



Analisis Pilihan Moda Transportasi Umum Rute Padang – Jakarta Menggunakan Metode *Stated Preference*

Fidel Miro¹

[Diterima: 1 Agustus 2015; disetujui dalam bentuk akhir: 27 Januari 2016]

Abstrak. Salah satu rute pelayanan jaringan trayek skala nasional di Indonesia yang berklasifikasi rute padat (gemuk) adalah Padang-Jakarta. Setiap hari selalu saja ada pergerakan penduduk antara kedua kota tersebut dengan kegiatan yang beragam. Kondisi terkini menunjukkan bahwa pergerakan penduduk antara dua kota tersebut dilayani oleh 2 moda transportasi yaitu Bus Umum AKAP dan Pesawat Udara yang beroperasi setiap hari. Kajian ini akan menganalisis Moda Transportasi mana yang lebih disukai untuk digunakan oleh pelaku perjalanan antara dua kota ini dengan menerapkan pendekatan *Stated Preference* dan *Discrete Choice Models* serta variabel atribut pelayanan apa yang paling signifikan mempengaruhi nilai kepuasan pelaku perjalanan dalam menggunakan Moda Transportasi alternatif dengan pendekatan model fungsi kepuasan pelaku perjalanan. Setelah dilakukan analisis data yang dikumpulkan secara acak dari total jumlah responden 100 orang dengan pendekatan *Stated Preference*, maka didapatkan hasil seperti; $U_{moda\ i} = 1,723 + 2,618T - 0,004C + 7,180VT$ yang berarti variabel Nilai Waktu/Value of Time (VT) lebih signifikan mempengaruhi kepuasan pelaku perjalanan Padang-Jakarta dari pada variabel atribut pelayanan total waktu perjalanan/Time (T) dan total biaya perjalanan/Cost (C), sehingga peluang moda transportasi udara (pesawat) untuk digunakan sebagai alat transportasi pelaku perjalanan rute Padang-Jakarta lebih besar dibanding moda transportasi alternatif (Bus Umum AKAP) yaitu sebesar 52 %. Berarti di sini pihak penyedia jasa baik Moda Transportasi Pesawat ataupun Moda Transportasi Bus Umum AKAP harus fokus memperhatikan ketepatan waktu keberangkatan, frekuensi keberangkatan, meminimalisasi tundaan (delay) dengan tetap mempertahankan atribut pelayanan lain seperti tarif yang terjangkau, kondisi armada serta atribut pelayanan lainnya.

Kata kunci. Pilihan Moda, Transportasi Umum, Rute Padang-Jakarta, Metode *Stated Preference*

[Received: 1 August 2015; accepted in final version: 27 January 2016]

Abstract. Padang-Jakarta is one of the traffic routes in Indonesia on a national scale that can be categorized as busy. Every day people involved in diverse activities travel between both cities. Current conditions indicate that the people traveling between the two cities are served by 2 modes of transportation, i.e. public inter-city/inter-province (AKAP) bus services and domestic airlines operating daily. In his study, the favored transportation modes used to travel between both cities were analyzed by applying *stated preference* and *discrete choice modeling* to find the service attributes and variables that have the most significant influence on the

¹ Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, FTSP, Universitas Bung Hatta, Padang, Jl. Sumatra, Ulak Karang, Padang, Tel/Fax.(0751) 443160; E-mail: fidel_miro61@yahoo.co.id

traveler's satisfaction when using both alternative transportation modes. After analyzing the data collected from a total of 100 randomly selected persons with the stated preference approach, one of the results obtained was: $U_{mode\ i} = 1.723 + 2,618T - 0,004C + 7,180VT$, which means that value of time (VT) affected traveler satisfaction significantly more than attributes such as total travel time (T) and total cost of the trip (C). Therefore, the probability of air transportation to be used for traveling the route Padang-Jakarta is larger (52%) than that of the alternative transportation mode (AKAP public bus). This means that the providers of both modes of transportation, airlines and AKAP public bus services, should focus their attention on timeliness of departure, departure frequency and delay minimization while maintaining the other attributes of their service, such as affordable tariffs, fleet condition, as well as others.

