



ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERJALANAN PENUMPANG ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN NUSANTARA KENDARI

¹ Muhamad Irwan, ² Ridwan Syah Nuhun, ³ La Welendo

¹ Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

² Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

³ Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

Koresponden Author : ridwansyah.nuhun@uho.ac.id

| Info Artikel | ABSTRAK |
|--|---|
| Diajukan : 24 Mei 2019 Diperbaiki : 29 Mei 2019 Disetujui : 05 Juni 2019 | <p>Transportasi merupakan sarana penunjang untuk pencapaian pengembangan ekonomi dari suatu wilayah. Adanya transportasi dengan kapasitas yang optimal dalam hal ini keseimbangan antara permintaan akan jasa angkutan dengan sarana dan prasarana yang ada maka perwujudan pengembangan ekonomi pada suatu wilayah tersebut dapat tercapai. Provinsi Sulawesi Tenggara terdapat kurang lebih 200 pulau yang tersebar. Sehingga angkutan laut sangatlah penting dalam menunjang atau sebagai jembatan penghubung perjalanan penumpang (pengguna jasa) untuk menuju ke pulau-pulau tersebut. Salah satunya Pulau Muna dan Pulau Buton.</p> <p>Penelitian ini menggunakan metode statistik yaitu analisis regresi linear berganda yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat yang dikaji. Jumlah responden yang digunakan sebagai sampel pada penelitian ini sebesar 81 orang yang terdiri atas 49 orang atau 60,5% untuk keberangkatan dengan tujuan Raha dan 32 orang atau 39,5% untuk keberangkatan dengan tujuan Bau-Bau.</p> <p>Pendidikan, pekerjaan, jumlah keluarga, dan maksud perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. Sedangkan pendapatan dan biaya berpengaruh signifikan atau memiliki hubungan terhadap perjalanan angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari dengan nilai sebesar 0,093 dan 0,000. Hal ini diperjelas dengan nilai determinan (R^2) sebesar 70,7%, artinya pendapatan dan biaya mampu menjelaskan atau berpengaruh terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari, selebihnya sebesar 29,3% dipengaruhi oleh variabel-variabel lain.</p> <p>Kata Kunci : Perjalanan Penumpang, Faktor yang Mempengaruhi, Analisis Regresi Linear Berganda</p> |
| | <p style="text-align: center;">ABSTRACT</p> <p><i>Transportation is supporting facilities to achieve the economy development of a region. The presence of transportation with optimal capacity, in this case the balance between demand for transport services with facilities and infrastructure, then economy development of the region can be achieved. The South East of Sulawesi have more than 200 islands dispread. So the ocean freight is very important to support or as the link to the islands. One of them is Muna Island and Buton Island.</i></p> <p><i>This Researched was used method is multiple linear regression analysis to determine the correlation of Independent variabels and dependent variabels. Amount of Respondent in this research is 81 people consisting of 49 people or 60,5% for departure to Raha Island and 32 people or 39,5% to Bau-Bau Island.</i></p> <p><i>Education, employment, amount of families, and journey destination are not significant influential to ocean freight passenger journey in Nusantara Kendari Port. Whereas income and cost have significant influential or have correlation to ocean</i></p> |

freight passenger journey in Nusantara Kendari Port with values of 0,093 and 0,000, determinant value (R^2) is 70,7%, and 29,3% influenced by other variables.

Keywords : *Passengers Journey, Influencing Factors, Analysis Multiple Linear Regression*

