

Preferensi Penumpang dalam Memilih Moda Transportasi Damri dan *Shuttle Travel Rute* Bandung-Bandara Kertajati

Amalia Rahmawani, Ria Haryatiningsih, Asnita Frida Sebayang

Prodi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Islam Bandung

Bandung, Indonesia

amaliarahmawani13@gmail.com, ria.haryatinsih@gmail.com, fridaasnita@gmail.com

Abstract— This study produces several research results regarding the choice of the Damri transportation mode and the Shuttle Travel Bandung City - Kertajati Airport route. Access to Kertajati Airport which is quite far from the city of Bandung makes departing passengers need a mode of transportation to get to Kertajati Airport, the available modes of transportation are Damri Bus and Shuttle Travel. Based on this phenomenon, the problems in this study are formulated as follows: (1) Which mode of transportation does the passenger choose in choosing the Bandung - Kertajati Airport transportation mode? (2) What are the dominant criteria that determine passenger decisions in choosing the Bandung-Kertajati airport transportation mode? (3) From each criterion, what are the dominant sub-criteria that determine the passenger's decision in choosing the Bandung - Kertajati Airport transportation mode? Data collection was carried out by distributing questionnaires to 100 passengers of Damri transportation and Shuttle Travel. This study uses the Analytical Hierarchy Process (AHP) method with Super Decision software version 3.2. The results showed that passengers chose the Shuttle Travel mode of transportation by 54% while Damri was 46%. Then the passengers choose security as the main priority criteria with a weight of 24.61%, reliability criteria with a weight of 23.80%, the tariff criteria with a weight of 21.93%, the comfort criteria with a weight of 21.74% and the last criteria selected by passengers is convenience with a weight of 7.89%. The results of this study indicate that passengers choose the mode of transportation to prioritize safety and reliability

Keywords—*Preference, Transportation, Kertajati, AHP*

Abstrak— Penelitian ini menghasilkan beberapa hasil penelitian tentang pemilihan moda transportasi Damri dan Shuttle Travel Rute Kota Bandung – Bandara Kertajati. Akses ke Bandara Kertajati yang cukup jauh dari Kota Bandung membuat penumpang yang akan berangkat memerlukan moda transportasi untuk menuju Bandara Kertajati, moda transportasi yang tersedia yaitu Bus Damri dan Shuttle Travel. Berdasarkan fenomena tersebut, maka permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut: (1) Moda transportasi manakah yang dipilih oleh penumpang dalam memilih moda transportasi Bandung – Bandara Kertajati? (2) Apa kriteria dominan yang menentukan keputusan penumpang dalam memilih moda transportasi Bandung- Bandara Kertajati? (3) Dari masing-masing kriteria, apakah subkriteria dominan yang menentukan keputusan penumpang dalam memilih moda

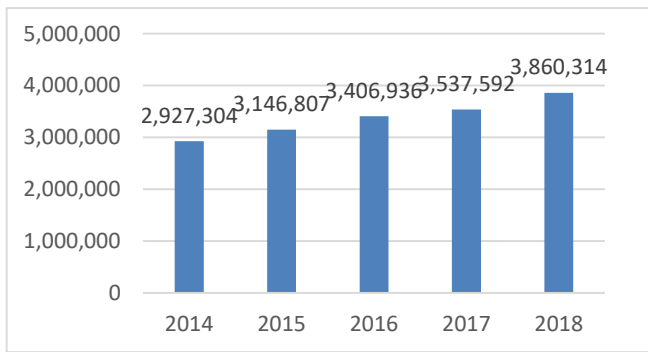
transportasi Bandung – Bandara Kertajati? Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada penumpang transportasi Damri dan Shuttle Travel sebanyak 100 orang. Penelitian ini menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan software Super Decision versi 3.2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang memilih moda transportasi Shuttle Travel sebesar 54% sedangkan Damri sebesar 46%. Kemudian penumpang memilih keamanan sebagai kriteria prioritas utama dengan bobot sebesar 24,61% kriteria keandalan dengan bobot sebesar 23,80%, kriteria tarif dengan bobot sebesar 21,93%, kriteria kenyamanan dengan bobot sebesar 21,74% dan kriteria terakhir yang dipilih penumpang adalah kemudahan dengan bobot sebesar 7,89%. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa penumpang memilih moda transportasi memprioritaskan keamanan dilanjutkan dengan keandalan

Kata Kunci—*Preferensi, Transportasi, Kertajati, AHP*

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat asal ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang kemudian digerakkan oleh manusia atau mesin. proses pemindahan baik manusia maupun barang dari tempat asal, yang dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan berakhir ke tempat tujuan. maka dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, transportasi menjadi salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi dan pemberi jasa perkembangan ekonomi. (Rifusa, 2010)

Bandara Husein Sastranegara yang terletak di pusat Kota Bandung, menjadikan lokasi bandara ini cukup strategis bagi para penumpang baik yang akan berangkat ataupun yang akan bepergian sehingga bandara husein sastranegara memiliki pengaruh yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi ditandai dengan jumlah wisatawan dan juga aktifitas perekonomian. jumlah penumpang di Bandara Husein Sastranegara semakin meningkat, ditandai dengan banyaknya jumlah armada pesawat yang datang dan berangkat di Bandara Husein Sastranegara.



