**Journal of Innovative and Creativity**
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: journaljoecy@gmail.com

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X (Printed)
5 (3) 2025, Page: 31843-31851

# Analisis Pemilihan Moda Transportasi Dari Pelabuhan Tulehu Menuju Kota Ambon

**Yusril Fatwa Indra Malik[1], Sammy. G. M. Amaheka[2], S. I. Latuconsina[3]**
**[1,2,3]Program Studi Teknik Sipil Jurusan Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Pattimura**
Corresponding Author: Yusril Fatwa Indra Malik, E-Mail: Yusrilfatwaindramalik@gmail.com

Published: Nopember, 2025

***ABSTRACT***
*The problem of transportation research at Tulehu port, where the condition of city transportation at Tulehu port is not good in terms of quantity and quality, so people turn to private transportation. The purpose of this study is to find out the most dominant factors for users of urban and private transportation modes and what is the probability value of people to choose urban and private transportation modes. The methodology in this study, namely the Customer statisfaction index model, is a method used to measure the level of customer satisfaction with a product, service or service. In this study, the author measured the level of satisfaction of customers/respondents in choosing an alternative choice of urban transportation and private transportation modes from Tulehu Port to Ambon City from the results of the research findings that from the variables studied, namely independent variables (X) cost, time, comfort and safety to the dependent variable, namely the selection of modes (Y). After being tested with SPSS software, the results were that the dependent variables, namely cost, time, convenience, and security, had a significant effect on the dependent variable, namely the selection of modes. Based on the results for urban transportation modes, the most dominant factor is the time factor with a percentage value of 9.2% and for private transportation modes, the most dominant factor is the time factor with a percentage value of 11.1%. As well as the probability value of the city transportation mode is 49% and the probability value of the private transportation mode is 51%.*

***Keywords : Fashion Selection, CSI, Traveler***

**ABSTRAK**
Permasalahan penelitian transportasi di pelabuhan tulehu, dimana kondisi angkutan kota di pelabuhan tulehu kurang baik dari segi kuantitas dan kualitas sehingga orang beralih ke angkutan pribadi. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor faktor yang paling dominan untuk pengguna moda angkutan kota dan pribadi serta berapa nilai probabilitas orang untuk memilih moda angkutan kota dan pribadi. Meteodologi dalam penelitian ini yakni model Customer statisfaction index adalah metode yang digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan pelanggan terhadap suatu produk, layanan atau jasa. Dalam penelitian ini penulis mengukur tingkat kepuasan pelanggan/responden dalam memilih alternatif pemilihan moda angkutan kota dan angkutan pribadi dari pelabuhan tulehu menuju kota ambon dari hasil penemuan penelitian bahwa dari variabel variabel yang diteliti yakni variabel independen (X) biaya,waktu,kenyamanan dan keamanan terhadap variabel dependen yakni pemilihan moda (Y). Setelah di uji dengan software SPSS hasilnya bahwa variabel variabel dependen yakni biaya, waktu, kenyamanan, keamanan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yakni pemilihan moda. Berdasarkan hasil untuk moda transportasi angkutan kota faktor yang paling dominan yaitu faktor waktu dengan nilai presentase sebanyak 9,2% dan untuk moda angkutan pribadi faktor yang paling dominan yaitu faktor waktu dengan nilai presentase sebanyak 11,1%. Serta nilai probabilitas moda angkutan kota 49% dan nilai probabilitas moda angkutan pribadi 51%.

Kata kunci : Pemilihan Moda, CSI, Pelaku Perjalanan

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Atibution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

## PENDAHULUAN

Indonesia dikenal dengan Negara bahari di mata dunia, dimana sebagian besar wilayah Indonesia merupakan perairan. Secara geografis, Indonesia merupakan Negara dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (± 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia.

Pelabuhan Tulehu ini menghubungkan Pulau Ambon dan beberapa pulau lainnya (Saparua dan Nusa Laut, Seram) Pelabuhan tulehu berperan penting dalam pengangkutan, baik penumpang maupun barang yang menggunakan angkutan laut. Sehingga membutuh transportasi penyambung moda darat yang akan digunakan untuk penjalanan selanjutnya, dia area pelabuhan Tulehu terdapat

dua moda transportasi darat yakni adalah angkutan kota dan angkutan pribadi yang melayani penumpang setiap harinya.

