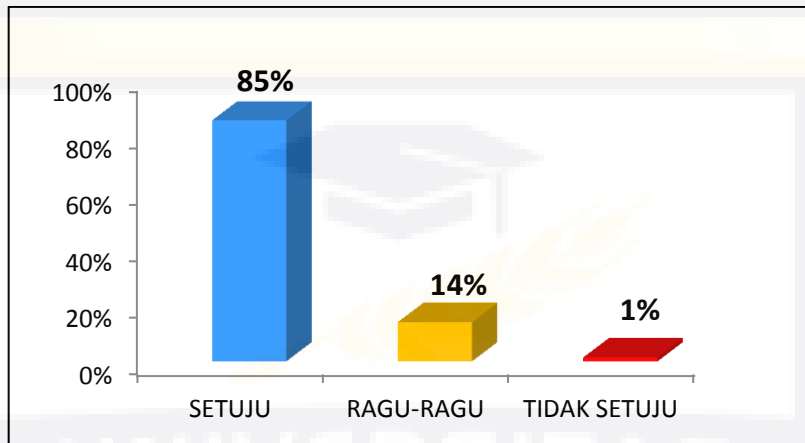


**Gambar 4.12.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator tarif atau biaya

Analisis sebagai berikut :

Berdasar grafik 4.12. diatas menunjukkan 82 sampel dari 100 sampel atau sebesar 82% memberikan persepsi bahwa aspek tarif masih pada tataran murah dan terjangkau bagi pengguna jasa untuk seluruh kalangan. Secara nominal angkutan umum kota lebih murah namun jika dilihat pada beberapa aspek, baik ketepatan, kecepatan, kenyamanan dan keamanan maka grab online dengan tarif yang berlaku masih dipersepsikan murah oleh pengguna jasa.

2. Persepsi Masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator **Ketepatan**



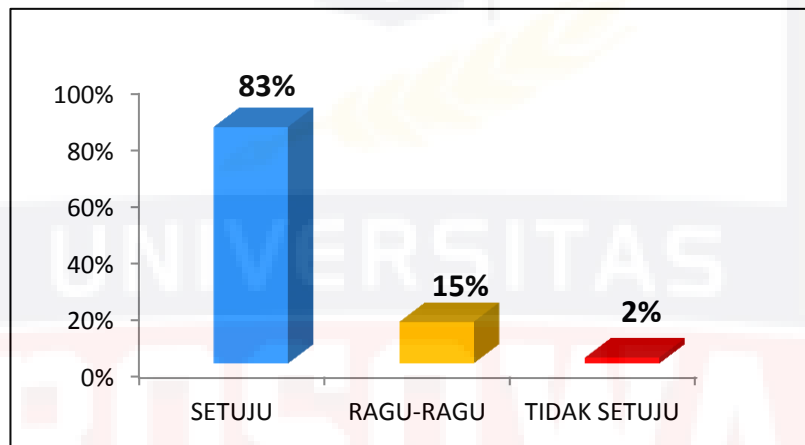
**Gambar 4.13.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap indikator ketepatan

Analisis sebagai berikut:

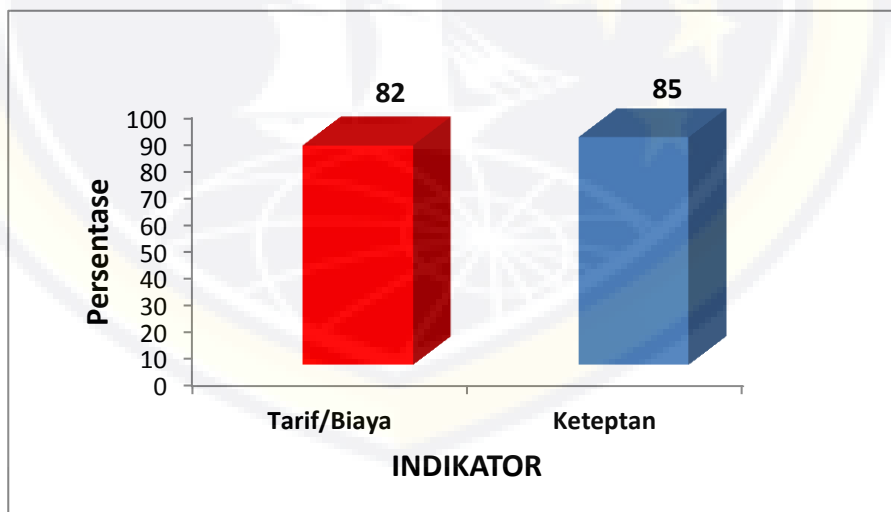
Hasil pengolahan data melalui grafik 4.13 diatas menunjukkan gambaran bahwa 85 sampel dari 100 sampel atau sebesar 85% masyarakat mempersepsikan bahwa pengguna jasa grab online memiliki ketepatan waktu yang lebih baik dalam melakukan pergerakan atau perjalanan. Hal ini diperlihatkan dilapangan bahwa grab on line bergerak berdasar ruas jalan terpendek untuk mencapai tujuan sedangkan transportasi umum memiliki ruas jalan yang ditetapkan. Disisi lain grab tidak singgah pada halte untuk mengambil penumpang sebagaimana transportasi lainnya (angkutan umum). Sehingga dengan

menggunakan transportasi grab, pengguna jasa dapat merencanakan waktu perjalanannya.

Persepsi Masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel **Efisiensi**



**Gambar 4.14.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel efisiensi



**Gambar 4.15.** Nilai persentase persepsi masyarakat pengguna transportasi online (Grab) terhadap variabel efisiensi per indikator

Analisis sebagai berikut :

Pada grafik 4.13 diatas, hasil pengolahan data menunjukkan rata-rata 83 dari 100 sampel atau sebesar 83% pengguna jasa mempersepsikan bahwa tingkat efisiensi lebih tinggi pada aspek keberadaan grab online dibanding dengan moda transportasi umum lainnya (angkutan umum, taxi, dan becak motor), dengan karakteristik ketepatan yang memiliki pengaruh lebih besar dalam aspek efisiensi berdasarkan persepsi masyarakat. Nilai efisiensi dapat dilihat pada aspek waktu tempuh yang lebih cepat dibanding dengan moda transportasi umum lainnya, antara lain proses order yang lebih cepat, dan rute yang dilalui dapat dilakukan pada ruas jalan terpendek dan lainnya.

### III. Hasil dan Pembahasan Statistik Menggunakan Aplikasi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)

#### A. Uji Linearitas

Variable x merupakan variable bebas (independen) yang adalah variable yang memberi pengaruh yakni “efektif” dan “efisien”, dan variable y merupakan variable terikat (dependen) yang adalah variable yang diberi pengaruh yakni “pengaruh transportasi online (Grab)”.

**Tabel 4.4.** Tabel Pengujian Linearitas (hasil olahan SPSS)

ANOVA <sup>a</sup>	Jumlah Kuadrat	Df	Rata-rata Kuadrat	F	Nilai Signifikan
Regresi	14.651	2	7.326	120.259	.000 <sup>b</sup>
Residu / Sisa	5.909	97	.061		
Total	20.560	99			

a. Variabel Terikat : Y

b. Variabel Bebas: X2, X1

Berdasarkan tabel 4.4. tersebut dapat dilihat bahwa nilai signifikan dari tabel ANOVA sebesar 0,000., kurang dari nilai signifikan 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ), yang artinya adalah hubungan variabel Y dan semua variabel X bersifat linear.

Berdasarkan hasil uji linearitas dapat disimpulkan bahwa aspek efektivitas dan efisiensi berpengaruh terhadap transportasi online (grab).

## B. Uji Korelasi

**Tabel 4.5.** Tabel Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Terikat

Korelasi		X1	X2	Y
X1	Nilai Korelasi Pearson	1	.395**	.688**
	Nilai Siginifikan		.000	.000
	N	100	100	100
X2	Nilai Korelasi Pearson	.395**	1	.721**
	Nilai Siginifikan	.000		.000
	N	100	100	100
Y	Nilai Korelasi Pearson	.688**	.721**	1
	Nilai Siginifikan	.000	.000	
	N	100	100	100

Dapat dilihat pada tabel diatas bahwa variabel bebas X1 dan X2 mempunyai korelasi 0,395. Hal ini berarti variabel bebas X1 mempunyai korelasi yang cukup rendah dengan variabel X2 ( $<0,5$ ) sehingga tidak ada variabel yang dapat dihilangkan atau dapat dinyatakan bahwa variabel X1 dan X2 dapat digunakan. Begitu pula dengan variabel y yang memiliki nilai korelasi  $> 0,5$  terhadap variabel x1 dan x2 yang dapat disimpulkan bahwa variabel y menunjukkan korelasi yang cukup kuat terhadap variabel x1 dan x2. Demikian juga dengan hasil dari nilai signifikan  $< 0,05$  yang menunjukkan bahwa variabel y dan variabel x1 dan x2 mempunyai korelasi.

Berdasarkan hasil uji korelasi dapat disimpulkan bahwa baik aspek efektivitas maupun aspek efisiensi tidak dapat dipisahkan atau memiliki hubungan yang erat, dimana

keduanya memberi pengaruh yang cukup kuat terhadap pengaruh transportasi online (Grab).

### C. Uji Koefisien Determinasi (R Square / R<sup>2</sup>)

**Tabel 4.6.** Koefisien Determinasi (Hasil Olahan SPSS)

Model	R	R Kuadrat (R <sup>2</sup> )	Penyesuaian R Kuadrat	Estimasi Kesalahan
	.844 <sup>a</sup>	.713	.707	.247

a. Variabel Bebas : X2, X1

Dari hasil output SPSS tersebut, maka dapat dilihat bahwa nilai koefisien determinasi atau R square sebesar 0,713 atau 71,3%. Hal ini menunjukkan bahwa variabel yang diteliti memberikan pengaruh terhadap loyalitas sebesar 71,3% sedangkan sisanya dipengaruhi variabel yang tidak diteliti.

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi (R Square) dapat disimpulkan bahwa aspek efektif (variabel bebas) dan aspek efisiensi (variabel bebas) berpengaruh cukup kuat terhadap pengaruh transportasi online Grab (variabel terikat).