Sumber : Angkasa Pura II

Gambar 1. Jumlah Penumpang di Bandara Husein Sastranegara

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan bahwa bandara Husein Sastranegara memiliki tingkat kesibukan yang tinggi, ditandai dengan peningkatan jumlah penumpang yang lebih tinggi dari tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah penumpang di bandara Husein Sastranegara pada tahun 2017 yaitu sebanyak 3.537.592 penumpang, semakin meningkat pada tahun 2018 yaitu sebanyak 3.806.314 penumpang. Kenaikan jumlah penumpang ditandai juga dengan kenaikan jumlah armada baik yang datang maupun yang akan berangkat dari Bandara Husein Sastranegara (Angkasa Pura II)

Peningkatan yang terjadi di Bandara Husein ini mengakibatkan tidak bisanya bandara mengakomodasi pertumbuhan lalu lintas udara yang terdapat di Provinsi Jawa Barat. maka terhitung mulai tanggal 1 juli 2019 sebanyak 56 penerbangan meliputi 13 rute domestik dipindahkan ke Bandara Kertajati yang berada di Majalengka. Bandara ini berjarak ±164 km dari Kota Bandung sehingga masyarakat membutuhkan moda transportasi menuju bandara kertajati (jawapos.com). melihat jarak tempuh rata-rata dari Kota Bandung–Bandara Kertajati lebih panjang bagi para penumpang yang akan menuju Kertajati. Bila dibandingkan dengan Bandara Husein Sastranegara yang terletak di pusat Kota Bandung pelaku perjalanan masih dapat menggunakan angkot, ojek, selain kendaraan pribadi dan taksi sebagai moda transportasinya. Untuk memenuhi kebutuhan penumpang akan moda transportasi menuju Bandara Kertajati, maka dioperasikanlah Bus Damri bandara dan juga Shuttle Travel.

Damri masih memberlakukan tarif gratis untuk menarik minat penumpang yang akan bepergian menuju Bandara Kertajati persaingan mendapatkan penumpang terlihat dikarenakan semua Shuttle Travel menetapkan tarif, dimana tarif antara travel yang satu berbeda dengan travel yang lain dengan rentang harga antara Rp 90.000 – Rp 130.000 untuk sekali perjalanan, dan juga perbedaan fasilitas serta pelayanan yang didapatkan penumpang ketika menggunakan salah satu moda transportasi tersebut.

Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sbb.

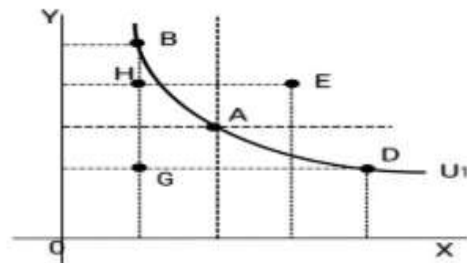
1. Untuk mengetahui moda transportasi manakah yang lebih dipilih oleh penumpang dalam memilih moda transportasi Bandung – Bandara Kertajati.
2. Untuk mengetahui kriteria dominan yang menentu-

kan keputusan penumpang dalam memilih moda transportasi Bandung-Bandara Kertajati.

3. Untuk mengetahui subkriteria dominan dari masing-masing kriteria yang menentukan keputusan penumpang dalam memilih moda transportasi Bandung-Bandara Kertajati.

II. LANDASAN TEORI

Teori preferensi konsumen yang didasari oleh teori perilaku konsumen, dimana perilaku permintaan seorang konsumen terhadap satu barang dan jasa yang akan dipengaruhi oleh beberapa faktor yang diantaranya meliputi selera konsumen itu sendiri, pendapatan dan harga barang tersebut (Salvatore, 1992). Ada tiga asumsi dasar mengenai preferensi individu atas satu keranjang belanja dibandingkan keranjang belanja lain. Dapat diyakini bahwa ketiga asumsi ini berlaku bagi sebagian orang di sebagian besar situasi. Kelengkapan yaitu preferensi diasumsikan lengkap. Dengan kata lain, konsumen dapat membandingkan dan menyusun skala prioritas semua kemungkinan keranjang belanja yang tersedia. Transitivitas yaitu preferensi bersifat transitif. Transitivitas berarti bahwa jika seseorang konsumen lebih memilih keranjang A ketimbang B dan keranjang B ketimbang C, maka konsumen tersebut juga lebih memilih A ketimbang C. Banyak lebih baik dari pada sedikit dinyatakan dengan barang diasumsikan diinginkan yakni memberikan manfaat. Jadi, konsumen selalu menyukai banyak barang dari pada sedikit barang. Selain itu, konsumen tidak pernah merasa terpuaskan; makin banyak pendapatan, maka semakin banyak yang dapat dibelanjakan. Tetapi kita bisa juga memandang bahwa konsumen memutuskan kombinasi barang dan jasa tertentu untuk memaksimalkan utilitas mereka.



Sumber : Pindyck dan Rubinfeld, 2014

Gambar 2. Kurva Indiferensi

Kurva indiferensi menggambarkan seluruh kombinasi keranjang belanja yang memberikan konsumen tingkat utilitas yang sama (Pyndick, 2012), Dengan tiga asumsi dasar mengenai preferensi, yang kemudian dapat diketahui bahwa konsumen selalu dapat mengindikasikan adanya preferensi pada satu keranjang belanja ketimbang keranjang belanja lain atau tidak peduli akan keduanya. Kemudian dapat menggunakan informasi ini untuk menyusun seluruh kemungkinan pilihan konsumen.