Keywords. *Transportation Mode Choice, Public Transportation, Padang-Jakarta Route, Stated Preference Method.*

Pendahuluan

Peningkatan aktifitas sosial ekonomi penduduk akan menimbulkan peningkatan mobilitas dan interaksi masyarakat dari suatu lokasi ke lokasi lain. Meningkatnya pergerakan antar lokasi ini, mutlak didukung oleh penyediaan pelayanan Sistem Transportasi Multi Moda yang terintegrasi guna menjamin agar aktifitas Sosial ekonomi penduduk tidak terhenti (Miro, 2005).

Salah satu rute pelayanan jaringan trayek skala nasional di Indonesia yang berklasifikasi rute padat (gemuk) adalah Padang-Jakarta. Setiap hari selalu saja ada pergerakan penduduk antara kedua kota tersebut dengan kegiatan yang beragam. Menurut data statistik, dalam 5 tahun terakhir, tercatat jumlah pergerakan penduduk 1.100.000 orang selama tahun 2013 yang menggunakan pesawat pada rute Padang-Jakarta ini dan yang menggunakan Moda Transportasi Bus Umum telah mencapai pergerakan penduduk 124.000 orang selama tahun 2013 antara Padang – Jakarta dan sebaliknya hanya 760 orang yang menggunakan moda kapal laut, telah diakomodasikan oleh penyediaan pelayanan berbagai moda transportasi yaitu Moda Transportasi Jalan Raya (Bus-Bus AKAP dengan beberapa perusahaan), Transportasi Laut (Kapal-Kapal PT. Pelni), Transportasi Udara (Pesawat dari beberapa Maskapai Penerbangan Komersil BUMN dan Swasta) dan yang akan direncanakan (Kereta Api Lintas Sumatera). Namun pada kondisi terakhir Moda Transportasi Laut (Kapal-Kapal yang disediakan oleh PT. Pelni) sudah tidak sandar lagi di Dermaga Pelabuhan Laut Teluk Bayur untuk melayani masyarakat pada rute Padang-Jakarta ini, sehingga sampai saat ini, hanya tinggal 2 jenis moda transportasi saja yang setia melayani masyarakat yang beraktifitas pada rute Padang-Jakarta yaitu Bus-Bus AKAP dari berbagai perusahaan dan Pesawat Udara dari berbagai Maskapai Penerbangan.

Agar pelayanan transportasi umum Multi Moda pada rute Padang-Jakarta ini termasuk Transportasi Laut oleh Kapal-Kapal PT. Pelni tetap eksis beroperasi, maka pihak penyedia jasa harus dapat mempertahankan daya tarik yang dapat meningkatkan minat para pelaku perjalanan yang beraktifitas pada rute Padang-Jakarta ini.

Bagaimana upaya mempertahankan pelayanan Sistem Transportasi Umum Multi Moda ini pada rute Padang-Jakarta, penulis melakukan penelitian kesukaan dan kepuasan para pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan umum (BUS, Kapal Laut dan Pesawat) pada rute Padang-Jakarta.

Dalam artikel ini, yang akan dianalisis adalah variabel apa saja yang paling besar pengaruhnya terhadap pelaku perjalanan pada rute Padang-Jakarta dan seberapa besarkah pengaruh variabel tersebut terhadap peluang penggunaan moda yang tersedia untuk menyukai moda transportasi alternatif. Penelitian ini perlu difokuskan sesuai substansi yang melatarbelakngi yaitu hanya mengkaji variabel yang signifikan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menggunakan moda transportasi umum alternatif (BUS AKAP, Kapal Laut dan Pesawat) dengan lingkup wilayah rute Padang – Jakarta seperti pada peta gambar 1 berikut.



Gambar 1. Wilayah Penelitian: Peta Rute Padang – Jakarta.

Keterangan:  = Rute Padang – Jakarta.

(Sumber Peta: Browsing www.googlemap.com, 2015).

Untuk mendapatkan hasil analisis yang sesuai dengan tujuan penelitian, maka pendekatan penelitian ini adalah menggunakan metode *Stated Preference* baik dalam pengumpulan datanya atau analisis datanya. Teknis pengumpulan datanya melalui penyebaran kuesioner ke penduduk kota Padang yang diambil sampel secara acak sebesar 100 penduduk dengan menekankan asumsi, jika seandainya melakukan perjalanan.