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain-lain). Hal tersebut berkaitan erat dengan pergerakan yang dilakukan dari asal menuju ke tempat tujuan dengan alternatif penggunaan moda transportasi sebagai sarana perpindahan. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi yang menyangkut efisiensi pergerakan didaerah perkotaan yaitu salah satunya banyaknya pilihan moda transportasi yang dapat dipilih penduduk (Tamin, 2008). Dalam melakukan perjalanan perpindahan dari rute atau trayek pelabuhan tulehu ke kota ambon, pelaku perjalanan akan dihadapkan pada jenis moda transportasi darat yang akan dipilih yaitu dengan menggunakan angkutan kota atau angkutan pribadi.

Dimana juga terdapat rute atau trayek perjalanan moda angkutan kota dan angkutan pribadi. Rute perjalanan moda transportasi angkutan kota tulehu : Rute perjalanan angkutan kota tulehu titik awalnya di terminal utama atau pasar mardika (ongkoliong) – Tantui bawah – Kapaha – Pandan Kasturi – Galala – Halong – Latta – Passo – Waitatiri – Natsepa – Suli – Tulehu. Arus baliknya dari Tulehu – Suli – Natsepa – Waitatiri – Passo – Latta – Halong – Galala – Pandan Kasturi – Kapaha Tantui Bawah – Ongkoliong (terminal mardika). Rute perjalanan moda transportasi angkutan pribadi : Rute perjalanan angkutan pribadi ini tidak menentu dikarenakan rute perjalanan tergantung dengan alamat pelaku perjalanan tersebut. Untuk menentukan menggunakan jenis moda angkutan inilah pelaku perjalanan mempertimbangkan berbagai faktor yaitu waktu perjalanan, biaya, kenyamanan, dan keamanan. Hal inilah yang menjadi permasalahan transportasi di Pelabuhan Tulehu, dimana kondisi angkutan kota di Pelabuhan Tulehu kurang baik dari segi kuantitas dan kualitas, sehingga angkutan kota mulai ditinggalkan dan beralih ke angkutan pribadi yang banyak menggunakan ruang jalan.

Hal inilah yang melatar belakangi penulis untuk mengambil judul "Analisis Pemilihan Moda Transportasi Dari Pelabuhan Tulehu Menuju Kota Ambon". Maka hal yang perlu diperhatikan adalah faktor-faktor berdasarkan karakteristik apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi dan besar pengaruhnya terhadap kedua moda tersebut yang mana pada akhirnya kita dapat mengetahui prioritas pilihan alternatif moda berdasarkan semua pertimbangan karakteristik sistem transportasi yang dipilih.

Berikut adalah penjabaran dalam tiga paragraf mengenai jenis penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, serta analisis yang digunakan dalam studi pemilihan moda transportasi di Pelabuhan Tulehu:

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian kuantitatif deskriptif, yang bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan moda transportasi oleh pengguna jasa di Pelabuhan Tulehu. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penumpang yang menggunakan moda transportasi di pelabuhan tersebut selama periode penelitian. Karena tidak memungkinkan untuk menjangkau seluruh populasi, peneliti menggunakan teknik random sampling untuk memperoleh sampel yang representatif. Sampel terdiri dari penumpang yang secara acak dipilih dan bersedia mengisi kuesioner selama satu minggu pelaksanaan survei.

Pengumpulan data dilakukan melalui dua pendekatan utama: studi pustaka dan survei lapangan. Studi pustaka digunakan untuk memperoleh landasan teoritis dan mendukung pemahaman konseptual mengenai pemilihan moda transportasi. Survei lapangan dilakukan dengan menyebarkan kuesioner berbasis skala Likert lima poin kepada responden, yang mencakup variabel bebas seperti waktu, biaya, kenyamanan, dan keamanan, serta variabel terikat berupa pilihan moda transportasi. Selain itu, dokumentasi visual dan data sekunder dari Kantor Pelabuhan Kelas II Tulehu turut digunakan untuk memperkuat analisis.