Menurut Tamin (2008), analisis pemilihan moda dapat

dilakukan pada tahap yang berbeda-beda dalam proses perencanaan dan permodelan transportasi. Pendekatan model pemilihan moda sangat bervariasi, tergantung pada tujuan perencanaan transportasi. Pendekatan yang paling sering digunakan adalah pendekatan yang mempertimbangkan proses pemilihan moda yang terjadi sebelum pemilihan rute dilakukan. Dalam hal ini, setiap moda dianggap bersaing dalam merebut pangsa penumpang sehingga atribut penentu dari jenis pergerakan menjadi faktor utama dalam mempengaruhi pemilihan moda.

Menurut Kotler (2002) keputusan pembelian adalah tindakan dari konsumen untuk mau membeli atau tidak terhadap produk. Dari berbagai faktor yang mempengaruhi konsumen dalam melakukan pembelian suatu produk/jasa, biasanya konsumen selalu mempertimbangkan kualitas, harga dan produk sudah yang sudah dikenal oleh masyarakat. Sebelum konsumen memutuskan untuk membeli, biasanya konsumen melalui beberapa tahap terlebih dahulu yaitu, (1) pengenalan masalah, (2) pencarian informasi, (3) evaluasi alternatif, (4) keputusan membeli atau tidak, (5) perilaku pasca pembelian pengambilan keputusan pemilihan oleh konsumen didasarkan atas pertimbangan selain dari anggaran yang dimiliki, keputusan juga berdasarkan hal-hal yang telah melekat pada suatu barang dan jasa yang akan dipilih oleh konsumen. Hal-hal yang melekat pada suatu barang dan jasa yang dimana hal tersebut akan menjadi pandangan konsumen untuk melakukan keputusan pembelian disebut sebagai atribut. Menurut Tjiptono (2001) Atribut produk adalah segala unsur pada produk yang dipandang penting oleh konsumen dan dijadikan dasar dalam pengambilan keputusan pembelian. Pendekatan ini diperkenalkan oleh Kelvin Lancaster pada tahun 1966 dan dikembangkan lagi pada tahun 1971. Setiap konsumen memilih produk untuk memaksimalkan daya guna yang diturunkan dari atribut-atribut yang melekat dari produk tersebut dengan kendala anggaran yang terbatas. Dengan demikian, konsumen harus memilih kombinasi terbaik berdasarkan anggaran yang ada.

Menurut Kamaludin (2003) kata "Transportasi" berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana *trans* memiliki arti seberang atau sebelah lain dan kata *portare* berarti mengangkut atau membawa. Disini berarti transportasi dapat diartikan sebagai suatu jasa yang bergerak ke suatu tempat, guna membantu orang/barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi dapat didefinisikan sebagai sebuah usaha dan juga kegiatan yang mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi merupakan angkutan dimana angkutan tersebut digunakan untuk pemindahan baik pemindahan barang atau juga manusia dari satu tempat ke tempat yang menjadi tempat tujuan dari pemindahan barang atau juga manusia (Nasution, 2008).

Menurut Tamin (1999), 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. Aksesibilitas menuju bandara baru yang terletak jauh dari pusat kota akan rendah apabila tidak disediakan prasarana transportasi menuju ke bandara tersebut, hal ini dapat diatasi dengan tersedianya sistem transportasi sehingga aksesibilitas menuju bandara baru akan meningkat.

Menurut Nasution (2003) untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi ada beberapa parameter/ indikator yang bisa dilihat, yaitu yang pertama menyangkut ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, dan yang kedua yang lebih bersifat kualitatif dan dinyatakan dengan mutu pelayanan.

Menurut penelitian Siagian (2014) faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi dari Takengon menuju Kota Medan yaitu faktor waktu, keamanan, biaya, kenyamanan, *headway*, kemudahan dengan pilihan transportasi kendaraan pribadi, kereta api dan juga bus.

Sedangkan menurut penelitian Muttaqin (2017) Faktor lokasi dan perilaku mahasiswa menjadi faktor karakteristik utama dalam pemilihan moda tersebut. Sedangkan pada faktor luar, persepsi seseorang terhadap kualitas pelayanan yang diberikan menjadi satu pertimbangan sendiri dalam memilih suatu moda transportasi.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. *Nilai Consistency Index*

Dari 100 responden diperoleh hasil perhitungan bahwa 69 responden dinyatakan konsisten pada kriteria, Responden ini juga merupakan responden yang frekuensi keberangkatan menuju Bandara Kertajati lebih dari satu kali. Sementara 31 responden dinyatakan tidak konsisten pada kriteria. Dari 69 responden, hanya 31 responden yang konsisten pada kriteria dan subkriteria sehingga hanya dari 31 responden yang konsisten inilah yang kemudian dijadikan dasar dalam penetapan preferensi konsumen.