Tinjauan Pustaka

Dalam model peramalan kebutuhan perjalanan 4 tahap, perjalanan penduduk baik dalam kota ataupun antar kota terjadi di lokasi kegiatan atau simpul-simpul kegiatan. Kemudian perjalanan antar lokasi kegiatan ini akan terbagi pada berbagai jenis moda alternatif yang tersedia dan rute yang tersedia sebagai penghubung lokasi kegiatan atau simpul tersebut (Miro, 2005). Setiap tahap memiliki model dan metode untuk menganalisisnya, sehingga didapatkan hasil yang sesuai dengan maksud dan tujuan studi. Adapun maksud dan tujuan studi yang sudah ditetapkan adalah untuk meningkatkan kualitas pelayanan moda transportasi umum yang melayani rute Padang-Jakarta atau skala Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dengan memformulasikan atau merumuskan atribut pelayanan apa saja yang disukai oleh masyarakat pengguna transportasi umum rute Padang-Jakarta ini sebagai pelaku perjalanan (*trip maker*). Atribut pelayanan ini diasumsikan sebagai variabel yang mempengaruhi pelaku perjalanan pengguna angkutan umum dalam memilih moda yang akan dipakainya (Miro, 2005).

Metode penelitian yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian yang sudah ditetapkan di atas adalah Metode *Stated Preference*. *Stated Preference* merupakan metode untuk mengetahui pendapat responden dalam menghadapi berbagai alternatif pilihan yang ditawarkan melalui survei wawancara (Pearmain, 1991). Survey kebutuhan perjalanan dalam memilih moda transportasi alternatif menggunakan metode *Stated Preference* ini menurut Pearmain (1991) dalam Ortuzar and Willumsen (2001), memiliki beberapa kemudahan yang salah satunya adalah

sebagai dasar yang kuat dari pernyataan responden (pelaku perjalanan) terhadap apa yang akan mereka rasakan dalam menggunakan alternatif moda transportasi yang ada secara nyata seperti tarif (biaya transportasi), waktu tempuh dan atribut lainnya. Sementara Hansher (2006), mengemukakan pandangan yang hampir sama dengan Pearmain (1991), bahwa *Stated Preference* merupakan metode yang banyak digunakan dalam penelitian perilaku pelaku perjalanan untuk mengidentifikasi respon perilaku pelaku perjalanan terhadap situasi pilihan yang belum jelas dalam pasar, di mana tingkat atribut pelayanan yang ditawarkan oleh pihak penyedia jasa transportasi alternatif dimodifikasi sedemikian rupa sehingga terbentuk sebuah model preferensi yang dinyatakan sebagai variabel bebas untuk memprediksi respon pelaku perjalanan sebagai pengguna jasa transportasi.

Sugiyanto dan Mahkamah (2009) mengartikulasikan teknik *Stated Preference* sebagai pendekatan terhadap responden untuk mengetahui respon mereka terhadap situasi yang berbeda. Pada teknik ini peneliti dapat mengontrol secara penuh faktor-faktor yang ada pada situasi hipotesis. Masing-masing individu ditanya tentang responnya jika mereka dihadapkan pada situasi yang diberikan dalam keadaan yang sebenarnya atau bagaimana preferensinya terhadap pilihan yang tersedia.

Semua hasil pengumpulan data primer dari pelaku perjalanan untuk tahap pilihan moda yang dianalisis menggunakan metode *Stated Preference* ini, harus dianalisis dengan teknik analisis yang tepat menurut Pearmain (1991) adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi tingkat kepuasan pelaku perjalanan dalam menggunakan moda transportasi alternatif yang tersedia pada rute yang diteliti yaitu: PADANG – JAKARTA dengan pendekatan model pilihan diskrit seperti yang dijelaskan pada kerangka gambar 2 (Walker dan Ben-Akiva, 2001 dalam Fillone, Montalbo, Jr dan C.Tiglao, 2007).