## D. Pengujian Multikolinieritas

**Tabel 4.7.** Hasil Pengujian Multikolinieritas (Hasil Olahan SPSS)

Koefisien	Koefisien Tak Standar		Koefisien Standar	T	Nilai Signifikan	Nilai Statistik Kolinieritas	
	B	Std. Error	Beta			Toleransi	VIF
(Var. Bebas)	.150	.259		.581	.563		
X1	.472	.058	.478	8.076	.000	.844	1.185
X2	.479	.053	.532	8.974	.000	.844	1.185

a. Variabel Terikat : Y

Berdasarkan hasil pengujian diatas, baik nilai tolerance 0,844 maupun VIF 1,185 antar variabel X1 dan X2 memenuhi nilai persyaratan sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas.

Dari pengujian diatas didapatkan model regresi sebagai berikut :

$$Y = 0,150 + 0,472.X_1 + 0,479.X_2(R^2 = 0,713)$$

Untuk menguji model regresi tersebut, masing – masing variabel bebas baik X1 maupun X2 diganti dengan jumlah responden yang di uji, yakni 100 sampel, sehingga nilai yang dihasilkan oleh variabel terikat (Y) yaitu :

$$Y = 0,150 + 0,472.X_1 + 0,479.X_2$$

$$Y = 0,150 + 0,472.(100) + 0,479.(100)$$

$$Y = 95,25$$

$$Y = 95 \text{ orang}$$

Berdasarkan hasil pengujian di atas, maka diketahui bahwa hasil persamaan yang dihasilkan variabel terikat (Y) adalah 95,25 atau 95 orang. Hasil tersebut hampir mendekati keadaan yang sebenarnya dengan menggunakan sampel pengujian sebanyak 100 orang. Hal tersebut menandakan bahwasannya akurasi penelitian mendekati sempurna dengan mempertimbangkan *margin error*  $\pm 5\%$  yang umumnya terjadi pada setiap penelitian.

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas, dapat disimpulkan bahwa pengaruh variabel x1 (aspek efektifitas) dan variabel x2 (aspek efisiensi) sulit untuk dipisahkan secara individu terhadap variabel y (pengaruh transportasi online Grab). Hal ini didukung pula dengan hasil dari variabel terikat (Y) dalam model regresi yaitu 95 orang dari 100 sampel yang di uji menyatakan bahwa aspek efektif dan aspek efisiensi berpengaruh terhadap penggunaan transportasi online (Grab).

**IV. Hasil Analisa dan Pembahasan Per Indikator Menggunakan Aplikasi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)**

**A. Aspek Efektivitas**

**Tabel 4.8.** Tabel Pengujian Linearitas (hasil olahan SPSS)

ANOVA <sup>a</sup>	Jumlah Kuadrat	Df	Kuadrat Rata-rata	F	Nilai Signifikan
Regresi	8.389	6	1.398	10.683	.000 <sup>b</sup>
Residu	12.171	93	.131		
Total	20.560	99			

a. Variabel Terikat : Persepsi Masyarakat

b. Variabel Bebas : Aman, Kemudahan, Nyaman, Aksesibilitas, Lancar&Cepat, Kapasitas

Berdasarkan hasil signifikan dari table Anova diperoleh nilai sebesar 0.000 dimana  $0.000 < 0.05$ , yang berarti bahwa hubungan antara variabel y dengan keenam indikator dari variabel x bersifat linier. Sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator-indikator pada aspek efektivitas berpengaruh terhadap persepsi masyarakat tentang Grab online.

**Tabel 4.9.** Hasil Pengujian Multikolinearitas (Hasil Olahan SPSS)

Koefisien	Koefisien Tak Standar		Koefisien Standar	t	Nilai Signifikan	Nilai Statistik Kolinearitas	
	B	Std. Error	Beta			Toleransi	VIF
(Variabel Bebas)	.806	.431		1.869	.065		
<b>Aksesibilitas</b>	.040	.077	.048	.511	.610	.716	1.397
<b>Kapasitas</b>	.080	.066	.117	1.207	.231	.678	1.475
<b>Lancar&amp;Cepat</b>	.167	.074	.204	2.247	.027	.774	1.292
<b>Kemudahan</b>	.092	.073	.120	1.269	.208	.710	1.409
<b>Nyaman</b>	.254	.074	.307	3.412	.001	.785	1.274
<b>Aman</b>	.130	.070	.169	1.856	.067	.767	1.304

a. Variabel terikat : Persepsi Masyarakat

Berdasarkan uji Multikolinieritas, nilai Tolerance dari keenam indikator pada aspek Efektivitas adalah lebih besar dari 0.10 ( $> 0.10$ ) dan nilai VIF nya adalah lebih kecil dari 10.0 ( $< 10.0$ ) yang berarti tidak terjadi multikolinieritas atau keenam indikator tersebut tidak memiliki pengaruh yang kuat secara individu terhadap variabel terikat (model regresi yang baik). Sehingga dapat disimpulkan bahwa keenam indikator pada aspek efektivitas tidak dapat dipisahkan secara individu karena seluruhnya berpengaruh terhadap aspek efektivitas dalam persepsi masyarakat terhadap penggunaan Grab online.

**Tabel 4.10.** Koefisien Determinasi (Hasil Olahan SPSS)

Model	R	R Kuadrat ( $R^2$ )	Penyesuaian R Kuadrat	Estimasi Kesalahan
	.639 <sup>a</sup>	.408	.370	.362

a. Predictors: (Constant), Aman, Kemudahan, Nyaman, Aksesibilitas, Lancar&Cepat, Kapasitas

Berdasarkan uji Koefisien Determinasi (R Square) diperoleh nilai R square sebesar 0.408 atau 40,8 %, yang menunjukkan bahwa dari aspek efektivitas secara individu memberikan pengaruh hanya sebesar 40,8 % terhadap persepsi masyarakat dalam menggunakan Grab online.

**Tabel 4.11.**Tabel Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Tidak Bebas

Korelasi		Persepsi	Aksesibilitas	Kapasitas	Lancar &Cepat	Kemudahan	Nyaman	Aman
Nilai Korelasi Pearson	Persepsi	1.000	.313	.405	.398	.382	.485	.412
	Aksesibilitas	.313	1.000	.444	.302	.409	.210	.223
	Kapasitas	.405	.444	1.000	.273	.349	.354	.359
	Lancar&Cepat	.398	.302	.273	1.000	.366	.156	.329
	Kemudahan	.382	.409	.349	.366	1.000	.318	.172
	Nyaman	.485	.210	.354	.156	.318	1.000	.332
	Aman	.412	.223	.359	.329	.172	.332	1.000
Nilai Signifikan	Persepsi	.	.001	.000	.000	.000	.000	.000
	Aksesibilitas	.001	.	.000	.001	.000	.018	.013
	Kapasitas	.000	.000	.	.003	.000	.000	.000
	Lancar&Cepat	.000	.001	.003	.	.000	.061	.000
	Kemudahan	.000	.000	.000	.000	.	.001	.043
	Nyaman	.000	.018	.000	.061	.001	.	.000
	Aman	.000	.013	.000	.000	.043	.000	.
N	Persepsi	100	100	100	100	100	100	100
	Aksesibilitas	100	100	100	100	100	100	100
	Kapasitas	100	100	100	100	100	100	100
	Lancar&Cepat	100	100	100	100	100	100	100
	Kemudahan	100	100	100	100	100	100	100
	Nyaman	100	100	100	100	100	100	100
	Aman	100	100	100	100	100	100	100

Berdasarkan uji korelasi diperoleh nilai korelasi antar keenam indikator < 0.5 sehingga dapat disimpulkan bahwa keenam indikator pada aspek efektivitas dapat digunakan semuanya karena saling berpengaruh / mendukung. Sedangkan nilai korelasi dari keenam indikator terhadap variabel terikatnya adalah 0,313 untuk indikator aksesibilitas, 0,405 untuk indikator kapasitas, 0,398 untuk indikator lancar dan cepat, 0,382 untuk indikator kemudahan, 0,485 untuk indikator nyaman, dan 0,412 untuk indikator aman. Sehingga dapat disimpulkan untuk aspek efektivitas, indikator yang paling berpengaruh terhadap persepsi masyarakat pada

transportasi grab online adalah indikator nyaman, yang ditunjukkan dengan angka korelasi sebesar 0.485.

## B. Aspek Efisiensi

**Tabel 4.12.** Tabel Pengujian Linearitas (hasil olahan SPSS)

ANOVA <sup>a</sup>	Jumlah Kuadrat	Df	Rata-rata Kuadrat	F	Nilai Signifikan
Regresi	8.528	2	4.264	34.373	.000 <sup>b</sup>
Residu	12.032	97	.124		
Total	20.560	99			

a. Variabel terikat : Persepsi Masyarakat

b. Variabel Bebas : Ketepatan, Tarif/Biaya

Berdasarkan hasil signifikan dari table Anova diperoleh nilai signifikan sebesar 0.000 dimana  $0.000 < 0.05$ , yang berarti bahwa hubungan antara variabel y dengan kedua indikator dari variabel x bersifat linier. Sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator-indikator pada aspek efisiensi berpengaruh terhadap persepsi masyarakat tentang Grab online.

**Tabel 4.13.** Hasil Pengujian Multikolinearitas (Hasil Olahan SPSS)

Koefisien	Koefisien Tak Standar		Koefisien Standar	t	Nilai Signifikan	Nilai Statistik Kolinearitas	
	B	Std. Error	Beta			Toleransi	VIF
(Var. Bebas)	1.533	.316		4.853	.000		
Tarif/Biaya	.329	.067	.419	4.921	.000	.830	1.204
Ketepatan	.293	.072	.346	4.054	.000	.830	1.204

a. Variabel terikat : Persepsi Masyarakat

Berdasarkan uji Multikolinieritas, nilai Tolerance dari kedua indikator pada aspek Efisiensi adalah lebih besar dari 0.10 ( $> 0.10$ ) dan nilai VIF nya adalah lebih kecil dari 10.0 ( $< 10.0$ ) yang berarti tidak terjadi multikolinieritas atau kedua indikator tersebut tidak memiliki pengaruh yang kuat secara individu terhadap variabel terikat (model regresi yang baik). Sehingga dapat disimpulkan bahwa kedua indikator pada aspek efisiensi tidak dapat dipisahkan secara individu karena seluruhnya berpengaruh terhadap aspek efisiensi dalam persepsi masyarakat terhadap penggunaan grab online.