TABEL 4.1 NILAI CONSISTENCY INDEX RESPONDEN

Resp.	CI	Ket.	Resp.	CI	Ket.	Resp.	CI	Ket.
1	0,497	Tidak Valid	34	0,024	Tidak Valid	67	0,005	Valid
2	0,39	Tidak Valid	35	0,035	Tidak Valid	68	0,06	Tidak Valid
3	0,006	Valid	36	0,148	Tidak Valid	69	0,004	Tidak Valid
4	0,136	Tidak Valid	37	0,052	Tidak Valid	70	0,009	Valid
5	0,051	Valid	38	0,003	Valid	71	0,045	Tidak Valid
6	0,004	Valid	39	0,009	Valid	72	0,243	Tidak Valid
7	0,017	Tidak Valid	40	0,023	Tidak Valid	73	0,008	Valid
8	0,009	Valid	41	0,088	Tidak Valid	74	0,281	Tidak Valid
9	0,312	Tidak Valid	42	0,07	Tidak Valid	75	0,176	Tidak Valid
10	0,306	Tidak Valid	43	0,009	Valid	76	0,009	Valid
11	0,008	Valid	44	0,004	Valid	77	0,01	Valid
12	0,58	Tidak Valid	45	0,008	Valid	78	0,122	Tidak Valid
13	0,085	Tidak Valid	46	0,185	Tidak Valid	79	0,217	Tidak Valid
14	0,008	Valid	47	0,035	Tidak Valid	80	0,055	Tidak Valid
15	0,131	Tidak Valid	48	0,055	Tidak Valid	81	0,044	Tidak Valid
16	0,008	Valid	49	0,121	Tidak Valid	82	0,007	Valid
17	0,086	Tidak Valid	50	0,174	Tidak Valid	83	0,062	Tidak Valid
18	0,493	Tidak Valid	51	0,098	Tidak Valid	84	0,035	Tidak Valid
19	0,008	Valid	52	0,003	Valid	85	0,116	Tidak Valid
20	0,268	Tidak Valid	53	0,108	Tidak Valid	86	0,004	Valid
21	0,127	Tidak Valid	54	0,009	Valid	87	0,066	Tidak Valid
22	0,119	Tidak Valid	55	0,093	Tidak Valid	88	0,079	Tidak Valid
23	0,679	Tidak Valid	56	0,127	Tidak Valid	89	0,003	Valid
24	0,052	Tidak Valid	57	0,208	Tidak Valid	90	0,094	Tidak Valid
25	0,009	Valid	58	0,008	Tidak Valid	91	0,236	Tidak Valid
26	0,035	Tidak Valid	59	0,043	Tidak Valid	92	0,055	Tidak Valid
27	0,008	Valid	60	0,096	Tidak Valid	93	0,009	Valid
28	0,009	Valid	61	0,009	Valid	94	0,087	Tidak Valid
29	0,135	Tidak Valid	62	0,034	Tidak Valid	95	0,039	Tidak Valid
30	0,004	Valid	63	0,144	Tidak Valid	96	0,009	Valid
31	0,033	Tidak Valid	64	0,007	Valid	97	0,023	Tidak Valid
32	0,046	Tidak Valid	65	0,12	Tidak Valid	98	0,007	Valid
33	0,196	Tidak Valid	66	0,059	Tidak Valid	99	0,078	Tidak Valid
						100	0,061	Tidak Valid

Sumber data : Hasil Penelitian (data diolah)

Berdasarkan tabel perhitungan Consistency Index diatas, dapat dilihat bahwa dari 100 responden tidak semuanya memperoleh hasil yang konsisten, sebanyak 31 responden memiliki hasil yang konsisten. Sehingga analisis preferensi mengacu pada data 31 responden yang konsisten.

PREFERENSI PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL KOTA BANDUNG – BANDARA KERTAJATI

Preferensi mengulas mengapa orang lebih menyukai satu barang dibandingkan barang yang lainnya. Preferensi merupakan tahapan pertama dalam memilih moda transportasi, kesukaan responden terhadap moda transportasi ditentukan oleh banyak faktor diantaranya tarif, kenyamanan, keamanan, kemudahan dan keandalan.

Dari peluang preferensi penumpang dalam memilih Damri dan Shuttle Travel pada 31 responden yang dinyatakan konsisten diperoleh hasil pada Tabel 4.2

TABEL 4.2 PREFERENSI KONSUMEN DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

N	Damri	Travel	N	Damri	Travel		
1	0,53308	0,46692	1	16	0,43841	0,56159	1
2	0,52039	0,47961	1	17	0,48455	0,51545	1
3	0,55592	0,44408	1	18	0,44977	0,55023	1
4	0,32994	0,67006	1	19	0,41922	0,58078	1
5	0,39431	0,60569	1	20	0,45046	0,54954	1
6	0,36011	0,63989	1	21	0,46362	0,53638	1
7	0,58598	0,41402	1	22	0,45782	0,54218	1
8	0,45638	0,54362	1	23	0,46569	0,53431	1
9	0,54292	0,45708	1	24	0,38913	0,61087	1
10	0,35309	0,64691	1	25	0,49462	0,50538	1
11	0,48089	0,51911	1	26	0,41387	0,58613	1
12	0,45936	0,54064	1	27	0,42157	0,57843	1
13	0,46745	0,53255	1	28	0,43439	0,56561	1
14	0,3795	0,6205	1	29	0,38089	0,61911	1
15	0,41172	0,58828	1	30	0,534	0,466	1
				31	0,43406	0,56594	1
					0,45042	0,54958	

Sumber : Hasil pengolahan (data diolah)

Dari nilai rata-rata geometri terlihat bahwa preferensi penumpang dalam memilih moda transportasi cenderung memilih Shuttle Travel. Hal tersebut terlihat dari hasil bobot preferensi Damri sebesar 45% dan yang bobot memilih Shuttle Travel adalah 54%.