Data yang terkumpul dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS versi 27. Analisis dimulai dengan uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan kualitas instrumen kuesioner. Selanjutnya,

dilakukan analisis statistik deskriptif untuk menggambarkan distribusi data, serta analisis regresi linier berganda untuk menguji pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Uji-t digunakan untuk menilai pengaruh parsial tiap variabel bebas, sedangkan uji-F digunakan untuk menilai pengaruh simultan seluruh variabel bebas terhadap pemilihan moda transportasi. Hasil analisis ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang akurat mengenai preferensi dan pertimbangan pengguna dalam memilih moda transportasi di Pelabuhan Tulehu.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Regresi Linear Berganda Moda Angkutan Pribadi

Hasil analisis regresi linear berganda pada moda angkutan pribadi berdasarkan *coefficient* dapat dilihat pada tabel 4.13, sebagai berikut :

**Tabel 1. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Moda Angkutan Pribadi**

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|---|---|---|---|---|---|
| | B | Std.Error | Beta | | |
| 1 (Constant) Waktu (X1) Biaya (X2) Kenyamanan (X3) Keamanan (X4) | 13,412 | 2,091 | | 6,415 | 0,000 |
| | 0,398 | 0,062 | 0,111 | 0,988 | 0,126 |
| | -0,003 | 0,105 | -0,018 | -0,160 | 0,473 |
| | -0,006 | 0,070 | -0,041 | -0,368 | 0,614 |
| | -0,002 | 0,058 | -0,015 | -0,133 | 0,394 |
| a. Dependent Variabel : Pemilihan Moda | | | | | |

(*Sumber : Hasil Olahan Data)*

Persamaan model regresi linear berganda menurut Sugiyono (2017), persamaanya mempunyai formulasi : Y = a + b1X1+b2X2+…+bnXn, sehingga diperoleh persamaan : Y = 13,412 + 0,398 X1 - 0,003 X2 - 0,006 X3 – 0,002 X4.

Dari persamaan regresi linear di atas berdasarkan pengaruh individual tiap variabel yang diurutkan dari yang paling berpengaruh, dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Nilai Konstanta (a)
   Nilai konstanta berdasarkan tabel sebesar 13,412 dengan nilai positif menunjukan bahwa jika semua variabel independen (waktu, biaya, kenyamanan, keamanan) bernilai 0, maka nilai (pemilihan moda) diprediksi sebesar 13,412.
2. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu (X1)
   Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu dengan nilai positif sebesar 0,398 menunjukan bahwa setiap peningkatan 1 unit pada variabel waktu akan meningkatkan nilai (pemilihan moda) sebesar 0.398, dengan asumsi variabel lain tetap. Namun, nilai Sig. (0.126) menunjukan bahwa pengaruh ini tidak signifikan (karena nilai Sig > 0.05).
3. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya (X2)
   Nilai koefisien sebesar -0.003 dengan nilai negatif menunjukan bahwa setiap peningkatan 1 unit pada variabel biaya akan menurunkan nilai (pemilihan moda) sebesar 0,003, dengan asusmsi variabel lain tetap. Namun, nilai Sig. (0.473) menunjukan bahwa pengaruh ini tidak signifikan (karena nilai Sig > 0,05).
4. Nilai koefisien regresi untuk variabel kenyamanan (X3)
   Nilai koefisien sebesar -0.006 dengan nilai negatif menunjukan bahwa setiap peningkatan unit pada variabel akan menurunkan nilai (pemilihan moda) sebesar 0,006, dengan asumsi variabel lain tetap. Namun, nilai Sig. (0,614) menunjukan bahwa pengaruh ini juga tidak signifkan (karena nilai Sig > 0,05).

5. Nilai koefisien regresi untuk variabel keamanan (X4)
   Nilai koefisien sebesar -0.002 dengan nilai negatif menunjukan bahwa setiap peningkatan 1 unit pada variabel kenyamanan akan menurunkan nilai (pemilihan moda) sebesar 0.002. Namun, nilai Sig. (0,394) menunjukan bahwa pengaruh ini juga tidak signifikan, karena nilai Sig < 0,05.

Dari hasil regresi linear berganda moda angkutan pribadi, keempat variabel yakni waktu(X1), biaya (X2), kenyamanan (X3), keamanan (X4), memiliki hasil nilai Sig, >0,05, yang berarti bahwa variabel keempat tersebut tidak ada yang signifikan secara statistik dalam mempengaruhi variabel dependen Y (Pemilihan Moda).