PENDAHULUAN

Perkonomian suatu wilayah tumbuh dan berkembang cepat umumnya berlokasi di tempat lintasan transportasi, baik transportasi darat, laut maupun udara. Untuk mencapai pengembangan ekonomi dari suatu wilayah memerlukan kapasitas angkutan yang optimal, dalam hal ini adanya keseimbangan antara permintaan akan jasa angkutan dengan sarana dan prasarana yang ada. Keberadaan jasa angkutan memegang peranan sangat penting dalam melakukan berbagai kegiatan, terutama untuk mewujudkan mobilitas serta arus manusia dan barang dari asal ke tujuan. Propinsi Sulawesi Tenggara memiliki wilayah daratan seluas $\pm 38.140 \text{ km}^2$ atau 3.814.000 Ha dan wilayah perairan (laut) diperkirakan seluas $\pm 110.000 \text{ km}^2$ atau 11.000.000 Ha. Luas daratan $\pm 38.140 \text{ km}^2$ terdapat ± 200 pulau tersebar di kawasan Provinsi Sulawesi Tenggara. Dengan demikian, transportasi laut merupakan suatu hal yang sangat mutlak bagi Provinsi Sulawesi Tenggara. Peranan angkutan laut selain sebagai jembatan terapung yang menghubungkan jalan yang terputus oleh adanya perairan juga sebagai sarana untuk memperlancar penyeberangan distribusi barang dan manusia.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

Transportasi merupakan bagian penting untuk menunjang kegiatan keseharian manusia. Nasution [1] menyatakan transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif.

B. Transportasi Laut

Transportasi laut adalah salah satu bentuk sistem transportasi yang diperlukan untuk menghubungkan daerah-daerah, menunjang pergerakan penumpang dan sarana penyeberangan distribusi barang yang dibatasi oleh perairan seperti laut, sungai ataupun danau.

C. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Transportasi

Faktor-faktor yang mempengaruhi di dalam alat transportasi antara lain: karakteristik perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, dan karakteristik transportasi [2].

D. Analisis Regresi Linear Berganda

Menurut Draper dan Smith [3] analisis regresi merupakan metode analisis yang dapat digunakan untuk menganalisis data dan mengambil kesimpulan yang bermakna tentang hubungan ketergantungan variabel terhadap variabel lainnya yang dinyatakan dengan persamaan linier $Y = a + bX$, dengan tujuan membuat prediksi tentang besarnya nilai Y (variabel terikat) berdasarkan nilai X (variabel bebas) tertentu.

Rumus regresi linear berganda [4] adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \dots (1)$$

Keterangan:

Y = Variabel terikat (nilai yang diprediksikan)

X = Variabel bebas

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

E. Pengujian Parameter Model Regresi Linear Berganda

Pengujian parameter ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel tidak bebas, baik secara serentak maupun secara parsial.

F. Analisis Chi Square (Uji χ^2)

Prosedur uji chi square adalah menabulasi (menyusun dalam bentuk tabel) suatu variabel dalam kategori dan menguji hipotesis bahwa frekuensi yang diobservasi (data yang diamati) tidak berbeda dari frekuensi yang diharapkan (frekuensi teoritis) [5]. Hipotesa nihil ditolak bila nilai *chi square* yang dihitung dari sampel lebih besar dari nilai *chi square* dalam tabel berdasarkan *level of significance* tertentu.

Ho diterima apabila: $\chi^2 < \chi^2_{\alpha}$; derajat bebas tertentu.

Ho ditolak apabila: $\chi^2 > \chi^2_{\alpha}$; derajat bebas tertentu.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Nusantara Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara melalui survei wawancara kepada penumpang (responden) dengan menggunakan daftar pertanyaan (kuisioner).

Untuk menentukan jumlah sampel dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan model rumus Slovin [6], yaitu:

$$N = \frac{N}{1 + N \cdot (e^2)} \dots\dots\dots (1)$$

dimana :

- n = Jumlah sampel
- N = Jumlah populasi
- e = Persentase yang dapat ditoleransi terhadap ketidak tepatan penggunaan sampel sebagai pengganti populasi (10%)

Dengan demikian jumlah sampel yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{\dots}{1 + \dots \cdot (0,1^2)} = 81 \text{ orang}$$

Sehingga besaran sampel yang diambil adalah 81 responden dengan tingkat kepercayaan 90%.