Dari kriteria kenyamanan, Damri dan Shuttle Travel sama – sama memiliki ruang tunggu bagi para penumpang yang akan berangkat menuju Bandara Kertajati. Perbedaan kenyamanan ruang tunggu adalah banyaknya jumlah kursi pada ruang tunggu, jumlah kursi pada ruang tunggu Damri hanya sekitar 15 kursi penumpang sedangkan pada travel Bhinneka dan Barata memiliki jumlah kursi ruang tunggu lebih dari 30 kursi, apabila jumlah penumpang banyak dan tidak kebagian kursi pada ruang tunggu maka disini akan mengurangi rasa kenyamanan penumpang dan keamanan dari fasilitas ruang tunggu yang disediakan pihak moda transportasi seperti musholla dan juga kebersihan toilet.

Mudah menuju tempat keberangkatan adalah mudah menuju Pool keberangkatan baik dari moda transportasi Damri maupun Shuttle Travel sama-sama memiliki lokasi yang cukup strategis. Tetapi lokasi Pool Shuttle Travel yang berada di Jalan Dr.Djunjuran membuat waktu perjalanan sedikit cepat karena akses ke pintu masuk tol lebih dekat dibandingkan dengan Damri yang Pool nya berada di Jalan Kebon Kawung tepat berada disebelah stasiun Kota Bandung.

Kemudian kriteria mudah mendapatkan tiket, pada moda transportasi Damri, untuk pembelian tiket penumpang hanya perlu menunjukkan tiket pesawat serta KTP penumpang, bagi penumpang yang tidak memiliki tiket pesawat, mereka tidak bisa berangkat dengan menggunakan moda transportasi Damri, sehingga apabila penumpang berniat membeli tiket pesawat langsung di bandara, penumpang tidak dapat menggunakan moda transportasi Damri menuju Bandara Kertajati sehingga penumpang beralih menggunakan Shuttle Travel untuk menuju Bandara Kertajati.

FAKTOR DOMINAN PREFERENSI PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI BANDUNG – BANDARA KERTAJATI

Preferensi dalam memilih moda transportasi rute Kota

Bandung – Bandara Kertajati mengacu pada kriteria tarif, kenyamanan, keamanan, kemudahan serta keandalan. Dari kelima kriteria diatas diperoleh bobot kepentingan sebagai berikut:

TABEL 4.3 NILAI KRITERIA DARI ALASAN PENUMPANG MEMILIH DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Kriteria	Rata-rata Geometri	Ranking
Tarif	0,219396	3
Kenyamanan	0,217445	4
Keamanan	0,246143	1
Kemudahan	0,078924	5
Keandalan	0,23808	2

Sumber: Hasil Pengolahan (data diolah)

Berdasarkan tabel 4.2 nilai rata-rata geometri diperoleh dari perhitungan setiap bobot kepentingan dari kriteria tarif, kenyamanan, keamanan, kemudahan dan keandalan dari 31 responden yang konsisten. Hasil pembobotan kriteria yang diperoleh, ternyata kriteria keamanan lebih diprioritaskan oleh penumpang dengan bobot akhir sebesar 24,61% keandalan sebesar 23,80% tarif sebesar 21,93% kenyamanan 21,74% dan kemudahan sebesar 7,89%. Keamanan diperjalanan menjadi pilihan prioritas penumpang, keamanan sepanjang diperjalanan saat menggunakan transportasi umum sangat penting dengan jarak yang cukup jauh antara Kota Bandung dengan Bandara Kertajati sehingga para penumpang menjadikan keamanan sebagai prioritas utama dalam memilih moda transportasi.

TABEL 4.4 NILAI BOBOT AKHIR KEAMANAN PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Keamanan	Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
	Terhindar dari kriminalitas	0,441949	1
	Terhindar dari resiko kecelakaan	0,312728	2
	Ketersediaan asuransi perjalanan	0,233858	3

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Terhindar dari kriminalitas merupakan pilihan prioritas penumpang dalam memilih moda transportasi menuju Bandara Kertajati yaitu sebesar 44,19%.

TABEL 4.5 PREFERENSI PENUMPANG TERHADAP SUBKRITERIA KEAMANAN DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Subkriteria	Moda Transportasi	
	Damri	Shuttle Travel
Terhindar dari kriminalitas	0,334054	0,643161
Terhindar dari resiko kecelakaan	0,467097	0,532903
Ketersediaan asuransi perjalanan	0,450968	0,549032

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Penumpang yang akan menggunakan moda transportasi Damri dan Shuttle Travel harus memiliki tiket yang telah dibeli untuk menggunakan moda transportasi tersebut. Pada saat akan masuk kedalam moda transportasi maka petugas akan memeriksa tiket masing-masing penumpang, sehingga tidak ada penumpang yang tidak memiliki tiket dapat masuk dan melakukan perjalanan dengan menggunakan kedua transportasi ini. Dan untuk lebih menjaga keamanan, penumpang harus naik dan turun pada terminal ataupun Pool yang telah ditetapkan sehingga penumpang tidak dapat naik atau turun selain terminal ataupun Pool yang resmi. Sehingga resiko terhindar dari kriminalitas semakin tinggi dikarenakan sistem ini kemungkinan terjadinya kriminalitas seperti pencurian, pencopetan, dan juga insiden lain yang dapat mengancam keselamatan penumpang selama perjalanan semakin kecil.