Model yang dibahas sebelumnya menggunakan analisis regresi linear berganda dengan pendekatan nilai *unstandardized coefficients* menunjukan nilai koefisien b yaitu nilai yang menjelaskan bahwa variabel terikat (Y) akan berubah jika variabel bebas (X) mengalami perubahan atau peningkatan sebesar 1 unit. Dari regresi tersebut untuk mengetahui variabel bebas (X) mana yang paling dominan berpengaruh terhadap variabel terikat (Y) digunakan pendekatan nilai *Standardized Coefficient,* dengan demikian berdasarkan tabel 4.12 untuk moda angkutan kota, dan tabel 4.13 untuk moda angkutan pribadi, variabel yang paling dominan, yang mempunyai *Standardized Coefficient* Beta adalah variabel waktu (X1) yaitu untuk angkutan kota sebesar 0,092 dan angkutan pribadi sebesar 0,111.

Berdasarkan nilai *Standardized Coefficient* Beta dengan variabel waktu sebagai variabel bebas (X) yang dominan artinya bahwa dengan semakin tinggi peduli terhadap waktu yang diperoleh oleh pengguna moda transportasi angkutan kota maka pengguna moda transportasi angkutan kota akan semakin bertambah, dan pengguna transportasi lain akan beralih menggunakan moda angkutan kota, sama artinya juga dengan pengguna angkutan pribadi jika semakin tinggi peduli terhadap waktu yang diperoleh oleh pengguna angkutan pribadi maka pengguna moda angkutan pribadi akan lebih bertambah.

**Uji Hipotesis Secara Simultan (UJI F)**

Pengujian hipotesis secara simultan atau disebut juga dengan uji F, digunakan untuk menguji variabel bebas (X) secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat (Y). Menurut hartono (2018). Dasar pengambilan dalam uji F berdasarkan nilai F hitung dan F tabel serta signifikan, sebagai berikut :

1. Jika nilai Fhitung > Ftabel maka variabel bebas secara simultan berpengaruh terhadap variabel terikat.
2. Jika nilai signifikansi < 0,05 maka variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat.

Hasil Uji F Moda Angkutan Kota

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan jumlah 100 orang responden (n) dengan 4 variabel (k) pengguna angkutan kota, maka diperoleh dengan Ftabel = F(k;n k) = F(4;100-4) = 2,47 didapat dari tabel distribusi t pada lampiran. Hasil uji F dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

**Tabel 2. Hasil Uji F Moda Angkutan Kota**

| Anova[a] | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 86.420 | 4 | 21.605 | 1.794 | .136[b] |
| | Residual | 1144.170 | 95 | 12.044 | | |
| | Total | 1230.590 | 99 | | | |
| a. Dependent Variable: Pemilihan Moda (Y) | | | | | | |
| b. Predictors: (Constant), Keamanan, Waktu, Kenyamanan, Biaya | | | | | | |

*(Sumber : Hasil Olahan Data)*

Berdasarkan hasil dari tabel di atas bahwa nilai F hitung (1.794) < F tabel (2,47). Maka model regresi secara keseluruhan tidak signifikan. Artinya variabel-variabel independen (biaya, waktu, kenyamanan, keamanan) tidak cukup kuat untuk menjelaskan variasi atau memengaruhi variabel dependen (pemilihan moda). Dengan kata lain, tidak ada cukup bukti statistik untuk menyatakan bahwa keempat variabel tersebut secara bersama-sama memengaruhi keputusan pemilihan moda (Y).

**Hasil Uji F Moda Angkutan Pribadi**

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan jumlah 100 orang responden (n) dengan 4 variabel (k) pengguna angkutan pribadi, maka diperoleh dengan Ftabel = F(k;n k) = F(4;100-4) = 2,47 didapat dari tabel distribusi t pada lampiran. Hasil uji F dapat dilihat pada tabel 4.15 sebagai berikut :

**Tabel 3.Hasil Uji F Moda Angkutan pribadi**

| Anova[a] | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 14.825 | 4 | 3.706 | 0.255 | 0.906[b] |
| | Residual | 1379.925 | 95 | 14.526 | | |
| | Total | 1394.750 | 99 | | | |
| a. Dependent Variable: Y | | | | | | |
| b. Predictors: (Constant), X4, X2, X3, X1 | | | | | | |

(*Sumber : Hasil Olahan Data)*

Berdasarkan hasil dari tabel di atas bahwa nilai F hitung (0.255) < F tabel (2,47). Maka model regresi secara keseluruhan tidak signifikan. Artinya variabel-variabel independen (biaya, waktu, kenyamanan, keamanan) tidak cukup kuat untuk menjelaskan variasi atau memengaruhi variabel dependen (pemilihan moda). Dengan kata lain, tidak ada cukup bukti statistik untuk menyatakan bahwa keempat variabel tersebut secara bersama-sama memengaruhi keputusan pemilihan moda (Y).