Karakteristik penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. berupa jumlah perjalanan, jenis kelamin, umur, pekerjaan, pendidikan terakhir, pendapatan perbulan, biaya, dan maksud perjalanan dikelompokkan dan diolah dengan analisis kualitatif. Kemudian disajikan dalam bentuk tabel sehingga di peroleh persentase karakteristik penumpang yang dominan terhadap pelaku perjalanan angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari dianalisa menggunakan analisis linear berganda dengan bantuan program SPSS versi 16.0.

Uji Simultan (Uji F)

Uji simultan terhadap pengaruh variabel independent secara bersama (uji F) adalah untuk mengetahui apakah semua variabel independent secara bersama-sama (simultan) dapat berpengaruh terhadap variabel dependent. Jika F hitung lebih besar dari F tabel, maka semua variabel

independent secara bersama-sama berpengaruh terhadap perubahan variabel dependent.

Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi dilakukan untuk melihat seberapa besar variabel-variabel independent secara bersama-sama mampu memberi penjelasan mengenai variabel dependen.

Uji Parsial (Uji t)

Uji parsial terhadap koefisien regresi (uji t) yaitu untuk melihat pengaruh setiap variabel independent (X) terhadap variabel dependent (Y). Jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel, maka masing-masing variabel independent tersebut berpengaruh terhadap variabel dependent.

Uji Multikolinearitas

Pengujian dilakukan apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas. Multikolinearitas dapat dilihat dari nilai *tolerance* dan nilai *variance inflation factor* (VIF). Jika nilai *tolerance* > 0,10 atau nilai VIF < 10, maka dapat dikatakan tidak ada multikolinearitas antara variabel bebas (independent).

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan tabel 1 diperoleh 49 orang atau 60,5% untuk keberangkatan tujuan Raha yang mendominasi perjalanan melalui angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari sedangkan untuk tujuan Bau-Bau terdiri dari 32 orang atau 39,5%.

Tabel 1. Jumlah Keberangkatan Tujuan Raha dan Bau-Bau

| Tujuan Keberangkatan | Jumlah Responden | Persen (%) |
|----------------------|------------------|------------|
| Raha | 49 | 60,5 |
| Bau-Bau | 32 | 39,5 |
| Jumlah | 81 | 100 |

A. Karakteristik

Berdasarkan tabel 2, perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari untuk keberangkatan tujuan Raha dan Bau-Bau didominasi dengan jumlah perjalanan sebanyak 1 (satu) kali dalam sebulan dengan tujuan Raha sebesar 48,1% dan tujuan Bau-Bau sebesar 30,9%.

Tabel 2. Jumlah Perjalanan Responden dalam Satu Bulan

| Frekuensi Perjalanan | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|----------------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| 1 | 39 | 25 | 48,1 | 30,9 |
| 2 | 6 | 4 | 7,4 | 4,9 |
| 3 | 4 | 3 | 4,9 | 2,5 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| > 4 | 0 | 2 | 0 | 1,2 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 3, dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa perjalanan responden dengan menggunakan angkutan laut melalui Pelabuhan Nusantara Kendari untuk tujuan Raha didominasi dengan penumpang pria sebesar 38,3% sedangkan tujuan Bau-Bau penumpang pria dan wanita sama sebesar 19,8%.

Tabel 3. Perjalanan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

| Jenis Kelamin | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|---------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| Pria | 31 | 16 | 38,3 | 19,8 |
| Wanita | 18 | 16 | 22,2 | 19,8 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 4, Usia responden yang mendominasi perjalanan untuk tujuan Raha dan Bau-Bau adalah 15 sampai dengan 30 yaitu sebesar 34,6% untuk tujuan Raha dan 21 % untuk tujuan Bau-Bau.