Faktor internal merupakan kondisi mobil yang layak untuk bepergian jarak jauh sehingga pihak Damri serta Shuttle Travel memperhatikan kelayakan armada mereka dengan melakukan *service* rutin dan juga kecakapan pengemudi masing-masing moda. Pengemudi armada dipilih berdasarkan pengalaman mengemudi mereka yang cukup baik dan juga memiliki Surat izin mengemudi kendaraan tersebut. Faktor eksternal menghindari resiko kecelakaan adalah kondisi jalanan yang akan dilewati rute Kota Bandung–Bandara Kertajati dan juga kendaraan-kendaraan lain sepanjang perjalanan menuju ke tempat tujuan.

TABEL 4.6 NILAI BOBOT AKHIR KEANDALAN PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Keandalan	Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
	Tepat waktu keberangkatan	0,416198	2
	Tepat waktu sampai di tujuan	0,447064	1
	Frekuensi keberangkatan	0,136734	3

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Tepat waktu sampai di Bandara Kertajati menjadi pilih-

an prioritas penumpang pada kriteria keandalan yaitu sebesar 44,70% dikarenakan akses perjalanan menuju Bandara Kertajati menggunakan tol sekitar 2,5–3 jam. Moda transportasi yang tepat waktu sampai di Bandara Kertajati dipilih penumpang agar tidak ketinggalan pesawat karena moda transportasi pesawat tidak ada toleransi keterlambatan. Tepat waktu berangkat berada pada posisi ke 2 dengan bobot sebesar 41,61%.

TABEL 4.7 PREFERENSI PENUMPANG TERHADAP SUBKRITERIA KEANDALAN DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Subkriteria	Moda Transportasi	
	Damri	Shuttle Travel
Tepat waktu berangkat	0,395484	0,604516
Tepat waktu sampai	0,318065	0,681935
Frekuensi keberangkatan	0,433871	0,566129

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Tabel diatas menunjukkan bahwa penumpang lebih memilih moda transportasi Shuttle Travel pada kriteria keandalan dengan subkriteria yang terkait. Preferensi penumpang memilih moda transportasi Shuttle Travel pada semua subkriteria keandalan, yaitu subkriteria tepat waktu tepat waktu berangkat sebesar 60,45% subkriteria tepat waktu sampai sebesar 68,19% dan subkriteria frekuensi keberangkatan yaitu sebesar 56,61%.

TABEL 4.8 NILAI BOBOT AKHIR TARIF PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Tarif	Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
	Tarif terjangkau	0,269673	3
	Tarif sesuai pelayanan	0,379409	1
	Tarif ekonomis	0,350911	2

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Dari hasil bobot akhir diatas disebutkan bahwa dari 31 responden yang memilih transportasi Damri dan Shuttle Travel memilih tarif sesuai pelayanan sebagai prioritas sebesar 37,94% kemudian diikuti dengan tarif ekonomis sebesar 35,09% dan terakhir tarif terjangkau 26,96%.

TABEL 4.9 PREFERENSI PENUMPANG TERHADAP SUBKRITERIA TARIF DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Subkriteria	Moda Transportasi	
	Damri	Shuttle Travel
Tarif Terjangkau	0,682129	0,317774
Tarif sesuai pelayanan	0,305839	0,694161
Tarif Ekonomis	0,721613	0,277323

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Tarif sesuai dengan pelayanan meliputi layanan *costumer service*, pelayanan yang ditawarkan melalui fasilitas ruang tunggu yang disediakan Damri dan Shuttle Travel, kebersihan mobil serta keramahan petugas. Tarif Damri menuju Bandara Kertajati digratiskan bagi para penumpang yang memiliki tiket pesawat, dengan menunjukkan tiket pesawat yang dimiliki oleh penumpang pada saat pembelian tiket di Pool Damri. Tarif Damri gratis sesuai dengan pelayanan yang mereka berikan, fasilitas kursi ruang tunggu yang hanya sedikit dan juga kebersihan ruang tunggu serta informasi dari para petugas Damri. Sedangkan tarif Shuttle Travel berkisar antara Rp 95.000 – Rp 135.000.

Tarif ekonomis dengan bobot akhir sebesar 35,09%, dengan persentase memilih Damri sebesar 72% dan memilih Shuttle Travel sebesar 27%. Layanan tarif gratis yang ditawarkan oleh Damri untuk menarik minat penumpang dan juga masyarakat menggunakan Damri dan memilih Bandara Kertajati sebagai Bandara keberangkatan bagi para penumpang yang akan bepergian dengan menggunakan pesawat. Tarif gratis menggunakan moda transportasi Damri telah berlaku terhitung mulai tanggal 1 Juli 2019, kemudian diperpanjang sampai dengan bulan Juli tahun 2020.