**Uji Hipotesis Secara Parsial (Uji T)**

Uji T digunakan untuk menguji apakah variabel bebas secara individual mempengaruhi variabel terikat. Menurut Hartono (2018) dasar pengambilan keputusan dalam uji T berdasarkan nilai $T_{hitung}$ dari $T_{tabel}$, dan pengambilan uji T berdasarkan signifikansi sebagai berikut :

1. Jika nilai $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka variabel bebas secara signifkan berpengaruh terhadap variabel terikat.
2. Jika nilai signifikansi < 0,05 maka variabel bebas secara tidak signifikan berpengaruh terhadap variabel terikat.

**Hasil Uji T Moda Angkutan Kota**

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan jumlah 100 orang responden (n) dengan 4 variabel (k) pengguna angkutan kota, maka diperoleh dengan Ttabel = t ($\alpha/2$ ; n-k-1)= t (0,05/2 ;100-4-1)= t (0,025 ; 95) = 1,985 didapat dari tabel distribusi t pada lampiran dan hasil uji T dapat dilihat pada Tabel berikut:

**Tabel 3.Hasil Uji T Moda Angkutan Kota**

***Coefficients***

| Model | *Unstandardized Coefficients* | | *Standardized Coefficients* | t | Sig. |
|---|---|---|---|---|---|
| | B | Std.Error | Beta | | |
| 1 (Constant) Waktu (X1) Kenyamanan (X3) Biaya (X2) Keamanan (X4) | 15,099 | 2,498 | | 6,044 | 0,000 |
| | 0,51 | 0,078 | 0,092 | 0,956 | 0,309 |
| | 0,002 | 0,90 | 0,013 | 0,072 | 0,889 |

| Model | *Unstandardized Coefficients* | | *Standardized Coefficients* | t | Sig. |
|---|---|---|---|---|---|
| | B | Std.Error | Beta | | |
| | -0,001 | 0,076 | -0,035 | -0,132 | 0,643 |
| | -0,151 | 0,065 | -0,272 | -2,339 | 0,021 |
| a. Dependent Variabel : Pemilihan Moda | | | | | |

*(Sumber : Hasil Olahan Data)*

Berdasarkan hasil pengolahan data pada tabel 4.16 pengaruh individual tiap variabel yang berpengaruh, maka diperoleh sebagai berikut :

1. X1 (Waktu): Nilai koefisien B = 0,51 dengan nilai sig. = 0,309 > 0,05 dan T hitung = 0,956 < 1,985. Maka variabel waktu tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.
2. X2 (Biaya): Nilai koefisien B = -0,001, Nilai Sig. = 0,643 > 0,05 dan T hitung = -0,132 < 1, 985. Maka variabel biaya tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.
3. X3 (Kenyamanan): Nilai koefisien B = 0,002, Nilai Sig. = 0,889 > 0,05 dan T hitung = 0,072 < 1, 985. Maka variabel biaya tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.
4. X4 (Keamanan): Nilai koefisien B = -0,151, nilai Sig. = 0,021< 0,05 dan T hitung = - 2.339 > 1, 985. Maka variabel keamanan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda. Koefisien negatif menunjukkan hubungan berlawanan, artinya semakin tinggi keamanan, semakin kecil kemungkinan variabel lain memengaruhi pemilihan moda.

Dari hasil uji T, hanya variabel keamanan (X4) yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pemilihan moda, sementara variabel lainnya (waktu, biaya, dan kenyamanan) tidak signifikan.

**Hasil Uji T Moda Angkutan Pribadi**

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan jumlah 100 orang responden (n) dengan 4 variabel (k) pengguna angkutan pribadi, maka diperoleh dengan Ttabel = t ($\alpha/2$ ; n-k- 1)= t (0,05/2 ;100-4-1)= t (0,025 ; 95) = 1,985 didapat dari tabel distribusi t pada lampiran dan hasil uji T dapat dilihat pada Tabel berikut:

**Tabel 4.Hasil Uji T Moda Angkutan Pribadi**

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|---|---|---|---|---|---|
| | B | Std.Error | Beta | | |
| 1 (Constant) Waktu (X1) Biaya (X2) Kenyamanan (X3) Keamanan (X4) | 13,412 | 2,091 | | 6,415 | 0,000 |
| | 0,398 | 0,062 | 0,111 | 0,988 | 0,126 |
| | -0,003 | 0,105 | -0,018 | -0,160 | 0,473 |
| | -0,006 | 0,070 | -0,041 | -0,368 | 0,614 |
| | -0,002 | 0,058 | -0,015 | -0,133 | 0,394 |
| a. Dependent Variabel : Pemilihan Moda | | | | | |

*(Sumber : Hasil Olahan Data)*

Berdasarkan hasil pengolahan data pada tabel di atas pengaruh tiap individual variabel, maka diperoleh sebagai berikut :

1. X1 (Waktu): Nilai koefisien B = 0,398 dengan nilai sig. = 0,126 > 0,05 dan T hitung = 0,988 < 1,985. Maka variabel waktu tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.
2. X2 (Biaya): Nilai koefisien B = -0,003, Nilai Sig. = 0,473 > 0,05 dan T hitung

= -0,160 < 1, 985. Maka variabel biaya tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.

3. X3 (Kenyamanan): Nilai koefisien B = -0,006, Nilai Sig. = 0,614 > 0,05 dan T hitung = 0,368 < 1, 985. Maka variabel biaya tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.
4. X4 (Keamanan): Nilai koefisien B = -0,002, nilai Sig. = 0,394 > 0,05 dan T hitung = -0,133 < 1, 985. Maka variabel keamanan tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.

Berdasarkan hasil uji regresi, semua variabel independent (Waktu, Biya, Kenyamanan, dan Keamanan) memiliki nilai Sig. > 0,05 dan T hitung < T tabel (1,985), sehingga tidak ada variabel independen yang berpengaruh signifikan terhadap Pemilihan Moda (Y).

**Menghitung kepuasan pelanggan dengan metode Analisis *Customer Statisfaction Index* (CSI)**

*Customer statisfaction index* adalah metode yang digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan pelanggan terhadap suatu produk, layanan atau jasa. Dalam penelitian ini penulis mengukur tingkat kepuasan pelanggan/responden dalam memilih alternatif pemilihan moda angkutan kota dan angkutan pribadi dari pelabuhan tulehu menuju kota ambon, Analisis Model *Logiet Biner*. Model pemilihan moda transportasi masyarakat menuju tempat kerja atau aktivitas lainnya dari palabuhan tulehu menuju kota ambon yaitu angkutan kota dan angkutan pribadi. Dalam penelitian ini menggunakan model logiet biner dengan fungsi utilitas antara kedua moda dalam bentuk persamaan linear yang didapat dari persamaan hasil regresi linear. Model logiet biner berfungsi untuk memodelkan dua pilihan moda transportasi alternatif yakni angkutan umum dan angkutan pribadi.

Berikut merupakan bentuk persamaan fungsi utilitas yang didapat dari hasil regresi linear berganda variabel yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi, antara lain :

1. Persamaan untuk angkutan kota Y = 15,099 + 0,51 X1 - 0,001 X2 + 0,002 X3 – 0,151 X4.
2. Persamaan untuk angkutan pribadi Y = 13,412 + 0,398 X1 - 0,003 X2 - 0,006 X3 – 0,002 X4.

Berdasarkan persamaan regresi di atas diketahui bahwa terdapat empat variabel yang berpengaruh signifikan dan tidak signifikan secara parsial terhadap moda angkutan kota yaitu waktu, biaya, kenyamanan, keamanan. Kemudian nilai koefisien tersebut akan dimasukkan ke dalam persamaan model logiet biner. Setelah keempat variabel yang dinyatakan signifikan dan tidak signifikan secara parsial dimasukkan kedalam persamaan diatas, maka didapat probabilitas pemilihan moda transportasi berupa peluang angkutan kota yang dipilih dan peluang moda angkutan pribadi yang dipilih dari pelabuhan tulehu menuju kota ambon, yang ditampilkan pada tabel sebagai berikut :

**Tabel 5. Probabilitas Pemilihan Moda**

| No. | Moda Transportasi | Presentase |
|---|---|---|
| 1 | Angkutan Kota | 49% |
| 2 | Angkutan Pribadi | 51% |
| | | 100% |

*(Sumber : Hasil olahan data*

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survei yang didapat pelaku perjalanan dari pelabuhan tulehu menuju kota ambon untuk moda transportasi angkutan kota faktor yang paling dominan yaitu faktor waktu dengan nilai presentase sebanyak 9,2 % dan untuk moda angkutan pribadi faktor yang paling dominan yaitu faktor waktu dengan nilai presentase sebanyak 11,1 %. Nilai probabilitas pelaku perjalanan untuk pemilihan moda angkutan kota dari pelabuhan Tulehu menuju kota Ambon sebesar 49% sedangkan nilai probabilitas pelaku perjalanan untuk pemilihan moda angkutan pribadi dari pelabuhan Tulehu menuju kota Ambon sebesar 51%.