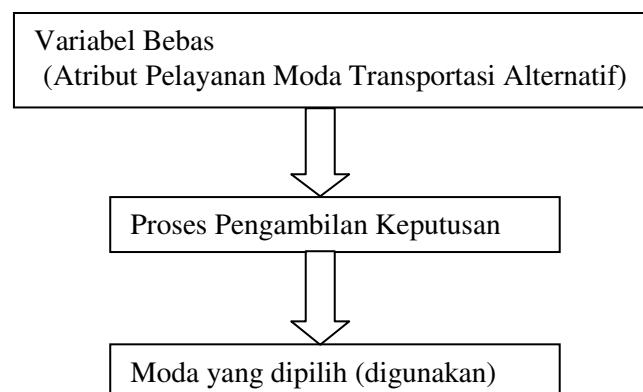
Pada kerangka gambar 2 tersebut, diasumsikan bahwa tingkat kepuasan setiap pelaku perjalanan sangat dipengaruhi oleh atribut-atribut pelayanan moda transportasi alternatif yang tersedia untuk dipilih dan dapat dijelaskan dengan hubungan persamaan utilitas berikut (Fillone, Montalbo, Jr dan C.Tiglao, 2007).

$$Unk = Vnk + \varepsilon nk, \quad (1)$$

di mana: Unk = Nilai kepuasan pelaku perjalanan.

Vnk = Nilai Atribut Pelayanan Moda

εnk , = Faktor-faktor lain yang tidak dimasukkan ke dalam model pilihan.



Gambar 2. Kerangka Model Pilihan Diskret.

Model pada persamaan (1) di atas, oleh Miro (2005), dapat dikalibrasi secara statistik dengan teknik analisis Regresi Linear Berganda yang menyederhanakan asumsi pada hal tertentu yang dapat digunakan untuk menganalisis data ranking atau *rating* yang menentukan nilai kepuasan responden dalam menggunakan moda transportasi yang tersedia, sehingga model persamaannya seperti berikut:

$$U_m = a_0 + b_1c_m + b_2t_m + b_3x_m + e_n \quad (2)$$

di mana :

- U_m = Nilai kepuasan responden pelaku perjalanan rute PADANG – JAKARTA dalam menggunakan moda m .
- c_m, t_m dan x_m = Nilai-nilai Atribut Pelayanan moda m (variabel bebas) hipotesis yang mempengaruhi responden pelaku perjalanan rute PADANG – JAKARTA.
- b_1, b_2 dan b_3 = Koefisien Regresi
- e_n = Faktor Kesalahan (unsur Skolastik)

2. Tahapan berikut, nilai kepuasan yang telah diidentifikasi pada model fungsional dan model Regresi linear berganda di atas dimasukkan ke dalam model Pilihan Diskrit (*Discrete Choice Modeling*) untuk mendapatkan perkiraan besaran peluang salah satu moda alternatif yang akan dipilih oleh responden pelaku perjalanan. Model Pilihan Diskrit ini merupakan model probabilistik yang nilai masing-masing pilihan responden pelaku perjalanan berkaitan dengan pilihan-pilihan lainnya dalam 1 (satu) set alternatif yang ditawarkan. Model ini secara umum berbentuk Logit Binomial kalau set pilihan hanya dua alternatif dan Multinomial Logit kalau set pilihan lebih dari dua alternatif seperti berikut (Akiva dan Lerman, 1985);

$$P_m(i) = \frac{e^{U_m(i)}}{e^{U_m(i)} + e^{U_m(j)}} \quad (3)$$

di mana:

- $P_m(i)$ = Probabilitas Responden memilih moda i .
- $U_m(i)$ = Nilai kepuasan Responden dalam menggunakan moda i yang didapat dari persamaan (2).
- $U_m(j)$ = Nilai kepuasan Responden dalam menggunakan moda j yang didapat dari persamaan (2) sebagai pilihan alternatif.

Data dan Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Rute Padang – Jakarta

Padang – Jakarta merupakan salah satu lintasan trayek angkutan umum dalam Skala Pelayanan Nasional atau yang lebih dikenal sebagai Transportasi Umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) di antara lintasan-lintasan trayek transportasi umum lainnya dalam skala yang sama. Seperti yang dapat dilihat pada peta gambar (1), jarak antara Padang – Jakarta lebih kurang 1.350 kilometer dan sejak dahulu telah dilayani oleh 3 (tiga) moda transportasi umum yaitu; Moda Transportasi Jalan Raya (Darat), Moda Transportasi Laut dan Moda Transportasi Udara seperti yang dapat dilihat pada foto-foto gambar (3).