Tabel 4. Perjalanan Responden Berdasarkan Usia

| Usia (Tahun) | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|---------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| 0 – 15 | 2 | 1 | 2,5 | 1,2 |
| 15 – 30 | 28 | 17 | 34,6 | 21,0 |
| 30 – 45 | 14 | 9 | 17,3 | 11,1 |
| 45 – 60 | 5 | 5 | 6,2 | 6,2 |
| > 60 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 5, Tingkatan pendidikan terakhir untuk tujuan Raha didominasi dengan tamatan Strata (S1/S2/S3) sebesar 27,2% dan

untuk tujuan Bau-Bau di dominasi dengan tamatan SMA/Sederajat sebesar 19,8%.

Tabel 5. Perjalanan Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

| Pendidikan Terakhir | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|---------------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| Tidak Ada | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SD/Sederajat | 1 | 1 | 1,2 | 1,2 |
| SMP/Sederajat | 2 | 0 | 2,5 | 0 |
| SMA/Sederajat | 19 | 16 | 23,5 | 19,8 |
| Diploma (D1/D2/D3) | 5 | 1 | 6,2 | 3,7 |
| Strata (S1/S2/S3) | 22 | 12 | 27,2 | 14,8 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 6, jenis pekerjaan responden bervariasi dan yang mendominasi untuk keberangkatan tujuan Raha yaitu penumpang mahasiswa sebesar 16% sedangkan untuk keberangkatan tujuan Bau-Bau yang mendominasi yaitu penumpang dengan kategori pekerjaan lain-lain sebesar 11,1%.

Tabel 6. Perjalanan Responden Berdasarkan Pekerjaan

| Pekerjaan | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|-----------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| PNS | 12 | 6 | 14,8 | 7,4 |
| Karyawan Swasta | 10 | 5 | 12,3 | 6,2 |
| Pedagang | 2 | 4 | 2,5 | 4,9 |
| Petani | 1 | 2 | 1,2 | 2,5 |
| Mahasiswa | 13 | 6 | 16 | 7,4 |
| Lain-lain | 11 | 9 | 13,6 | 11,1 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 7, keberangkatan tujuan Raha didominasi dengan penumpang dengan kategori yang belum memiliki pendapatan sebesar 21% sedangkan keberangkatan tujuan Bau-Bau didominasi dengan penumpang yang memiliki pendapatan berkisar Rp. 2.000.000,- sampai dengan Rp. 4.000.000,- sebesar 13,6%.

Tabel 7. Perjalanan Responden Berdasarkan Pendapatan per Bulan

| Pendapatan (Rp.) | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|-----------------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| | Belum Ada | 17 | 10 | 21,0 |
| < 1.000.000 | 3 | 2 | 3,7 | 2,5 |
| 1.000.000 – 2.000.000 | 6 | 3 | 7,4 | 3,7 |
| 2.000.000 – 4.000.000 | 13 | 11 | 16,0 | 13,6 |
| 4.000.000 – 8.000.000 | 9 | 4 | 11,1 | 4,9 |
| > 8.000.000 | 1 | 2 | 1,2 | 2,5 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 8, penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusanantara Kendari memiliki variasi dalam melakukan perjalanan, baik itu sendiri maupun bersama keluarga. Untuk keberangkatan tujuan Raha dan Bau-Bau didominasi dengan perjalanan penumpang dengan sendiri sebesar 27,2% untuk tujuan Raha dan 23,5% untuk tujuan Bau-Bau.

Tabel 8. Perjalanan Responden Berdasarkan Jumlah Keluarga

| Jumlah Keluarga | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|-----------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| Sendiri | 22 | 19 | 27,2 | 23,5 |
| 2 | 16 | 10 | 19,8 | 12,3 |
| 3 | 6 | 2 | 7,4 | 2,5 |
| 4 | 4 | 0 | 4,9 | 0 |
| > 4 | 1 | 1 | 1,2 | 1,2 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 9, dalam melakukan perjalanan untuk keberangkatan tujuan Raha dan Bau-Bau didominasi dengan biaya pengeluaran berkisar Rp. 150.000,- sampai Rp. 250.000,- yaitu 39,5% untuk tujuan Raha dan 24,7% untuk tujuan Bau-Bau.