**Tabel 4.14.** Koefisien Determinasi (Hasil Olahan SPSS)

Model	R	R Kuadrat (R <sup>2</sup> )	Penyesuaian R Kuadrat	Estimasi Kesalahan
	.644 <sup>a</sup>	.415	.403	.352

a. Variabel Bebas : Ketepatan, Tarif/Biaya

Berdasarkan uji Koefisien Determinasi (R Square) diperoleh nilai R square sebesar 0.415 atau 41,5 %, yang menunjukkan bahwa dari aspek efisiensi secara individu memberikan pengaruh sebesar 41,5% terhadap persepsi masyarakat dalam menggunakan Grab online.

**Tabel 4.15.** Tabel Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Tidak Bebas

Korelasi		Persepsi	Tarif/Biaya	Ketepatan
Nilai	Persepsi	1.000	.562	.518
Korelasi	Tarif/Biaya	<b>.562</b>	1.000	<b>.412</b>
Pearson	Ketepatan	<b>.518</b>	.412	1.000
	Persepsi	.	.000	.000
Nilai Signifikan	Tarif/Biaya	.000	.	.000
	Ketepatan	.000	.000	.
	Persepsi	100	100	100
N	Tarif/Biaya	100	100	100
	Ketepatan	100	100	100

Berdasarkan uji korelasi diperoleh nilai korelasi antar kedua indikator  $> 0.5$  sehingga dapat disimpulkan bahwa kedua indikator pada aspek efisiensi dapat digunakan semuanya karena saling berpengaruh / mendukung. Sedangkan nilai korelasi dari kedua indikator dengan variabel terikatnya adalah 0,562 untuk indikator tarif atau biaya, dan 0,518 untuk indikator ketepatan. Sehingga dapat disimpulkan untuk aspek efisiensi, indikator yang paling berpengaruh terhadap persepsi masyarakat pada transportasi grab online adalah indikator tarif atau biaya, yang ditunjukkan dengan angka 0.562 .



**V. Perbandingan Hasil Uji Persepsi Masyarakat dengan Standar World Bank Dan Standar Kriteria Khusus Pelayanan Angkutan Umum Di Indonesia Terhadap Aspek Efektivitas Dan Efisiensi**

**Tabel 4.16** Perbandingan Standar World Bank Terhadap Hasil Persepsi Masyarakat Pada Transportasi Online (Grab)

Aspek	Parameter	Standar World Bank	Hasil Persepsi Masyarakat
Efisiensi	Waktu tunggu	5–20 menit	< 10 menit (Grab online memiliki waktu tunggu yang lebih singkat karena moda yang menjemput penumpang adalah moda yang memiliki jarak lebih dekat dengan titik penjemputan penumpang).
	Jarak berjalan kaki ke tempat pemberhentian (wilayah kota padat)	300–500 meter	0 meter (Grab online tidak memerlukan waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian karena transportasi ini menjemput langsung penumpang dititik penjemputan yang telah ditentukan). Hal ini terbukti dengan persentasi dari indikator kemudahan yang cukup tinggi yaitu sebesar 93 %).
	Headway	10–20 menit	0 menit (Grab online tidak memerlukan waktu headway karena hanya menggunakan satu moda transportasi selama perjalanan).
	Transfer antar rute	0–2 kali	0 kali (Grab online hanya menggunakan satu moda transportasi yang sama dari awal hingga akhir perjalanan. Hal ini terbukti dengan tingginya persentasi dari indikator aksesibilitas sebesar 94 % untuk transportasi ini).
	Waktu perjalanan	1–3 jam	< 3 jam (Grab online memiliki waktu tempuh yang lebih singkat dari angkutan umum karena transportasi ini menggunakan rute perjalanan yang terpendek untuk menuju ke tempat tujuan. Hal ini dapat dilihat dari persentasi persepsi masyarakat yang cukup tinggi sebesar 88% yang menyatakan bahwa grab online termasuk dalam parameter yang lancar dan cepat) dan sebesar 85% untuk parameter ketepatan waktu.
	Pengeluaran perjalanan	10% pendapatan	Untuk grab online sendiri, pengeluaran biaya yang gunakan masih dalam taraf murah dan dapat dijangkau oleh semua kalangan. Hal ini terbukti dari 82% respon positif dari masyarakat setuju terhadap tarif grab yang dapat dijangkau.

**Tabel 4.17** Perbandingan Standar Kriteria Khusus Pelayanan Angkutan Umum Di Indonesia Terhadap Hasil Persepsi Masyarakat Pada Transportasi Online (Grab)

Aspek	Parameter	Klasifikasi Pelayanan Angkutan Umum	Hasil Persepsi Masyarakat
		Ekonomi	
Efektifitas	1. Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas tempat duduk disediakan</li> <li>- Juga mengangkut penumpang dengan berdiri</li> <li>- Tanpa dilengkapi AC</li> </ul>	88% masyarakat setuju bahwa grab online memiliki kenyamanan yang baik. Hal ini didukung dari usia kendaraan dibawah 5 tahun, fasilitas kendaraannya juga baik (dilengkapi ac dan tempat duduk nyaman), tidak perlu berdesakan dan merasa pengab karena jumlah penumpang dibatasi, dan juga driver yang sopan dan ramah.
	2. Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kebersihan harus terjamin</li> <li>- Awak bus terlatih dan terampil</li> </ul>	76% masyarakat setuju jika grab online termasuk dalam transportasi public dengan tingkat keamanan yang tinggi. Hal ini dikarenakan pada grab terdapat GPS yang dapat melacak keberadaan driver dan pengguna, juga seluruh informasi driver. Selain itu, grab digunakan secara pribadi sehingga tingkat pencurian barang bawaan penumpang terhindari.
	3. Kemudahan mendapatkan bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jadwal kedatangan dan keberangkatan harus terpenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak mengetem)</li> <li>- Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya</li> <li>- Tempat perhentian harus tepat penempatannya agar tidak mengganggu lalu lintas</li> </ul>	Grab online merupakan transportasi umum yang mudah untuk diakses, dimanapun dan kapanpun. Dan juga dapat menjangkau seluruh wilayah kota Makassar. Hal ini terbukti dari 93% dan 94% masyarakat yang setuju bahwa grab memiliki tingkat kemudahan dan aksesibilitas yang tinggi.
	4. Lintasan	Pada lintasan utama kota, trayek cabang, ranting	Grab online tidak memiliki lintasan khusus. Lintasan yang digunakan adalah yang terpendek menuju ke tempat tujuan. Dan juga driver yang dipilih adalah driver yang terdekat dengan tempat penjemputan. Hal ini terbukti dari 88% masyarakat setuju bahwa grab lancar dan cepat.
	5. Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus besar lantai tunggal</li> <li>- Bus besar lantai ganda</li> <li>- Bus tempel/artikulasi</li> <li>- Bus sedang</li> <li>- Bus kecil</li> <li>- MPU (hanya roda empat)</li> </ul>	Grab online memiliki kapasitas yang dapat mencukupi kebutuhan dan permintaan pengguna. Hal ini terbukti dari 83% persepsi masyarakat setuju bahwa kapasitas grab mencukupi.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### I. Kesimpulan

Hasil pengolahan data dan analisis serta pembahasan terhadap Efektivitas dan Efisiensi pada transportasi grab on line yang melibatkan 100 sampel sebagai responden, terkait nilai persepsi pengguna jasa moda transportasi, pada lokasi penelitian Kecamatan Makassar, maka dapat disimpulkan, sebagai berikut :

A. Presepsi masyarakat pada transportasi online (Grab) terhadap aspek efektivitas antara lain :

1. Berdasarkan metode presentasi diperoleh presentasi yang cukup tinggi dengan indikator aksesibilitas sebesar 94%, kapasitas sebesar 83%, lancar dan cepat sebesar 88%, mudah dijangkau sebesar 93%, nyaman sebesar 88%, dan aman sebesar 76%. Secara keseluruhan, untuk aspek efektivitas menunjukkan persentase yang cukup tinggi yaitu sebesar 87%, yang berarti aspek efektivitas mempunyai pengaruh yang cukup kuat terhadap persepsi masyarakat dalam penggunaan transportasi online (Grab).
2. Berdasarkan hasil statistik juga diperoleh pengaruh yang cukup kuat melalui uji linearitas menggunakan tabel anova

diperoleh nilai signifikan sebesar 0,000 , uji korelasi diperoleh nilai correlation sebesar 0,688, uji determinasi diperoleh nilai  $R^2$  sebesar 0,713 , dan uji multikolinieritas diperoleh nilai tolerance sebesar 0,844 dan nilai VIF sebesar 1,185. Hasil statistik ini juga membuktikan bahwa aspek efektivitas berpengaruh cukup kuat terhadap persepsi masyarakat dalam menggunakan transportasi online (Grab).

3. Faktor yang paling besar pengaruhnya pada persepsi masyarakat dalam menggunakan transportasi online (Grab) dalam aspek efektivitas adalah indikator nyaman dengan nilai correlation sebesar 0,485.

B. Persepsi masyarakat pada transportasi online (Grab) terhadap aspek efisiensi antara lain :

1. Berdasarkan metode presentasi diperoleh presentasi yang cukup tinggi dengan indikator tarif atau biaya sebesar 82%, dan ketepatan sebesar 85%. Secara keseluruhan, untuk aspek efisiensi menunjukkan persentase yang cukup tinggi yaitu sebesar 83%, yang berarti aspek efisiensi juga mempunyai pengaruh yang cukup kuat terhadap persepsi masyarakat dalam penggunaan transportasi online (Grab).
2. Berdasarkan hasil statistik juga diperoleh pengaruh yang cukup kuat melalui uji linearitas menggunakan tabel anova

diperoleh nilai signifikan sebesar 0,000 , uji korelasi diperoleh nilai correlation sebesar 0,721, uji determinasi diperoleh nilai  $R^2$  sebesar 0,713 , dan uji multikolinieritas diperoleh nilai tolerance sebesar 0,844 dan nilai VIF sebesar 1,185. Hasil ini juga membuktikan bahwa aspek efisiensi juga memiliki pengaruh cukup kuat terhadap persepsi masyarakat dalam menggunakan transportasi online (Grab).