Moda Transportasi Darat yang melayani pelaku perjalanan rute PADANG – JAKARTA adalah Moda Transportasi Jalan Raya berupa Bus Umum berkapasitas 39 sampai 50 tempat duduk dengan kelas pelayanan eksekutif dan ekonomi yang disediakan oleh beberapa perusahaan angkutan seperti: NPM, ANS, LORENA, TRANSPORT EKSPRES, GUMARANG JAYA, FAMILI RAYA, KRAMAT JATI dan lain-lain. Waktu tempuh berkisar antara 30 sampai 40 jam tergantung kendala yang terjadi dalam perjalanan dengan jadwal keberangkatan setiap hari setiap perusahaan angkutan (diambil nilai tengahnya saja) dengan tarif dasar rata-rata (hanya biaya tiket) Rp.300.000,- yang dalam penelitian ini diasumsikan sebagai biaya perjalanan (*Travel Cost*) jika digeneralisasi adalah Rp.550.000,- (sudah termasuk biaya makan ditambah biaya lain-lain) selama dalam perjalanan. Biaya Rp 550.000,- adalah biaya tiket bus ditambah pengeluaran tambahan berupa biaya makan dan biaya lain-lain selama perjalan yang tidak terduga.



Bus AKAP Kapal Laut Pesawat Udara

Gambar 3. Moda Transportasi Pilihan yang Melayani Rute/Lintasan Padang-Jakarta

Untuk Moda Transportasi Laut yang dilayani oleh armada Kapal milik PT. PELNI (Persero), dalam beberapa tahun terakhir tidak lagi melayani Rute Padang – Jakarta sebagai akibat tiket pesawat udara sudah terjangkau oleh golongan masyarakat menengah ke bawah di samping jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal laut ini tidak mampu memenuhi keinginan dan kepuasan masyarakat pelaku perjalanan Padang – Jakarta. Dalam penelitian ini hanya 2 (dua) moda saja yang ditawarkan kepada para pelaku perjalanan Rute Padang – Jakarta yaitu Bus Umum dan Moda Transportasi Udara (Pesawat) yang disediakan oleh beberapa maskapai penerbangan milik Pemerintah (PT.Garuda Indonesia) dan milik swasta (LION Air, SRIWIJAYA Air dan CITY LINK) dengan jumlah penerbangan dalam sehari adalah 18 penerbangan dan pelaku perjalanan bebas memilih penerbangan yang disukainya sesuai jadwal dengan biaya perjalanan berkisar antara Rp 450.000,- sampai Rp 1.150.000,- yang dalam penelitian ini kita tetapkan rata-ratanya saja atau digeneralisasi yaitu nilai tengah (median) sebesar Rp 800.000,- dengan waktu perjalanan 1,5 jam ditambah waktu ke dan dari Bandar Udara, waktu tunggu, *check in*, klaim bagasi, *delay* dengan total waktu ditetapkan adalah 7 jam.

2. Kuesioner

Form Kuesioner yang disebarakan secara acak ke responden dibuat dengan acuan konsep *Stated Preference* yaitu telah mencantumkan kondisi yang berlaku saat ini untuk kedua moda baik kondisi tarif terkini kedua moda ataupun waktu tempuh kedua moda dengan mempertimbangkan variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model persamaan.

3. Data Hasil Survey Stated Preference

Pelaku perjalanan Padang – Jakarta yang akan dijadikan responden dalam penelitian ini adalah Penduduk Kota Padang yang diambil secara Sampel Acak (*Random Sampling*) sebesar 100 orang, di mana dalam lembar kuesioner dinyatakan asumsi, jika Anda melakukan perjalanan Padang – Jakarta. Dari data yang didapatkan, responden melakukan

perjalanan Padang – Jakarta didorong oleh beberapa aktifitas yaitu: Dinas (terkait pekerjaan/bisnis) 61 %, Sosial 30 % dan lain-lain 9 %.

Kondisi responden yang mencerminkan karakteristiknya secara umum adalah penduduk Kota Padang yang sudah memiliki peran ekonomi dalam lingkungan keluarga mereka yang terkait pekerjaan, aktifitas, status sosial yang diasumsikan menimbulkan perjalanan, sifat kebutuhan perjalanan adalah turunan dari karakteristik penduduk ini. Dalam artikel ini semua karakteristik ini diasumsikan sama atau tidak dimasukkan ke dalam model persamaan.