## DAFTAR PUSTAKA


Al Hafis, R. I., Hakim, A., & Haryono, B. S. (2013). Aktor Pelaksana Pengelolaan

Transportasi Publik Perkotaan (Studi Kasus Bus Trans Metro Di Kota Pekanbaru). Wacana Journal of Social and Humanity Studies, 16(4), 171-178.

BPS Provinsi Maluku. 2023. Katalog/catalog : 1102001.81. ed. Cynthia N. Saya Avia. J. Leatemia, Rahmat G. Fanath. https://maluku.bps.go.id/publication/2023/02/28/5e8944e 1ca42a5199c4c577e/provinsi-maluku-dalam-angka- 2023.html.

Dharma, Budi. 2021. Statistik Penelitian SPSS (Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Regresi

Linier Sederhana, Regresi Linier Berganda, Uji t, Uji F, R2). DKI Jakarta : GUEPEDIA

Djaali, H dan Pudji Muljono 2022. Pengukuran dalam Bidang Pendidikan. Jakarta : Grasindo.

Elvera, Yesita Astarian. 2021. Metodologi Penelitian, hal.143. Yogyakarta : ANDI Firdaus. 2021. Metodologi Penelitian Kuantitatif; Di lengkapi Analisis Regresi IBM

Statistics Version 26.0, hal.87. Riau : CV. DOTPLUS Publisher

Halek, Dahri. 2023. Pengantar Teori Geografi Transportasi. Indramayu: CV. AdanuAbimata

Handajani, Mudjiastuti. 2005. Sistem Transportasi dan Transportasi Perkotaan. Semarang: Semarang Universitay Press.

Hantono. 2018. Konsep Analisis Laporan Keuangan Dengan Pendekatan Rasio dan SPSS Yogyakarta: DEEPUBLISH

Hardiyanti, Anissa Putri. 2016. Jurnal Model Pemilihan Moda Dengan Metode AHP

(Analytical Hierarchy Process) –(Studi Kasus:Perumnas Palur, Desa Ngringo, Kecamatan jaten, Kabupaten Karanganyar), Vol.1, hal 1-15.

Hutasuhut, Julianto, Abd Halim, dan Rasyid Syamsuri. 2023. Sistematika Karya Tulis: Artikerl Ilmiah Bidang Ilmu Manajemen Sumber Daya Manusia. Medan: CV. Merdeka Kreasi Group.

Ismanto, Hadi dan Silvana Pebruary. 2021. Aplikasi SPSS Dan Eviews Dalam Analisis Data penelitian. Yogyakarta: Deepublish

Soares Teotino Gomes, M.Cs, Marcelo F.X. Cham, B.sc., M.Cs. Konsep dan Aplikasi Sistem Pendukung Keputusan Berbasis Metode HYBRID. Jawa Barat : CV. Mega Press Nusantara.

Tamin, Ofyar. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung : Institut Teknologi Bandung.

Tamin, Ofyar. 2008. Perencaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi : Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi. Bandung : Institu Teknologi Bandung.

Tarjo. 2021. Metode Penelitian Administrasi. Banda Aceh: Syiah Kuala University Press

Trihartomo, Retno Styi. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Rute Banjarmasin Ke

Banjar Baru Dengan Metode Peresepsi Dan Analytical Hierarcht Process (AHP). Skripsi, Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari, 2021.

Tuhepaly, Ratna S.Sari, Hera Widyastuti. 2019. Analisis Probabilitas Pemilihan Moda

Pesawat Terbang dan Kapal Laut pada Rute Fakfak Sorong dengn Metode Revealed Preference Vol.17, Nomor 1, Hal 16-17.

Wijaya, Rati. 2021. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Universitas Riau Dengan Metode Logiet. Riau : Universitas Islam.

Yeni, Arfah . 2022. Keputusan Pembelian Produk. Padang: PT Inovasi Pratama Inte