3. Faktor yang paling besar pengaruhnya pada persepsi masyarakat dalam menggunakan transportasi online (Grab) dalam aspek efisiensi adalah indikator tarif atau biaya dengan nilai correlation sebesar 0,562

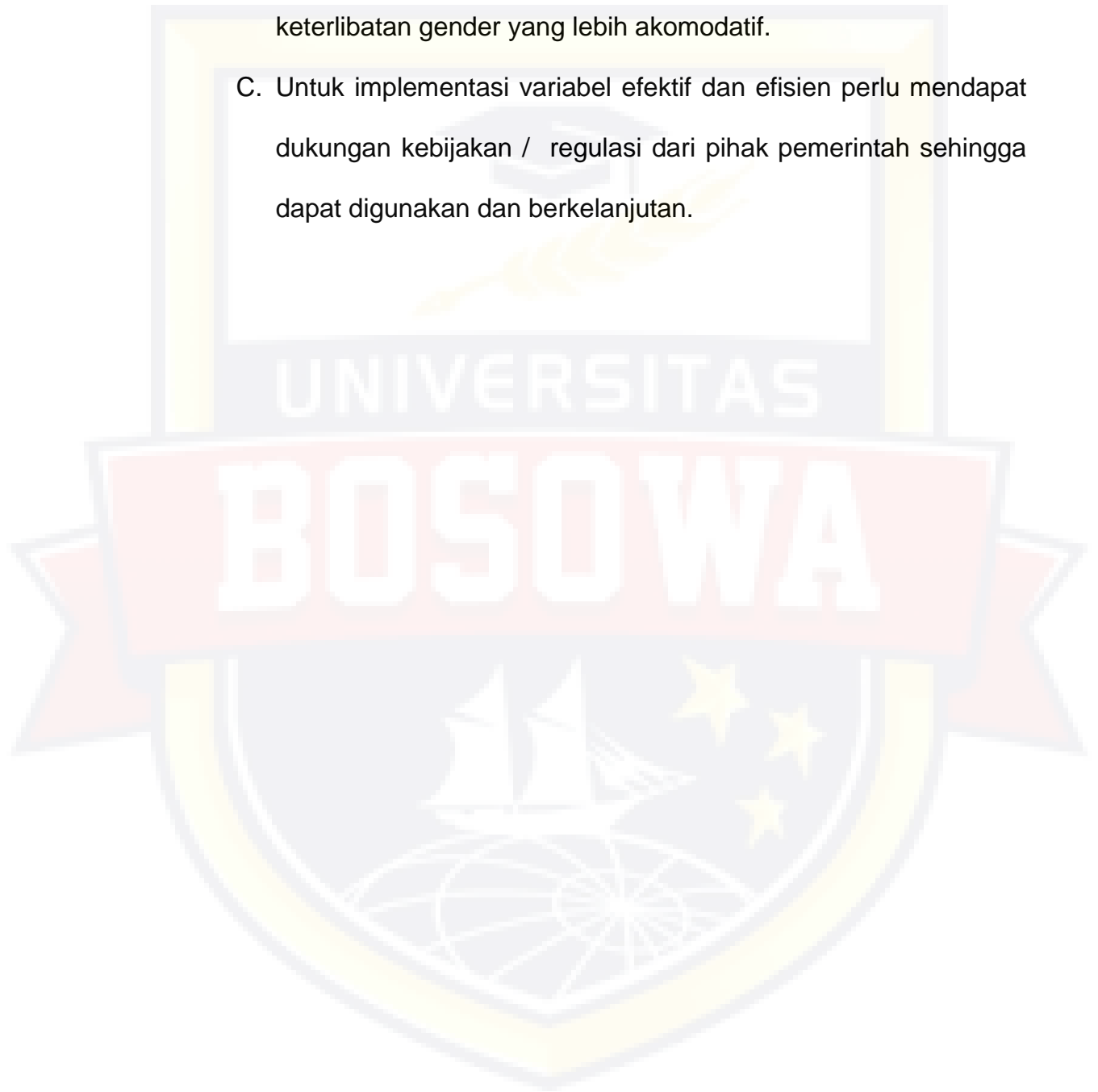
## **II. Saran-Saran**

Kota Makassar yang terdiri atas 14 kecamatan dan 143 kelurahan kaitannya dengan tingkat validitas hasil, maka disarankan, sebagai berikut :

- A. Perlu dikembangkan jumlah sampel dan jumlah kecamatan dengan sebaran kecamatan yang dapat mewakili Kota Makassar secara umum. Dan juga perlu dikembangkan indikator-indikator lainnya pada aspek efektifitas dan aspek efisiensi yang tidak dibahas pada penelitian ini.

B. Target sampel dapat lebih selektif dilihat pada aspek tingkat pendidikan, profesi, tingkat pendapatan dan tingkat usia serta keterlibatan gender yang lebih akomodatif.

C. Untuk implementasi variabel efektif dan efisien perlu mendapat dukungan kebijakan / regulasi dari pihak pemerintah sehingga dapat digunakan dan berkelanjutan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, Abu. 2003. Ilmu Pendidikan. Jakarta: RinekaCipta.
- Achols, John M. Hassan Shadily. 1984. *Kamus Inggris Indonesia*. Jakarta: Gramedia. Cet. XII
- Andrian, Thomas. 2008. *Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Medan Jenis Mobil Penumpang Umum (MPU)*. Studi kasus: angkutan umum kpum trayek 64, Universitas Sumatera Utara.
- Arikunto Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktis*, edisi revisi 2010. Jakarta: RinekaCipta
- Bimo, Walgito, 2004. *Pengantar Psikologi Umum*. Jakarta: Andi
- Cohen N, Filliol I, Karraouan B, Badri S, Carlel, Ennaji H, Bouchrif B, Hassar M, Karib H., 2008. *Microbial quality control of raw ground beef and fresh sausage in Cassablanca (Morocco)*. J Environment Health 71(4): 51-55.
- Depdiknas. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai pustaka
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Drs. Jalaludin Rakhmat, M.Sc., 2008. *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Handyaningrat, Soewarno (1985). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Cetakan Keenam. Jakarta: PT Gunung Agung
- Handoko, T Hani. 2001. *Manajemen Personalia dan Sumberdaya Manusia*, Edisi Kedua. Yogyakarta: BPFE
- Harahap, Sofyan Safri, 2004. *Analisis Krisis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers
- Hendra, Supriyatno, *Pengertian Sistem Transportasi*. [Online]. Tersedia: [http://www.academia.edu/7423545/1.\\_Pengertian\\_Sistem\\_Transportasi](http://www.academia.edu/7423545/1._Pengertian_Sistem_Transportasi) (diakses tanggal 18 Desember 2017)
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Grab\\_\(aplikasi\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Grab_(aplikasi)) diakses pada tanggal 18 Desember 2017.

<http://www.e-jurnal.com/2013/12/pengertian-masyarakat-dalam-pandangan.html> diakses pada tanggal 18 Desember 2017.

[https://id.wikipedia.org/wiki/Efisiensi\\_transportasi](https://id.wikipedia.org/wiki/Efisiensi_transportasi)

<https://www.grab.com/id/press/consumers-drivers/grab-memperkenalkan-berbagai-inisiatif-baru-untuk-meningkatkan-kehidupan-para-mitra-pengemudi-grabcar/> diakses pada tanggal 18 Juni 2018.

<https://www.spssindonesia.com/2014/02/analisis-korelasi-dengan-spss.html> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://aliefworkshop.com/2013/07/26/analisis-korelasi-dengan-spss/> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://www.statistikian.com/2012/08/korelasi.html> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://www.spssindonesia.com/2017/04/makna-koefisien-determinasi-r-square.html> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://aliefworkshop.com/2013/11/13/uij-linearitas-dengan-tabel-anova-spss/> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<http://setabasri01.blogspot.com/2011/04/uij-korelasi-pearson.html> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<http://www.spssstatistik.com/uij-multikolonieritas-dengan-menggunakan-spss/> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://www.spssindonesia.com/2014/02/uij-multikolonieritas-dengan-melihat.html> diakses pada tanggal 21 Juli 2018.

<https://rizkibeo.wordpress.com/2007/11/26/kinerja-angkutan-umum/>

<https://permenhub-no-49-tahun-2005-tentang-sistem-transportasi-nasional-sistranas.pdf>

Kamaluddin, 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Kasiram M, 2006. *Metode Penelitian*. Jakarta: Edisi Keempat

Komaruddin. 1986, *Manajemen Pengawasan Kualitas Terpadu*, Suatu Pengantar. Cetakan Pertama. Jakarta: CV Rajawali



- Lubis, Hari. S.B. dan Martani Husaini. 1987. *Teori Organisasi (Suatu Pendekatan Makro)*. Jakarta: Pusat Antar Universitas Ilmu-ilmu Sosial Universitas Indonesia
- Mahsun, Mohamad, 2006. *Pengukuran Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: Penerbit BPF
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Nana Syaodih Sukmadinata, 2011. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nasution, M. N, 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nopirin. 2014. *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro dan Mikro*. Yogyakarta: BPF.
- Peter Salim dan Yeni Salim, 1991. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press.
- Rahardjo Adisasmita, 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Rahardjo Adisasmita & Sakti Adji Sasmita, 2008. *Pembangunan Sektor Transportasi*.
- \_\_\_\_\_, 2011. *Manajemen Transportasi Darat. Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Salim, H.A. Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Sarwoto. 2014. *Dasar-dasar Organisasi dan Manajemen*. Ghalia Indonesia. Jakarta
- Satori Djam'an., Komariah Aan, 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Soekanto, Soerjono, 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Soekartawi. 2010. *Teori Ekonomi Produksi, dengan pokok Bahasan Analisis Fungsi Cobb-Douglas*. Jakarta: Rajawali Pers

Steers, M Richard. 1985. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga

Sugihartono, 2007. *Psikologi Pendidikan*, Yogyakarta: UNY Press

Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

\_\_\_\_\_ 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, 2004. "1-2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan," *Majalah Transportasi Indonesia*, Vol. 1, Jakarta, 2004: 89-95

Suseno, Priyonggo. 2008. "Analisis Efisiensi dan Skala Ekonomi pada Industri Perbankan Syariah di Indonesia". *Jurnal Ekonomi Islam*, Vol. 2. No. 1. Yogyakarta: Pusat pengkajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI) Fakultas Ekonomi UII.

Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung

Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2005. *Manajemen Publik*. Jakarta: Gramedia Widia Sarana Indonesia

Vuchic, V.R., 1981, *Urban Public Transportation Systems and Technology*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey



**LAMPIRAN**

UNIVERSITAS



**BOSOWA**



LAMPIRAN 1

**DAFTAR KUESIONER**

**ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TRANSPORTASI BERBASIS  
ONLINE TERHADAP ASPEK EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI  
(Studi Kasus Grab Online Kota Makassar)**

Petunjuk Pengisian:

1. Jawablah pertanyaan dibawah ini secara jujur, seksama dan cermat
2. Masing-masing pertanyaan diberi tanda (X) sesuai jawaban yang dipilih

**Identitas Responden:**

1. Nama : ..... (L/P)
2. Umur : ..... Tahun
3. Alamat : .....
4. Pendidikan : .....
5. Pekerjaan : .....

**Instrumen Kuesioner Pada Indikator Efektif Pada Transportasi :**

**A. Aksesibilitas**

1. Apakah Bapak/ibu/sdr (i) setuju bahwa transportasi online memiliki sistim jaringan untuk mengakses pelayanan lebih baik?  
a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
2. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki kecepatan dalam mengakses penumpang?  
a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju

**B. Kapasitas**

3. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki kapasitas angkut yang memadai terhadap pengguna jasa?  
a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
4. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa kapasitas angkut transportasi online disamping memadai juga memiliki kenyamanan terhadap pengguna jasa

- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
- b. Setuju                                  d. Tidak Setuju

**C. Lancar dan cepat**

5. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online dalam pelayanannya cukup lancar dengan kecepatan yang aman?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju
6. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa pengguna jasa merasa lancar dan cepat dalam melakukan pelayanan pada pengguna?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju

**D. Kemudahan**

7. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online mudah di capai karena dapat menjemput pengguna jasa/penumpang?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju
8. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa pengguna jasa merasa mudah untuk memesan permintaan pengantaran pada tujuan penumpang?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju

**E. Nyaman**

9. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki tingkat kenyamanan yang cukup baik bagi pengguna jasa?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju
10. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa kenyamanan penumpang akan menjadi moda transportasi yang disenangi masyarakat?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat  
    Tidak Setuju
  - b. Setuju                                  d. Tidak Setuju

## **F. Aman**

11. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki tingkat keamanan yang cukup tinggi bagi pengguna jasa?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
12. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa keamanan penumpang akan menjadi pilihan untuk moda transportasi yang disenangi masyarakat?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju

### **Instrumen Kuesioner Indikator Efisien Pada Transportasi :**

## **G. Tarif/Biaya**

13. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi transportasi online memiliki tarif biaya jasa angkutan yang terjangkau secara umum bagi masyarakat?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
14. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa terjangkau diartikan sebagai nilai yang murah dibanding dengan moda transportasi lainnya?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
15. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa biaya tarif transportasi online dibanding moda transportasi lainnya, masyarakat masih memilih grab sebagai moda yang disenangi?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
16. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) merasa bahwa transportasi online memiliki efisiensi bagi pengguna jasa dan lebih efisien dibanding moda transportasi lainnya?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju

## H. Ketepatan

17. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki ketepatan waktu ketika dilakukan pemesanan atau order?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
18. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online mudah untuk dihubungi dibanding moda transportasi lainnya?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
19. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) merasa bahwa transportasi online memiliki keunggulan dalam pelayanan dibanding moda transportasi lainnya?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
20. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online memiliki nilai efisiensi terhadap pengguna jasa karena memudahkan pengguna untuk melakukan perjalanan?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju
21. Apakah Bapak/ibu/sdr(i) setuju bahwa transportasi online efisiensi terhadap waktu karena respon atas pesanan segera terlayani?
- a. Sangat Setuju                      c. Ragu-Ragu                      e. Sangat Tidak Setuju  
b. Setuju                                      d. Tidak Setuju

**Makassar, 10 Maret 2018**

**Mahasiswa Peneliti,**

LAMPIRAN 2: TABULASI DATA

SKOR JAWABAN PERTANYAAN																				
EFEKTIF												EFISIEN								
AKSESIBILITAS		KAPASITAS		LANCAR & CEPAT		MUDAH DIJANGKAU		NYAMAN		AMAN		TARIF/BIAYA				KETEPATAN				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
5	4	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	3	3	5	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	4	4
5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5	3	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	5	4
4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4
4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4
4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	3	4	5	5	4	5	4	4	4	5	5
4	5	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3
4	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5
4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5
4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4
4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5
5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	3	4	5	5	5	5	3	5	4	5	4
4	4	5	5	4	4	5	5	4	5	3	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5
4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4
4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4

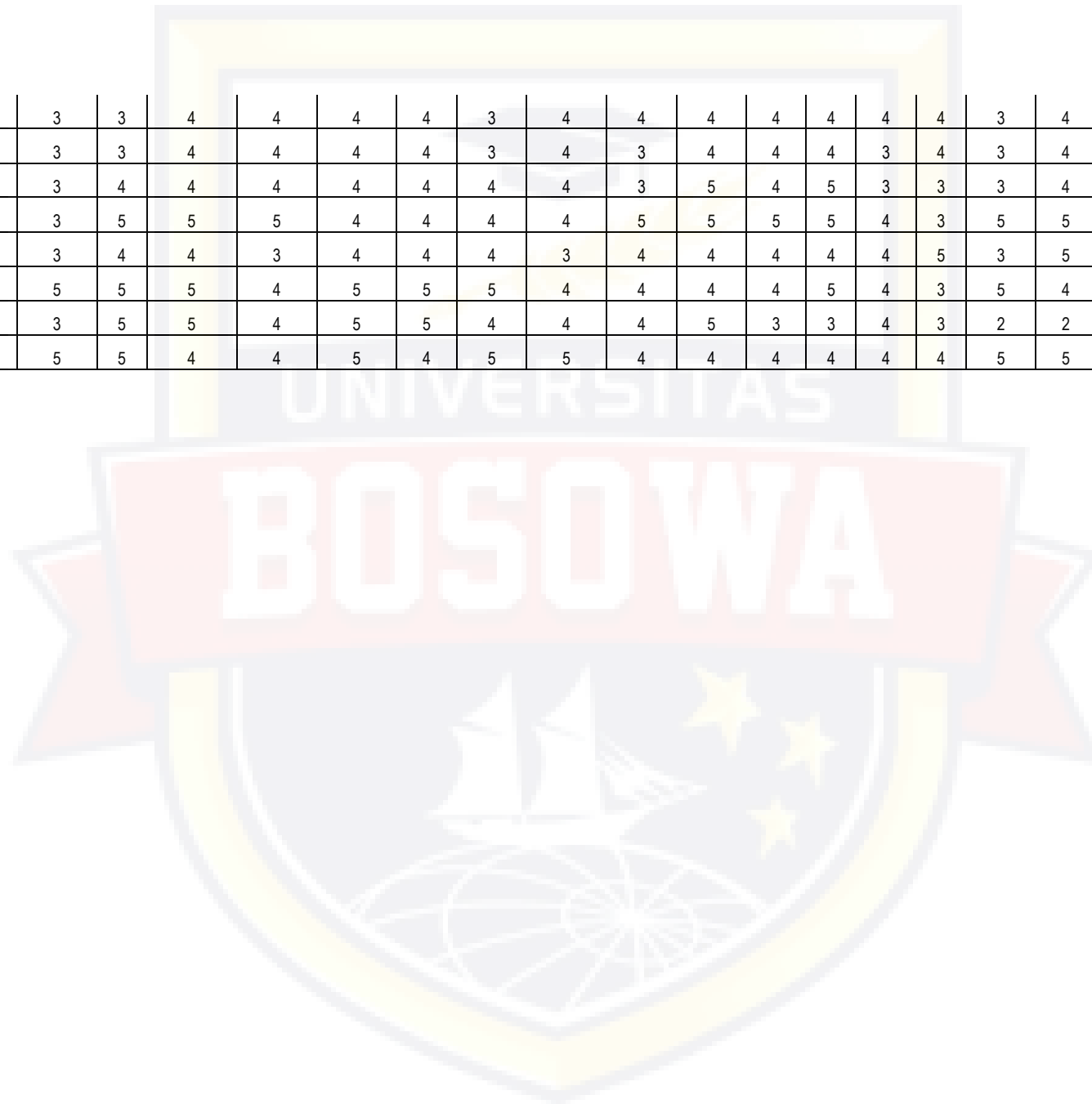


4	4	4	4	4	4	3	3	4	5	5	4	4	4	4	5	4	3	3	2	4
5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4
5	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5
3	4	4	3	4	4	4	4	3	5	3	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4
4	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5
4	5	5	4	4	4	5	5	4	3	3	5	5	4	3	4	4	4	5	5	5
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
4	5	4	4	3	4	5	5	4	4	3	4	5	5	3	4	4	4	4	4	4
4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	3	3	4	5	4	5	4	5	4
5	5	5	3	3	5	5	5	4	4	5	3	4	4	4	4	5	5	4	5	4
5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	4
4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
5	4	5	4	4	3	4	4	3	4	3	4	5	3	3	4	3	4	4	4	4
5	4	5	5	4	3	3	3	5	5	3	5	5	3	4	3	4	5	5	4	4
5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	5	4	3	3	4	4	3
5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	3	4	4
4	4	4	5	4	3	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	3
5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	3	4	4	3	4	4	5	3	4	4	4
4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5	5	4	4	5	5	5	4	3
4	4	2	4	4	5	5	4	2	4	2	3	4	5	4	4	3	4	3	4	4
5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5