Tabel 9. Perjalanan Responden Berdasarkan Pendapatan per Bulan

| Biaya (Rp.) | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|-------------------|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| | < 150.000 | 5 | 0 | 6,2 |
| 150.000 – 250.000 | 32 | 20 | 39,5 | 24,7 |
| 250.000 – 350.000 | 8 | 6 | 9,9 | 7,4 |
| 350.000 – 450.000 | 2 | 2 | 2,5 | 2,5 |
| > 450.000 | 2 | 4 | 2,5 | 4,9 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

Berdasarkan tabel 10, kategori maksud perjalanan bervariasi, untuk keberangkatan tujuan Raha dan Bau-Bau didominasi dengan maksud perjalanan kategori lain-lain yaitu sebesar 24,7% untuk tujuan Raha dan 16% untuk tujuan Bau-Bau.

Tabel 10. Perjalanan Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan

| Maksud Perjalanan | Jumlah Responden | | Persen (%) | |
|--|------------------|-----------|-------------|-------------|
| | Raha | Bau-Bau | Raha | Bau-Bau |
| Urusan Kerja/Bisnis | 15 | 8 | 18,5 | 9,9 |
| Urusan Pendidikan (Kampus/Sekolah) | 2 | 3 | 2,5 | 3,7 |
| Sosial (Rekreasi, Olah Raga/Hiburan, dll.) | 10 | 7 | 12,3 | 8,6 |
| Belanja | 2 | 1 | 2,5 | 1,2 |
| Lain-Lain | 20 | 13 | 24,7 | 16 |
| Jumlah | 49 | 32 | 60,5 | 39,5 |
| Total | 81 | | 100 | |

B. Analisa Chi Square

Dari tabel 11 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,956. Karena nilai asymp sig. $0,956 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh atau hubungan antara pendidikan terhadap perjalanan.

Tabel 11. Uji Chi Square Pendidikan terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|--------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 5.046 ^a | 12 | .956 |
| Likelihood Ratio | 6.415 | 12 | .894 |
| Linear-by-Linear Association | .468 | 1 | .494 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

Dari tabel 12 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,795. Karena nilai asymp sig. $0,795 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh atau hubungan antara pekerjaan terhadap perjalanan.

Tabel 12. Uji *Chi Square* Pekerjaan terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|---------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 10.379 ^a | 15 | .795 |
| Likelihood Ratio | 10.769 | 15 | .769 |
| Linear-by-Linear Association | .528 | 1 | .467 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

Dari tabel 13 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,487. Karena nilai asymp sig. $0,487 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh atau hubungan antara pendapatan terhadap perjalanan.

Tabel 13. Uji *Chi Square* Pendapatan terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|---------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 14.519 ^a | 15 | .487 |
| Likelihood Ratio | 13.991 | 15 | .526 |
| Linear-by-Linear Association | .118 | 1 | .731 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

Dari tabel 14 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,258. Karena nilai asymp sig. $0,258 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh atau hubungan antara jumlah keluarga terhadap perjalanan.

Tabel 14. Uji *Chi Square* Jumlah Keluarga terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|---------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 14.519 ^a | 15 | .487 |
| Likelihood Ratio | 13.991 | 15 | .526 |
| Linear-by-Linear Association | .118 | 1 | .731 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

Dari tabel 15 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,000. Karena nilai asymp sig. $0,000 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh atau hubungan antara biaya terhadap perjalanan.

Tabel 15. Uji *Chi Square* Biaya terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|---------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 81.035 ^a | 12 | .000 |
| Likelihood Ratio | 60.851 | 12 | .000 |
| Linear-by-Linear Association | 54.649 | 1 | .000 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

Dari tabel 16 tersebut nilai asymp sig. sebesar 0,901. Karena nilai asymp sig. $0,901 > 0,1$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh atau hubungan antara maksud perjalanan terhadap perjalanan.