TABEL 4.10 NILAI BOBOT AKHIR KENYAMANAN PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

	Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
Kenyamanan	Kenyamanan tempat duduk mobil	0,200018	2
	Kebersihan mobil	0,275122	1
	Pendingin udara	0,175027	3
	Kecakapan pengemudi	0,140018	4
	Fasilitas ruang tunggu	0,122170	5
	Kelengkapan fasilitas mobil	0,087611	6

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Dari tabel hasil bobot akhir diatas disebutkan bahwa dari 31 responden yang memilih moda transportasi yang menjadi prioritas dari subkriteria bobot akhir kebersihan mobil yang pertama sebesar 27,51% kenyamanan tempat duduk menjadi pilihan yang kedua sebesar 20% lalu penumpang memilih pendingin udara yang ketiga sebesar 17,50% dilanjutkan dengan kecakapan pengemudi sebesar 14%, kemudian fasilitas ruang tunggu sebesar 12,21% dan yang terakhir kelengkapan fasilitas mobil sebesar 8,76%.

Kebersihan mobil dengan bobot akhir sebesar 27,51% adalah hal pertama yang dilihat ketika penumpang masuk kedalam moda transportasi, dan kesan pertama yang dinilai oleh penumpang saat menaiki moda transportasi.

TABEL 4.11 PREFERENSI PENUMPANG TERHADAP SUBKRITERIA KENYAMANAN DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Subkriteria	Moda Transportasi	
	Damri	Shuttle Travel
Kenyamanan tempat duduk	0,564516	0,435484
Kebersihan mobil	0,358516	0,641484
Pendingin udara	0,314226	0,685484
Kecakapan pengemudi	0,335903	0,664194
Fasilitas ruang tunggu	0,224742	0,775258
Kelengkapan fasilitas mobil	0,273419	0,726774

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Tabel diatas menunjukkan bahwa penumpang lebih memilih moda transportasi *Shuttle* Travel pada kriteria kenyamanan dengan subkriteria yang terkait. Preferensi penumpang memilih moda transportasi Damri yaitu hanya pada subkriteria kenyamanan tempat duduk sebesar 56,45% dibandingkan dengan kenyamanan tempat duduk pada *Shuttle* Travel yaitu sebesar 43,54%. Sedangkan subkriteria lainnya penumpang lebih memilih moda transportasi *Shuttle* Travel, pemilihan subkriteria pada *Shuttle* Travel yang tertinggi yaitu subkriteria fasilitas ruang tunggu yaitu sebesar 77,52% sedangkan subkriteria fasilitas ruang tunggu pada moda transportasi Damri hanya sebesar 22,47%. Fasilitas ruang tunggu Damri yang hanya memiliki beberapa tempat duduk di ruang tunggu dibandingkan dengan beberapa *Shuttle* Travel menyebabkan kurangnya rasa nyaman penumpang ketika menunggu jadwal keberangkatan.

TABEL 4.12 NILAI BOBOT AKHIR KEMUDAHAN PENUMPANG DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Kemudahan	Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
	Mudah mendapatkan tiket	0,199282	2
	Mudah menuju tempat keberangkatan	0,263358	1
	Mudah pembatalan tiket	0,106834	6
	Mudah membawa barang volume besar	0,131833	5
	Mudah melakukan pembayaran	0,148145	4
	Mudah melakukan <i>complain</i>	0,150008	3

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Dari tabel hasil bobot akhir diatas disebutkan bahwa dari 31 responden yang memilih moda transportasi yang

menjadi prioritas dari subkriteria kemudahan, mudah menuju tempat keberangkatan menjadi pilihan prioritas penumpang dengan bobot sebesar 26,33% mudah mendapat tiket sebesar 19,92% mudah melakukan *complain* 15% mudah melakukan pembayaran 14,81% mudah membawa barang volume besar 13,18% dan yang terakhir subkriteria mudah pembatalan tiket sebesar 10,68%. Sesuai dengan hasil penelitian Cholil (2014) Atribut yang mempengaruhi preferensi konsumen adalah lokasi pool atau stasiun keberangkatan dan tiba bagi *shuttle* travel. Letaknya yang mudah ditemukan, strategis, dan memiliki akses untuk keberangkatan dan tiba seperti di pinggir jalan yang strategis terbukti ternyata juga sangat berpengaruh besar bagi pilihan preferensi pengguna jasa *shuttle* travel dibandingkan dengan dekat perumahan atau lingkungan pusat perbelanjaan.

TABEL 4.13 PREFERENSI PENUMPANG TERHADAP SUBKRITERIA KEMUDAHAN DALAM MEMILIH MODA TRANSPORTASI DAMRI DAN SHUTTLE TRAVEL

Subkriteria	Moda Transportasi	
	Damri	Shuttle Travel
Mudah mendapatkan tiket	0,510645	0,492581
Mudah menuju tempat keberangkatan	0,544516	0,455484
Mudah pembatalan tiket	0,542258	0,457742
Mudah membawa barang volume besar	0,649677	0,352581
Mudah melakukan pembayaran	0,332258	0,667742
Mudah melakukan <i>complain</i>	0,303548	0,696452

Sumber : Hasil Pengolahan (data diolah)