5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5
5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5	4	3	5	4	4	5	4	5	5
5	4	4	4	5	4	5	4	2	4	4	4	2	5	4	5	5	5	3	2	5
5	5	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4
3	4	4	3	4	4	4	4	3	5	3	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4
4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	5	3	3	4	3	3	4	3	3	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	4	4	5	5	4	4	3	5	5	4	3	4	5	3	3	5	4	3	3
5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4
4	3	4	3	4	4	5	5	3	5	3	5	4	4	4	4	3	3	4	5	3
4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4
4	4	4	3	4	4	4	5	3	4	3	3	4	4	3	3	2	4	3	3	3
5	5	2	2	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	4	3	5	5	4	3
4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	5
5	5	5	5	5	3	5	5	4	4	4	5	3	4	3	5	4	5	4	4	5
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	4	4
5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	3	3	4	4	4	5	4	4	5	4	4
4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	2	4	4	4	4	4	4
3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	5	5	4	5	4	5	5	5	5
4	4	4	5	4	5	4	4	3	5	4	5	4	4	4	5	4	5	4	5	5
4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3
4	4	4	3	3	3	5	5	3	5	3	4	4	3	3	3	4	4	4	5	3
5	4	4	4	3	4	5	5	4	5	3	5	3	5	4	4	4	5	4	4	4
5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4
5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	3	4	4

4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	3	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5
4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	3	5	5	5	3	5	3	4	5	5	5
4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	2	4	4	4	4	4	4
5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5	4	5	5	5	5	5	5
4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	2	3	2	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4
4	3	3	3	4	4	4	4	4	5	4	5	3	3	4	4	4	4	3	4	4
5	4	4	4	3	3	5	4	4	5	4	4	2	3	3	4	4	5	4	4	4
5	2	4	2	4	4	5	3	3	5	4	4	4	4	3	2	2	2	5	3	2
4	4	5	5	4	4	5	5	4	5	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	3
4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	5	5	2	4	5	4	4	4	4
5	5	5	5	3	3	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4
4	5	4	3	5	4	5	3	3	5	3	5	5	3	5	4	3	5	4	5	4
5	5	5	4	5	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4
5	4	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4
5	4	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5
5	4	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4
4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5
4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3
4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	3	3	4	2	4	4	3	4	3	4	4

4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3
4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	5	4	5	3	3	3	4	4	4	4
4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	4	4	3
4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	3	5	5	5	4
4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	3	5	4	3	4	3
4	5	3	5	5	4	5	5	4	4	4	5	3	3	4	3	2	2	3	4	3
5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4



### LAMPIRAN 3. HASIL PENGOLAHAN DATA SPSS

```
FREQUENCIES VARIABLES=nama Efektif Efisien Penilaian
/ORDER=ANALYSIS.
```

#### Frequencies

Notes		24-AUG-2018 16:33:57
Output Created		
Comments		
Input	Active Dataset Filter Weight Split File N of Rows in Working Data File	DataSet0 <none> <none> <none> 100
Missing Value Handling	Definition of Missing Cases Used	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on all cases with valid data. FREQUENCIES VARIABLES=nama Efektif Efisien Penilaian /ORDER=ANALYSIS.
Syntax		
Resources	Processor Time Elapsed Time	00:00:00.02 00:00:00.02

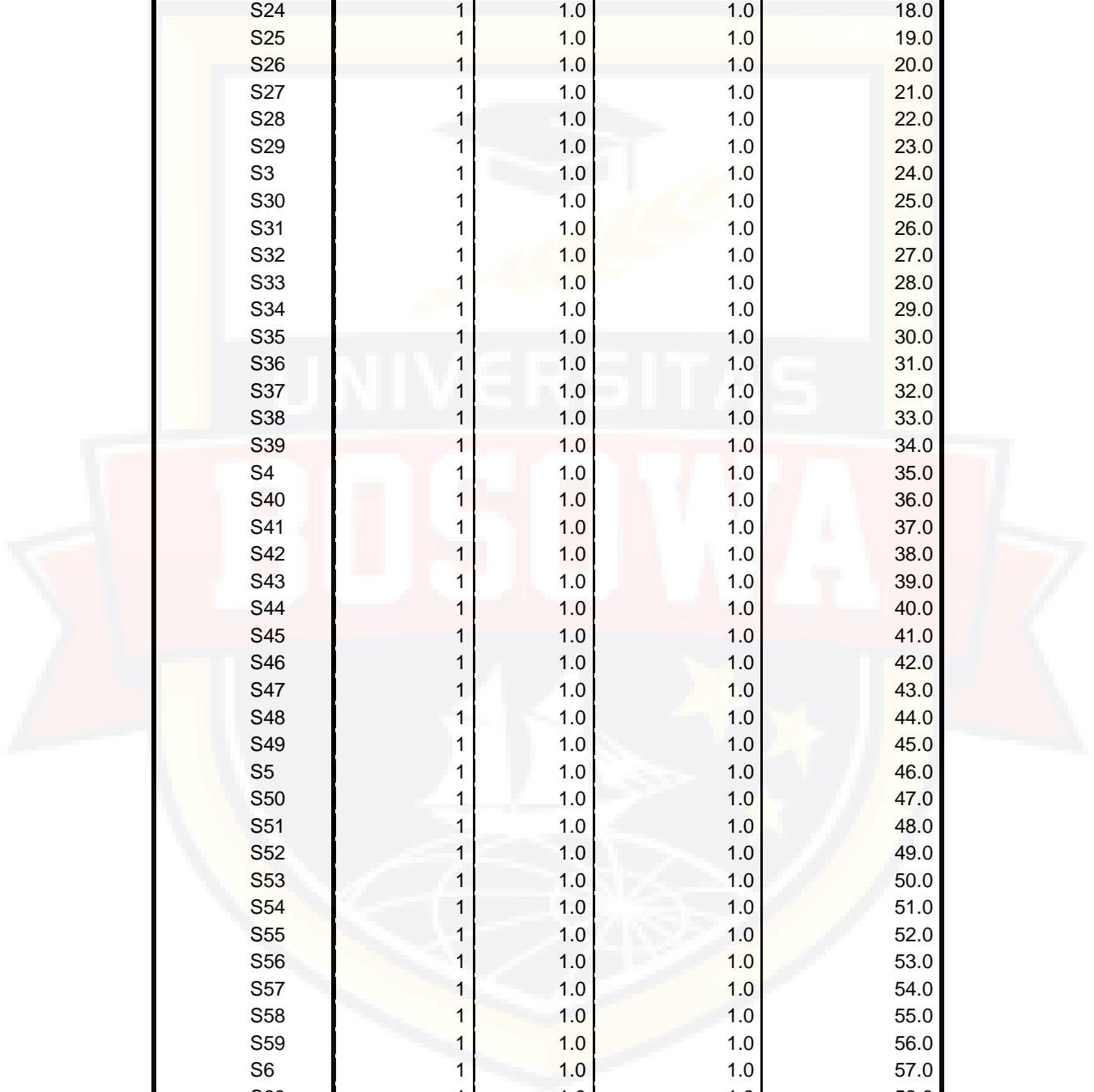
[DataSet0]

#### Statistics

		nama	X1	X2	Y
N	Valid	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0

#### Frequency Table

		ama			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	S1	1	1.0	1.0	1.0
	S10	1	1.0	1.0	2.0
	S100	1	1.0	1.0	3.0
	S11	1	1.0	1.0	4.0
	S12	1	1.0	1.0	5.0
	S13	1	1.0	1.0	6.0
	S14	1	1.0	1.0	7.0
	S15	1	1.0	1.0	8.0
	S16	1	1.0	1.0	9.0
	S17	1	1.0	1.0	10.0
	S18	1	1.0	1.0	11.0
	S19	1	1.0	1.0	12.0
	s2	1	1.0	1.0	13.0



S20	1	1.0	1.0	14.0
S21	1	1.0	1.0	15.0
S22	1	1.0	1.0	16.0
S23	1	1.0	1.0	17.0
S24	1	1.0	1.0	18.0
S25	1	1.0	1.0	19.0
S26	1	1.0	1.0	20.0
S27	1	1.0	1.0	21.0
S28	1	1.0	1.0	22.0
S29	1	1.0	1.0	23.0
S3	1	1.0	1.0	24.0
S30	1	1.0	1.0	25.0
S31	1	1.0	1.0	26.0
S32	1	1.0	1.0	27.0
S33	1	1.0	1.0	28.0
S34	1	1.0	1.0	29.0
S35	1	1.0	1.0	30.0
S36	1	1.0	1.0	31.0
S37	1	1.0	1.0	32.0
S38	1	1.0	1.0	33.0
S39	1	1.0	1.0	34.0
S4	1	1.0	1.0	35.0
S40	1	1.0	1.0	36.0
S41	1	1.0	1.0	37.0
S42	1	1.0	1.0	38.0
S43	1	1.0	1.0	39.0
S44	1	1.0	1.0	40.0
S45	1	1.0	1.0	41.0
S46	1	1.0	1.0	42.0
S47	1	1.0	1.0	43.0
S48	1	1.0	1.0	44.0
S49	1	1.0	1.0	45.0
S5	1	1.0	1.0	46.0
S50	1	1.0	1.0	47.0
S51	1	1.0	1.0	48.0
S52	1	1.0	1.0	49.0
S53	1	1.0	1.0	50.0
S54	1	1.0	1.0	51.0
S55	1	1.0	1.0	52.0
S56	1	1.0	1.0	53.0
S57	1	1.0	1.0	54.0
S58	1	1.0	1.0	55.0
S59	1	1.0	1.0	56.0
S6	1	1.0	1.0	57.0
S60	1	1.0	1.0	58.0
S61	1	1.0	1.0	59.0
S62	1	1.0	1.0	60.0
S63	1	1.0	1.0	61.0
S64	1	1.0	1.0	62.0
S65	1	1.0	1.0	63.0
S66	1	1.0	1.0	64.0