Tabel 16. Uji *Chi Square* Maksud Perjalanan terhadap Perjalanan

| | Value | df | Asymp. Sig. (2-sided) |
|------------------------------|--------------------|----|-----------------------|
| Pearson Chi-Square | 6.294 ^a | 12 | .901 |
| Likelihood Ratio | 6.054 | 12 | .913 |
| Linear-by-Linear Association | .003 | 1 | .956 |
| N of Valid Cases | 81 | | |

C. Nilai Hasil Uji F dan Signifikan

Berdasarkan hasil perhitungan diketahui bahwa nilai signifikan dan F hitung variabel bebas pada tabel tersebut yaitu signifikan $0,000 < 0,05$ dan F hitung $29,729 > F$ tabel 1,85, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel bebas yaitu; pendidikan terakhir (X1), pekerjaan (X2), pendapatan/bulan (X3), jumlah keluarga (X4), biaya (X5), dan maksud perjalanan (X6) mampu menjelaskan atau secara simultan atau bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu jumlah perjalanan (Y).

Tabel 17. Nilai Hasil Uji F dan Signifikan

| Model | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|--------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1 Regression | 24.938 | 6 | 4.156 | 29.729 | .000 ^a |
| Residual | 10.346 | 74 | .140 | | |
| Total | 35.284 | 80 | | | |

D. Koefisien Determinasi (R²)

Dari hasil regresi pengaruh variabel bebas yaitu; pendidikan terakhir (X1), pekerjaan (X2), pendapatan/bulan (X3), jumlah keluarga (X4), biaya (X5), dan maksud perjalanan (X6) terhadap

variabel terikat yaitu perjalanan (Y) diperoleh R-Square sebesar 0.707. Hal ini berarti variabel-variabel bebas mampu menjelaskan pengaruh terhadap variabel terikat sebesar 70,7%. Adapun sisanya dipengaruhi oleh variabel-variabel lain diluar variabel yang dikaji sebesar 29,3%.

Tabel 18. Koefisien Determinasi (R^2)

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .841 ^a | .707 | .683 | .37391 |

E. Hasil Uji Parsial (Uji t)

Berdasarkan tabel 19 Pada uji parsial (uji t), variabel bebas pendidikan (X1), pekerjaan (X2), jumlah keluarga (X4), dan maksud perjalanan (X6) tidak berpengaruh signifikan terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. Variabel pendapatan (X3) dan variabel biaya (X5) dengan kepercayaan 90% memiliki pengaruh signifikan sebesar 0,093 dan 0,000 terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari.

Tabel 19. Hasil Uji Parsial (Uji t)

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | -.160 | .315 | | -.509 | .612 |
| Pendidikan (X1) | .030 | .040 | .049 | .741 | .461 |
| Pekerjaan (X2) | -.012 | .029 | -.036 | -.410 | .683 |
| Pendapatan (X3) | -.060 | .035 | -.149 | -1.704 | .093 |
| Jumlah Keluarga (X4) | .060 | .044 | .089 | 1.349 | .181 |
| Biaya (X5) | .579 | .044 | .837 | 13.140 | .000 |
| Maksud Perjalanan (X6) | .010 | .026 | .024 | .362 | .718 |

F. Uji Multikolinieritas

Pada tabel 20 terlihat bahwa tidak ada variabel-variabel bebas yang memiliki nilai toleransi lebih besar dari 0,10 yaitu: 0,916; 0,524; 0,519; 0,902; 0,976; 0,889 dan tidak ada satu pun variabel bebas yang memiliki nilai VIF lebih dari 10 ($VIF < 10$) yaitu: 1,091; 1,907; 1,926; 1,109; 2,218; 1,025; 1,125 yang berarti tidak ada korelasi antara variabel bebas (independent).