Sementara dari sisi penyediaan pelayanan Sistem Transportasi (*Transportation Supply*), ditawarkan hanya 2 moda saja yaitu Bus Umum dan Pesawat Udara, dengan karakteristik pelayanan yang mencerminkan Atribut pelayanan kedua moda yang berkompetisi adalah seperti yang tertera pada tabel 1 berikut;

Tabel 1. Karakteristik Moda Transportasi yang Melayani Rute Padang-Jakarta.

No.	Atribut Pelayanan (Variabel) dan Satuannya	Moda Alternatif	
		Bus Umum	Pesawat
1.	Waktu Perjalanan Total (T) – Jam.	35	7
2.	Biaya Perjalanan Total (C) – Rupiah.	550.000,-	800.000,-
3.	Nilai Waktu Pelaku Perjalanan (VT) – Perlu Cepat dan Tidak Perlu Cepat	Sedang, dengan nilai 2	Tinggi, dengan nilai 5

Sumber: Hasil Pengumpulan Data, 2014.

Analisis

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada pelaku perjalanan pada rute PADANG – JAKARTA secara sampel acak (100 responden) dengan metode *Stated Preference*, maka didapatkan hasil yang sudah diolah dengan bantuan program pengolah data statistik SPSS dalam bentuk persamaan Regressi Linear Berganda dengan 2 variabel bebas yang mencerminkan atribut pelayanan kedua moda transportasi alternatif seperti tabel 2.

Tabel 2. Hasil Perkiraan Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Moda Transportasi Umum Alternatif Rute PADANG – JAKARTA.

Variabel (Atribut Pelayanan)	Hasil Pengolahan Data Stated Preference dengan SPSS (Nilai Parameter)
• Waktu Perjalanan Total (T) – Jam	2,618
• Biaya Perjalanan Total (C) – Rupiah	-0,004
• Nilai waktu pelaku perjalanan:	7,180
- Perlu cepat dan	
- Tidak perlu cepat	
• Parameter konstanta	1,723

Sumber: Hasil Analisis Data *Stated Preference* dengan SPSS.

Dengan persamaan regresi linear berganda, maka didapatkan nilai kepuasan pelaku perjalanan menggunakan masing-masing moda transportasi umum yang berkompetisi pada rute Padang-Jakarta seperti berikut:

$$\begin{aligned} U_{\text{Bus Umum}} &= 1,723 + 2,618T - 0,004C + 7,180VT \\ &= 1,723 + 2,618 (35) - 0,004 (550.000) + 7,180 (2) \\ &= - 2.092,287. \end{aligned}$$

sedangkan untuk Moda Pesawat, adalah;

$$\begin{aligned} U_{\text{Pesawat}} &= 1,723 + 2,618T - 0,004C + 7,180VT \\ &= 1,723 + 2,618 (7) - 0,004 (800.000) + 7,180 (5) \\ &= - 3.144,051. \end{aligned}$$

Nilai kepuasan masing-masing moda yang sudah didapatkan ini dimasukkan ke dalam model pilihan logit biner pada persamaan (2) untuk menentukan peluang moda transportasi yang dipilih oleh pengguna jasa transportasi yang melakukan perjalanan pada rute Padang-Jakarta seperti berikut;

$$\begin{aligned} P_{\text{Bus Umum}} &= \frac{e^{-2.092,287}}{e^{-2.092,287} + e^{-3.144,05}} \\ &= \frac{7,6}{7,6 + 8,05} = \frac{7,6}{15,65} = 0,48 \quad (48 \%). \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} P_{\text{Pesawat}} &= \frac{e^{-3.144,05}}{e^{-2.092,287} + e^{-3.144,05}} \\ &= \frac{8,05}{7,6 + 8,05} = \frac{8,5}{15,65} = 0,52 \quad (52 \%) \end{aligned}$$