S67	1	1.0	1.0	65.0
S68	1	1.0	1.0	66.0
S69	1	1.0	1.0	67.0
S7	1	1.0	1.0	68.0
S70	1	1.0	1.0	69.0
S71	1	1.0	1.0	70.0
S72	1	1.0	1.0	71.0
S73	1	1.0	1.0	72.0
S74	1	1.0	1.0	73.0
S75	1	1.0	1.0	74.0
S76	1	1.0	1.0	75.0
S77	1	1.0	1.0	76.0
S78	1	1.0	1.0	77.0
S79	1	1.0	1.0	78.0
S8	1	1.0	1.0	79.0
S80	1	1.0	1.0	80.0
S81	1	1.0	1.0	81.0
S82	1	1.0	1.0	82.0
S83	1	1.0	1.0	83.0
S84	1	1.0	1.0	84.0
S85	1	1.0	1.0	85.0
S86	1	1.0	1.0	86.0
S87	1	1.0	1.0	87.0
S88	1	1.0	1.0	88.0
S89	1	1.0	1.0	89.0
S9	1	1.0	1.0	90.0
S90	1	1.0	1.0	91.0
S91	1	1.0	1.0	92.0
S92	1	1.0	1.0	93.0
S93	1	1.0	1.0	94.0
S94	1	1.0	1.0	95.0
S95	1	1.0	1.0	96.0
S96	1	1.0	1.0	97.0
S97	1	1.0	1.0	98.0
S98	1	1.0	1.0	99.0
S99	1	1.0	1.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

X1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ragu-ragu	2	2.0	2.0	2.0
Valid Setuju	74	74.0	74.0	76.0
Valid Sangat Setuju	24	24.0	24.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

**X2**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ragu-Ragu	7	7.0	7.0	7.0
Valid Setuju	73	73.0	73.0	80.0
Valid Sangat Setuju	20	20.0	20.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

**Y**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ragu-Ragu	5	5.0	5.0	5.0
Valid Setuju	78	78.0	78.0	83.0
Valid Sangat Setuju	17	17.0	17.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

**CORRELATIONS**

```

/VARIABLES=Efektif Efisien Penilaian
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.

```

**Correlations****Notes**

Output Created		24-AUG-2018 16:34:29
Comments		
Input	Active Dataset Filter Weight Split File N of Rows in Working Data File	DataSet0 <none> <none> <none> 100
Missing Value Handling	Definition of Missing Cases Used	User-defined missing values are treated as missing. Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair. CORRELATIONS /VARIABLES=Efektif Efisien Penilaian /PRINT=TWOTAIL NOSIG /MISSING=PAIRWISE.
Syntax		
Resources	Processor Time Elapsed Time	00:00:00.00 00:00:00.00



[DataSet0]

**Correlations**

		X1	X2	Y
X1	Pearson Correlation	1	.395**	.688**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000
	N	100	100	100
X2	Pearson Correlation	.395**	1	.721**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000
	N	100	100	100
Y	Pearson Correlation	.688**	.721**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	
	N	100	100	100

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

```
REGRESSION
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Penilaian
  /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
```

**Regression**

**Notes**

Output Created		24-AUG-2018 16:35:17
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
Missing Value Handling	N of Rows in Working Data File	100
	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
	Cases Used	REGRESSION /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Penilaian /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
Syntax		
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.02
	Memory Required	1692 bytes
	Additional Memory Required for Residual Plots	0 bytes

[DataSet0]

**Variables Entered/Removed<sup>a</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.844 <sup>a</sup>	.713	.707	.247

a. Predictors: (Constant), X2, X1

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14.651	2	7.326	120.259	.000 <sup>b</sup>
	Residual	5.909	97	.061		
	Total	20.560	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.150	.259		.581	.563
	X1	.472	.058	.478	8.076	.000
	X2	.479	.053	.532	8.974	.000

a. Dependent Variable: Y

```
REGRESSION
  /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS CI(95) BCOV R ANOVA COLLIN TOL CHANGE ZPP
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Penilaian
  /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
```

## Regression

### Notes

Output Created		24-AUG-2018 16:36:04
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	100
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
	Cases Used	REGRESSION /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS CI(95) BCOV R ANOVA COLLIN TOL CHANGE ZPP /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Penilaian /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.03
	Memory Required	1692 bytes
	Additional Memory Required for Residual Plots	0 bytes
Syntax		

[DataSet0]

### Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y	4.12	.456	100
X1	4.22	.462	100
X2	4.13	.506	100

### Correlations

		Y	X1	X2
Pearson Correlation	Y	1.000	.688	.721
	X1	.688	1.000	.395
	X2	.721	.395	1.000
Sig. (1-tailed)	Y	.	.000	.000
	X1	.000	.	.000
	X2	.000	.000	.
N	Y	100	100	100
	X1	100	100	100
	X2	100	100	100

**Variables Entered/Removed<sup>a</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics			
					R Square Change	F Change	df1	Sig. F Change
1	.844 <sup>a</sup>	.713	.707	.247	.713	120.259	2	.000

a. Predictors: (Constant), X2, X1

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14.651	2	7.326	120.259	.000 <sup>b</sup>
	Residual	5.909	97	.061		
	Total	20.560	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
		Beta											
1	(Constant)	.150	.259		.581	.563	-.363	.664					
	X1	.472	.058	.478	8.076	.000	.356	.588	.688	.634	.440	.844	1.185
	X2	.479	.053	.532	8.974	.000	.373	.585	.721	.674	.488	.844	1.185

a. Dependent Variable: Y

**Coefficient Correlations<sup>a</sup>**

Model		X2	X1
1	Correlations	X2	1.000
		X1	-.395
	Covariances	X2	.003
		X1	-.001

a. Dependent Variable: Y

**Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	X1	X2
	1	2.986	1.000	.00	.00	.00
1	2	.008	18.934	.09	.31	.96
	3	.006	22.636	.91	.68	.03

a. Dependent Variable: Y

```

REGRESSION
  /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS BCOV R ANOVA COLLIN TOL CHANGE
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Penilaian
  /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
    
```

**Regression**

**Notes**

Output Created		24-AUG-2018 16:46:00
Comments		
Input	Active Dataset Filter Weight Split File N of Rows in Working Data File	DataSet0 <none> <none> <none>  100
Missing Value Handling	Definition of Missing Cases Used	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on cases with no missing values for any variable used. REGRESSION /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS BCOV R ANOVA COLLIN TOL CHANGE /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Penilaian /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
Syntax		
Resources	Processor Time Elapsed Time Memory Required Additional Memory Required for Residual Plots	00:00:00.00 00:00:00.00 1692 bytes 0 bytes

[DataSet0]

**Descriptive Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
Y	4.12	.456	100
X1	4.22	.462	100
X2	4.13	.506	100

**Correlations**

		Y	X1	X2
Pearson Correlation	Y	1.000	.688	.721
	X1	.688	1.000	.395
	X2	.721	.395	1.000
Sig. (1-tailed)	Y	.	.000	.000
	X1	.000	.	.000
	X2	.000	.000	.
N	Y	100	100	100
	X1	100	100	100
	X2	100	100	100

**Variables Entered/Removed<sup>a</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.844 <sup>a</sup>	.713	.707	.247	.713	120.259	2	97	.000

a. Predictors: (Constant), X2, X1

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14.651	2	7.326	120.259	.000 <sup>b</sup>
	Residual	5.909	97	.061		
	Total	20.560	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error				Beta	Tolerance
1	(Constant)	.150	.259		.581	.563		
	X1	.472	.058	.478	8.076	.000	.844	1.185
	X2	.479	.053	.532	8.974	.000	.844	1.185

a. Dependent Variable: Y

**oefficient Correlations<sup>a</sup>**

Model		X2	X1
1	Correlations	X2	1.000
		X1	-.395
	Covariances	X2	.003
		X1	-.001

a. Dependent Variable: Y

**Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	X1	X2
1	1	2.986	1.000	.00	.00	.00
	2	.008	18.934	.09	.31	.96
	3	.006	22.636	.91	.68	.03

a. Dependent Variable: Y

```
GET
  FILE='F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav'.
DATASET NAME DataSet1 WINDOW=FRONT.
CORRELATIONS
  /VARIABLES=Efektif Efisien Penilaian
  /PRINT=TWOTAIL NOSIG
  /MISSING=PAIRWISE.
```

**Correlations**

**Notes**

Output Created		12-OCT-2018 13:32:19
Comments		
Input	Data	F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	100
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing. Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
	Cases Used	CORRELATIONS /VARIABLES=Efektif Efisien Penilaian /PRINT=TWOTAIL NOSIG /MISSING=PAIRWISE.
Syntax		
Resources	Processor Time	00:00:00.00
	Elapsed Time	00:00:00.03

[DataSet1] F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav

### Correlations

		X1	X2	Y
X1	Pearson Correlation	1	,395**	,688**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	N	100	100	100
X2	Pearson Correlation	,395**	1	,721**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	N	100	100	100
Y	Pearson Correlation	,688**	,721**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	N	100	100	100

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

```
REGRESSION
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Penilaian
  /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
```

### Regression

#### Notes

Output Created		12-OCT-2018 13:33:55
Comments		
Input	Data Active Dataset Filter Weight Split File N of Rows in Working Data File	F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav DataSet1 <none> <none> <none> 100
Missing Value Handling	Definition of Missing Cases Used	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
Syntax		REGRESSION /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Penilaian /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
Resources	Processor Time Elapsed Time Memory Required Additional Memory Required for Residual Plots	00:00:00.02 00:00:00.03 1796 bytes 0 bytes



[DataSet1] F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav

**Variables Entered/Removed<sup>a</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,844 <sup>a</sup>	,713	,707	,247

a. Predictors: (Constant), X2, X1

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14,651	2	7,326	120,259	,000 <sup>b</sup>
	Residual	5,909	97	,061		
	Total	20,560	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,150	,259		,581	,563
	X1	,472	,058	,478	8,076	,000
	X2	,479	,053	,532	8,974	,000

a. Dependent Variable: Y

```
REGRESSION
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA COLLIN TOL
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Penilaian
  /METHOD=ENTER Efektif Efisien.
```

## Regression

### Notes

Output Created		12-OCT-2018 13:36:22
Comments		
Input	Data Active Dataset Filter Weight Split File N of Rows in Working Data File	F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav DataSet1 <none> <none> <none> 100
Missing Value Handling	Definition of Missing Cases Used	User-defined missing values are treated as missing. Statistics are based on cases with no missing values for any variable used. REGRESSION /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA COLLIN TOL /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Penilaian /METHOD=ENTER Efisien.
Syntax		
Resources	Processor Time Elapsed Time Memory Required Additional Memory Required for Residual Plots	00:00:00.03 00:00:00.06 1796 bytes 0 bytes

[DataSet1] F:\pak ilham syafei\Untitled1.sav

### Variables Entered/Removed<sup>a</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X2, X1 <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,844 <sup>a</sup>	,713	,707	,247

a. Predictors: (Constant), X2, X1

ANOVA<sup>a</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14,651	2	7,326	120,259	,000 <sup>b</sup>
	Residual	5,909	97	,061		
	Total	20,560	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	,150	,259		,581	,563		
	X1	,472	,058	,478	8,076	,000	,844	1,185
	X2	,479	,053	,532	8,974	,000	,844	1,185

a. Dependent Variable: Y

Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	X1	X2
1	1	2,986	1,000	,00	,00	,00
	2	,008	18,934	,09	,31	,96
	3	,006	22,636	,91	,68	,03

a. Dependent Variable: Y

REGRESSION

```

/DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N
/MISSING LISTWISE
/STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA COLLIN TOL
/CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
/NOORIGIN
/DEPENDENT Y
/METHOD=ENTER X1.1 X1.2 X1.3 X1.4 X1.5 X1.6.