Tabel 20. Uji Multikolinieritas

| Variabel | Indikator Multikolinieritas | | Korelasi | | | | | | |
|----------|-----------------------------|-------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Toleransi | VIF | | X1 | X2 | X3 | X4 | X5 | X6 |
| Y | | | 1 | 0.077 | 0.081 | -0.038 | 0.092 | 0.827 | -0.006 |
| X1 | 0.916 | 1.091 | 0.077 | 1 | -0.275 | 0.200 | 0.017 | 0.057 | -0.065 |
| X2 | 0.524 | 1.907 | 0.081 | -0.275 | 1 | -0.630 | 0.164 | 0.022 | 0.138 |
| X3 | 0.519 | 1.926 | -0.038 | 0.200 | -0.630 | 1 | 0.088 | 0.093 | -0.311 |
| X4 | 0.902 | 1.109 | 0.092 | 0.017 | 0.164 | 0.088 | 1 | 0.029 | -0.133 |
| X5 | 0.976 | 1.025 | 0.827 | 0.057 | 0.022 | 0.093 | 0.029 | 1 | -0.068 |
| X6 | 0.889 | 1.125 | -0.006 | -0.065 | 0.138 | -0.311 | -0.133 | -0.068 | 1 |

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

- 1) Pengguna angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari didominasi dengan penumpang untuk tujuan Raha. Dengan karakteristik reponden untuk tujuan Raha dan Bau-Bau yaitu: jumlah keberangkatan dalam sebulan didominasi dengan perjalanan penumpang sebanyak 1 kali dalam sebulan, jenis kelamin didominasi oleh pria, usia didominasi dengan variasi 15 sampai 30 tahun, pendidikan terakhir didominasi strata untuk tujuan Raha dan SMA untuk tujuan Bau-Bau, pekerjaan didominasi dengan kategori mahasiswa untuk tujuan Raha dan kategori lain-lain untuk tujuan Bau-Bau, pendapatan didominasi dengan variasi yang belum memiliki penghasilan untuk tujuan Raha dan antara Rp. 2.000.000,- sampai Rp. 4.000.000,- untuk tujuan Bau-Bau, jumlah anggota keluarga didominasi dengan perjalanan yang dilakukan sendiri, biaya didominasi dengan variasi Rp. 150.000,- sampai Rp. 250.000,-, dan maksud perjalanan didominasi dengan tujuan lain-lain.
- 2) Hasil analisa regresi linear berganda dengan program SPSS versi 16.0 menjelaskan bahwa pendidikan, pekerjaan, jumlah anggota keluarga, dan maksud perjalanan tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. Sedangkan pendapatan dan biaya dapat memberikan pengaruh signifikan terhadap perjalanan angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari. Hal ini dipertegas dengan nilai koefisien determinasi sebesar 0,707 atau 70,7% dapat menjelaskan pengaruh variabel pendapatan dan biaya terhadap perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan

Nusantara Kendari. Selebihnya sebesar 29,3% dipengaruhi oleh variabel lain.

B. Saran

- 1) Bagi para praktisi, hasil penelitian ini dapat menjadi acuan dalam melakukan penelitian di Pelabuhan Nusantara Kendari dengan menggunakan pendekatan selain regresi karena hasil yang didapat belum maksimum dapat digunakan langsung secara teknis atau fisik lapangan. Tetapi hanya dapat digunakan sebagai penelitian lanjutan perencanaan permodelan transportasi: Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution*), Pemilihan Moda (*Modal Split*), serta Penentuan Pergerakan (*Trip Assignment*).
- 2) Perlu dilakukan penelitian lanjutan di Pelabuhan Nusantara Kendari yang mempertimbangkan variabel-variabel lain misalnya karakteristik teknis dan analisis faktor untuk mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Nusantara Kendari.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [2] J. de D. Ortúzar and L. G. Willumsen, *Modelling Transport*, Second. England: John Wiley & Sons, 1994.
- [3] N. Draper and H. Smith, *Analisis Regresi Terapan Terjemahan oleh Bambang Sumantri*, Kedua. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1992.
- [4] O. Z. Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB, 2000.
- [5] Junaidi, "Prosedur Uji Chi-Square Transmigration and its Impact on Regional Development View Project," Jambi, 2010.
- [6] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2012.