Tabel diatas menunjukkan bahwa penumpang lebih memilih moda transportasi Damri pada kriteria kemudahan dengan subkriteria yang terkait. Preferensi penumpang memilih moda transportasi *Shuttle* Travel yaitu hanya pada subkriteria mudah melakukan pembayaran sebesar 66,77% dan subkriteria mudah melakukan *complain* sebesar 69,64%. Sedangkan subkriteria lainnya penumpang lebih memilih moda transportasi Damri, pemilihan subkriteria pada moda transportasi Damri yang tertinggi yaitu mudah membawa barang volume besar yaitu sebesar 64,96% sedangkan subkriteria mudah membawa barang volume besar pada moda transportasi *Shuttle* Travel hanya sebesar 35,25% dikarenakan moda transportasi Damri adalah bus sehingga dapat membawa muatan barang yang lebih berat dan lebih banyak dibandingkan dengan *Shuttle* Travel yang menggunakan minibus.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

1. Dari 5 kriteria yang telah ditetapkan tarif,

kenyamanan, keamanan, kemudahan dan keandalan, faktor dominan masyarakat dalam memilih moda transportasi rute Kota Bandung- Bandara Kertajati adalah kriteria keamanan sebesar 24,61%

2. Subkriteria yang dipilih dari masing-masing kriteria sebagai prioritas pemilihan moda transportasi. Kriteria tarif dengan subkriteria tarif sesuai pelayanan sebesar 37,94%. Kriteria kenyamanan dengan subkriteria kebersihan mobil sebesar 27,51%. Kriteria keamanan dengan subkriteria terhindar dari kriminalitas sebesar 44,19%. Kriteria kemudahan dengan subkriteria mudah menuju tempat keberangkatan sebesar 26,33%. Kriteria keandalan dengan subkriteria tepat waktu sampai sebesar 44,70%. Terlihat dari hasil penelitian bahwa seluruh subkriteria keamanan, dan seluruh subkriteria keandalan penumpang memilih Shuttle Travel. Dari 6 subkriteria kenyamanan, 5 diantaranya penumpang memilih Shuttle Travel. Sedangkan untuk 3 subkriteria tarif, 2 diantara penumpang memilih Damri. Untuk 6 subkriteria kemudahan, 4 diantara penumpang memilih Damri. Jadi, dari 21 subkriteria yang ada, penumpang memilih transportasi Shuttle Travel sebanyak 14 kriteria, sedangkan untuk pemilihan Damri hanya 7 kriteria.
3. Dari responden yang memiliki nilai konsisten, mereka memilih Shuttle Travel sebagai moda transportasi dari Kota Bandung menuju Bandara Kertajati dengan persentase sebesar 54%

V. SARAN

A. Saran Teoritis

Untuk pihak Damri agar memperbaiki fasilitas seperti menambah kursi ruang tunggu untuk penumpang, menjaga kebersihan toilet, serta petugas memberikan informasi yang informatif serta cepat tanggap dalam memberikan pelayanan kepada para penumpang. Serta pihak Damri menggunakan aplikasi untuk pembelian tiket sehingga penumpang tidak lagi mengantri untuk pembelian tiket di pool keberangkatan. Untuk pihak Travel agar menjaga dan mempertahankan citra yang sudah baik agar penumpang tetap merasa nyaman dalam melakukan perjalanan dan dapat terus memilih moda transportasi Shuttle Travel. Dan semua kriteria sebaiknya tetap diawasi dan ditingkatkan untuk kedua moda transportasi dikarenakan semua kriteria memiliki nilai yang penting bagi penumpang untuk sebuah perjalanan.

B. Saran Praktis

Untuk penelitian selanjutnya dapat menggunakan metode lain dikarenakan metode analisis AHP memiliki kekurangan yaitu AHP hanya metode matematis tanpa adanya pengujian secara statistik sehingga tidak ada batas kepercayaan dari kebenaran model dan hasil analisis yang

terbentuk. Dan juga penelitian ini hanya menganalisis 2 moda transportasi dikarenakan baru ada 2 moda transportasi yang tersedia untuk rute perjalanan menuju Bandara Kertajati, sehingga penelitian selanjutnya dapat diteliti apabila nantinya moda transportasi Kereta Api rute tersebut telah tersedia dapat ditambahkan kriteria kecepatan untuk analisis.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [2] Kotler, P. 2002, *Manajemen Pemasaran*, Edisi Millenium, Jilid 2. Jakarta: PT Prenhallindo,
- [3] Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- [4] Muttaqin, M. Z. (2017). *Karakteristik Pemilihan Moda Sepeda Motor Kelompok Mahasiswa Universitas Islam Riau (Studi Kasus : Fakultas Teknik)*. Riau: Universitas Islam Riau.
- [5] Nasution, M. N. (2008). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [6] Pindyck, Robert S. dan Daniel L Rubinfeld (2007). *Mikroekonomi edisi keenam*. Jakarta: Indeks.
- [7] Rifusa, Agus Imam. (2010). *Analisis Faktor-faktor Permintaan Transportasi Busway*. Bandung: Alfabeta,
- [8] Salvatore, D. (1992). *Teori Mikroekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- [9] Siagian, P. A. (2014). *Analisa Pemilihan Moda Transportasi Dengan Metode Analytic Hierarchy Process (Ahp) Studi Kasus : Kuala Namu – Medan*. Skripsi. Fakultas Teknik. Universitas Sumatera Utara: Medan
- [10] Tamin, O. Z. (1999). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- [11] Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan & Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*. Bandung : ITB Bandung
- [12] Tjiptono. 2001. *Manajemen Pemasaran dan Analisa Perilaku Konsumen*. Yogyakarta: BPFE