Dengan mengamati hasil analisis keluaran SPSS pada persamaan regresi linear berganda yang menghubungkan tingkat kepuasan pelaku perjalanan rute Padang – Jakarta dengan atribut pelayanan, terlihat bahwa variabel waktu tempuh moda transportasi yang berkompetisi dan variabel nilai waktu, sama-sama sangat kuat mempengaruhi tingkat kepuasan pelaku perjalanan untuk maksud perjalanan bekerja/bisnis/dinas yang berarti berobahnya waktu tempuh moda transportasi sedikit lebih cepat. Akibatnya respon pelaku perjalanan yang dicerminkan oleh kepuasan mereka cukup besar yang ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi kedua variabel, i.e. 2,618 untuk waktu tempuh (T) dan 7,180 untuk nilai waktu bagi pelaku perjalanan untuk maksud perjalanan bisnis/bekerja/dinas (VT). Sedangkan variabel total biaya perjalanan (C) kedua moda menunjukkan koefisien regresi yang kecil yaitu – 0.004 karena dari data hasil survey, perbedaan total biaya perjalanan dalam menggunakan kedua moda transportasi yang berkompetisi pada rute Padang – Jakarta memiliki selisih (perbedaan) yang kecil yaitu Rp. 150.000,-. Kondisi ini mengindikasikan untuk pihak penyedia jasa, bahwa perlu diperhatikan pelayanan ketepatan waktu keberangkatan dan tetap mel akukan efisiensi dalam operasionalnya agar tarif dapat dipertahankan pada perubahan yang tidak begitu besar.

Responden pelaku perjalanan melakukan perjalanan pada rute Padang – Jakarta didorong oleh jadwal aktifitas mereka masing-masing tidak melihat apakah dari kalangan Pegawai Negeri Sipil, Swasta, Urusan Sosial, Politik, Pelajar dan aktifitas lainnya yang jadwal kegiatan sangat beragam atau tidak sama, sehingga atribut nilai waktu dinilai tinggi oleh responden.

Kesimpulan dan Saran

Dari hasil analisis di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa moda transportasi udara (Pesawat) memiliki pangsa pasar atau berpeluang lebih besar untuk dipilih pelaku perjalanan pada rute Padang – Jakarta untuk kondisi terkini dibanding dengan Moda Transportasi Bus Umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Hal ini dapat dilihat dari besarnya koefisien regresi variabel waktu perjalanan total dan variabel nilai waktu pelaku perjalanan dibanding variabel biaya total perjalanan. Artinya pelaku perjalanan lebih mementingkan (preferensi) waktu perjalanan dan nilai waktu dibanding variabel biaya total perjalanan. Jika ditotalkan seluruh biaya yang dikeluarkan oleh pelaku perjalanan selama perjalanan menggunakan Moda Transportasi Bus Umum hampir sama dengan besarnya total biaya jika menggunakan Moda Transportasi Pesawat Udara pada rute Padang – Jakarta.

Sebagai saran, hendaknya pemerintah dan Maskapai Penerbangan Swasta sebagai penyedia jasa meningkatkan pelayanan yang berhubungan dengan waktu seperti, waktu tunggu, waktu dalam perjalanan, tundaan (*delay*) bagi pesawat. Penyedia jasa juga perlu meminimalkan tundaan, ketepatan waktu (*on-time*) dalam melayani pelaku perjalanan pada rute Padang-Jakarta.

Daftar Pustaka

- Akiva, M. B. and S.R. Lerman. (1985). *Discrete Choice Analysis: Theory and Application in Travel Demand*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Bruton, M. J. (1985). *Introduction to Transportation Planning 3rd Edition*. London: Hutchinson.
- Hensher, D. A. (2006). *Stated Preference Analysis of Travel Choice: The State of Practice*. Sydney, Australia: Institute of Transport Studies, Graduate School of Business, University of Sydney
- Miro, Fidel (2005). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Ortuzar, J.D. and L.G. Willumsen. (2001). *Modelling Transport, 2nd Edition*. Chichester, NY: John Willey and Sons, Ltd.
- Pearmin, D. S., J. Kroes, and M. Bradley. (1991). *Stated Preference Techniques: A Guide to Practice 2nd Edition*. London: Steer Davies Gleave and Haque Consulting Group.
- Sugiyanto, G. dan S. Malkhamah. (2009). Model Pemilihan Moda Antara Mobil Pribadi dan Bus Trans Jogja Akibat Penerepan Biaya Kemacetan. Artikel dalam *Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*, Volume 9, Nomor 2, Bandung.