```

## Regression

### Notes

Output Created	13-MAR-2019 22:38:53	
Comments		
Input	Data	D:\NENG\Prilly\skripsi Bosowa prilly\SPSS 21\Data_Final_OK.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	100
	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
Missing Value Handling	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
Syntax	REGRESSION	
	/DESCRIPTIVES MEAN STDDEV	
	CORR SIG N	
	/MISSING LISTWISE	
	/STATISTICS COEFF OUTS R	
	ANOVA COLLIN TOL	
Resources	/CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)	
	/NOORIGIN	
	/DEPENDENT Y	
	/METHOD=ENTER X1.1 X1.2	
	X1.3 X1.4 X1.5 X1.6.	
	Processor Time	00:00:00.08
Elapsed Time	00:00:00.22	
Memory Required	3156 bytes	
Additional Memory Required for Residual Plots	0 bytes	





Kemudahan	.092	.073	.120	1.269	.208	.710	1.409
Nyaman	.254	.074	.307	3.412	.001	.785	1.274
Aman	.130	.070	.169	1.856	.067	.767	1.304

a. Dependent Variable: Persepsi

#### Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions						
				(Constant)	Aksesibilitas	Kapasitas	Lancar & Cepat	Kemudahan	Nyaman	Aman
1	1	6.932	1.000	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00
	2	.016	20.806	.00	.08	.01	.02	.21	.05	.46
	3	.015	21.217	.01	.02	.59	.25	.01	.01	.04
	4	.013	23.096	.01	.03	.14	.19	.07	.49	.04
	5	.010	26.969	.04	.64	.21	.21	.09	.02	.04
	6	.008	28.763	.05	.01	.01	.23	.63	.17	.39
	7	.006	35.428	.89	.22	.04	.10	.00	.27	.02

a. Dependent Variable: Persepsi

```

REGRESSION
/DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N
/MISSING LISTWISE
/STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA COLLIN TOL
/CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
/NOORIGIN
/DEPENDENT Y
/METHOD=ENTER X2.1 X2.2.

```

## Regression

### Notes

Output Created	13-MAR-2019 22:39:35	
Comments		
Input	Data	D:\NENG\Prilly\skripsi Bosowa prilly\SPSS 21\Data_Final_OK.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	100
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
Syntax	REGRESSION	
	/DESCRIPTIVES MEAN STDDEV	
	CORR SIG N	
	/MISSING LISTWISE	
	/STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA	
	COLLIN TOL	
	/CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)	
/NOORIGIN		
/DEPENDENT Y		
/METHOD=ENTER X2.1 X2.2.		
Resources	Processor Time	00:00:00.08
	Elapsed Time	00:00:00.14
	Memory Required	1796 bytes
	Additional Memory	0 bytes
	Required for Residual Plots	



[DataSet1] D:\NENG\Prilly\skripsi Bosowa prilly\SPSS  
21\Data\_Final\_OK.sav

### Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Persepsi	4.12	.456	100
Tarif_Biaya	4.19	.581	100
Ketepatan	4.12	.537	100

### Correlations

		Persepsi	Tarif_Biaya	Ketepatan
Pearson Correlation	Persepsi	1.000	.562	.518
	Tarif_Biaya	.562	1.000	.412
	Ketepatan	.518	.412	1.000
Sig. (1-tailed)	Persepsi	.	.000	.000
	Tarif_Biaya	.000	.	.000
	Ketepatan	.000	.000	.
N	Persepsi	100	100	100
	Tarif_Biaya	100	100	100
	Ketepatan	100	100	100

### Variables Entered/Removed<sup>a</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Ketepatan, Tarif_Biaya <sup>b</sup>	.	Enter

a. Dependent Variable: Persepsi

b. All requested variables entered.

### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.644 <sup>a</sup>	.415	.403	.352

a. Predictors: (Constant), Ketepatan, Tarif\_Biaya

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	8.528	2	4.264	34.373	.000 <sup>b</sup>
	Residual	12.032	97	.124		
	Total	20.560	99			

a. Dependent Variable: Persepsi

b. Predictors: (Constant), Ketepatan, Tarif\_Biaya

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	1.533	.316		4.853	.000		
	Tarif_Biaya	.329	.067	.419	4.921	.000	.830	1.204
	Ketepatan	.293	.072	.346	4.054	.000	.830	1.204

a. Dependent Variable: Persepsi

**Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	Tarif_Biaya	Ketepatan
1	1	2.981	1.000	.00	.00	.00
	2	.011	16.819	.06	.92	.43
	3	.008	19.113	.94	.08	.57

a. Dependent Variable: Persepsi

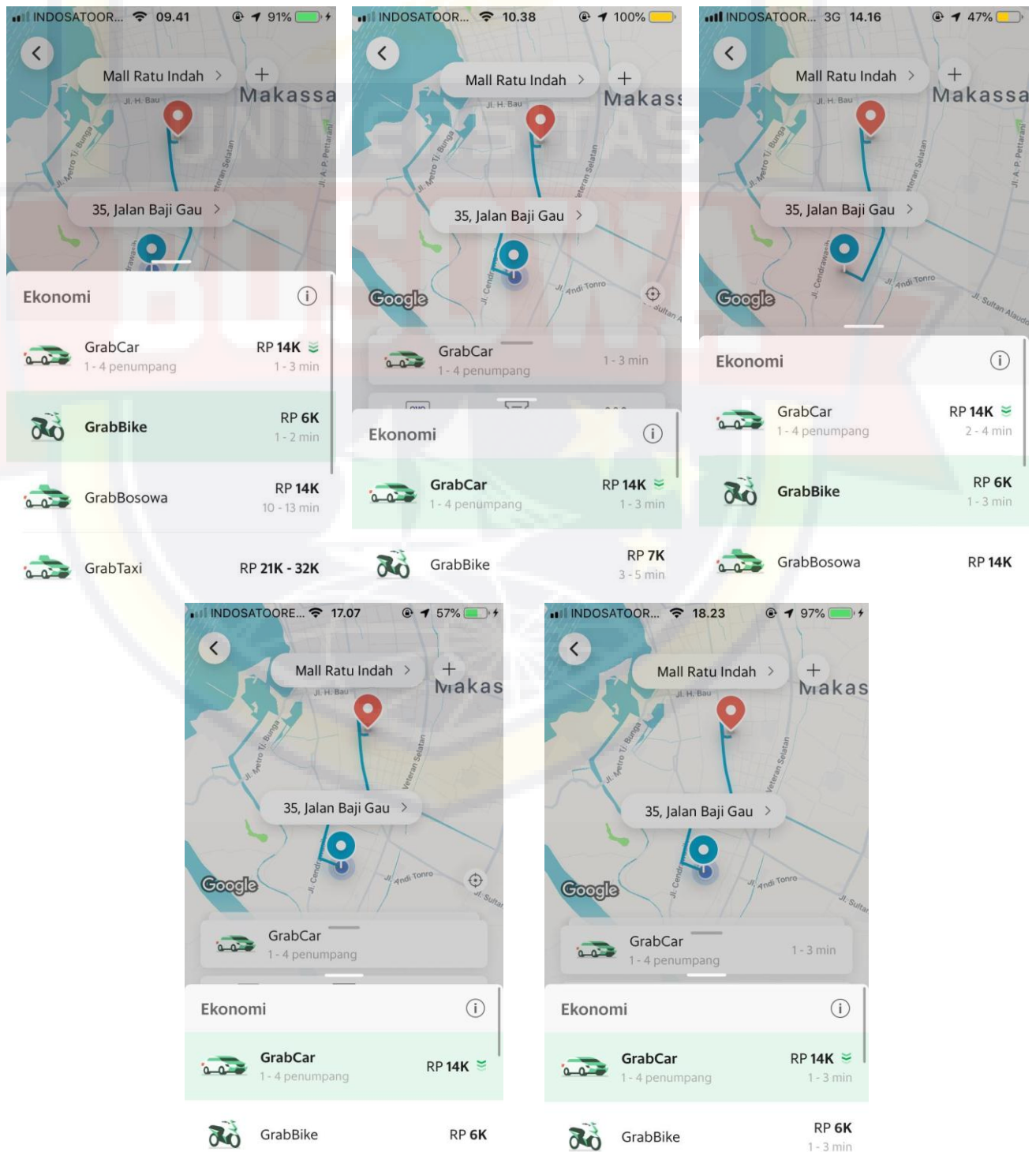
## LAMPIRAN 4

### Tarif Menggunakan Transportasi Grab Online

Lokasi asal : Jalan Baji Gau Nomor 35, Makassar

Lokasi Tujuan : Mall Ratu Indah Makassar

(Jalan Dr. Ratulangi, Makassar)



LAMPIRAN 5.

DOKUMENTASI







