

**PENGARUH USIA TERHADAP PERSEPSI PENILAIAN PEJALAN KAKI TERHADAP
JARAK LOKASI PEMBERHENTIAN ANGKUTAN UMUM KE LOKASI
TERMINAL PENUMPANG PELABUHAN KUMAI**

***THE EFFECT OF PUBLIC ON THE PERCEPTION OF THE PEDESTRIANS ASSESMENT
TO THE DISTANCE OF PUBLIC TRANSPORTATION STOPS TO THE LOCATION OF THE
PASSENGERS TERMINAL OF KUMAI PORT***

Win Akustia

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: win.akustia@yahoo.com](mailto:win.akustia@yahoo.com)

Diterima: 4 Februari 2014, Revisi 1: 25 Februari 2014, Revisi 2: 7 Maret 2014, Disetujui: 18 Maret 2014

ABSTRAK

Alih moda dengan cara berjalan kaki dari lokasi tempat pemberhentian angkutan umum menuju lokasi terminal penumpang angkutan laut di pelabuhan, merupakan proses alih moda yang harus diperhatikan dari berbagai aspek. Agar lebih terakomodasi terhadap semua kalangan (faktor usia), maka perlu dilihat pengaruh usia terhadap persepsi penilaian pada jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi terminal penumpang, dalam hal ini berlokasi di Pelabuhan Kumai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh usia pengguna jasa angkutan laut penumpang di Pelabuhan Kumai terhadap persepsi penilaian pejalan kaki terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai. Metoda yang digunakan adalah *Chy Square test*. Hasil analisis menunjukkan bahwa rata-rata responden menilai tidak terlalu jauh dan cenderung dekat, hasil uji hipotesis untuk tingkat kesalahan ($\sim$) antara 1-7% menunjukkan tidak terdapat perbedaan persepsi antar kelompok usia terhadap fasilitas alih moda berupa jarak berjalan kaki antara lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai. Kesimpulan dari hasil analisis adalah bahwa jarak antara tempat pemberhentian angkutan kota yang ada di Pelabuhan Kumai menuju Terminal penumpang angkutan laut sudah cukup memadai untuk dijangkau oleh segala kelompok usia, meskipun fasilitas yang tersedia tidak sempurna.

Kata Kunci: usia, alih moda, angkutan umum, terminal penumpang pelabuhan, *chy square test*.

ABSTRACT

Transfer mode by walking from the location of public transport stops to the location of the passenger sea transport terminal at the port, is the transfer mode which must be watched from various aspects. To be more accommodated to all people (age factor), it is necessary to see the effect of age on the perception of distance assessment on the location of public transport stops to the location of the passenger terminal, in this case located in the port of Kumai. This study aims to know the effect of age of passenger sea transportation service users at the Port of Kumai on the perception of the distance assessment between the location of public transport stops to the location of Kumai Port Passenger Terminal. The method used is Chy Square test. The analysis showed that the average of respondent judge not too far away and tend to close, the results of a hypothesis test for an error rate ($\sim$) between 1-7% showed no differences in perceptions between the age group of the transfer mode facility of walking distance between the location of public transportation stops to the location of Kumai Port Passenger Terminal. The conclusion from the analysis is that the distance between the public transportation stops in Kumai port to the passenger sea transport terminal is sufficient to reach by all age group, although the facility is not perfect.

Keywords: age, transfer modes, public transport, the passenger terminal at the port, *chy square test*.

PENDAHULUAN

Dalam melakukan perjalanan dari tempat asal ke tujuan akhir perjalanan, pada umumnya tidak hanya membutuhkan satu moda transportasi saja. Misal, setelah keluar dari rumah, berjalan kaki menuju lokasi pemberhentian angkutan umum, naik angkutan umum, kemudian melanjutkan ke tujuan akhir perjalanan dengan berjalan kaki. Dari proses ini, maka pelaku perjalanan membutuhkan layanan berjalan kaki, berupa trotoar atau pedestrian, untuk menuju lokasi pemberhentian angkutan umum dan membutuhkan layanan angkutan umum menuju lokasi terdekat dengan tujuan akhir perjalanan, berupa trayek-trayek angkutan umum, sebelum mengakhiri perjalanan menggunakan trotoar atau pedestrian.

Karakteristik orang sebagai objek yang dipindahkan dipengaruhi lingkungan tempatnya berada, ekonomi (tingkat pendapatan), status sosial, lokasi tujuan perjalanan, maksud perjalanan, jarak yang harus ditempuhnya dan faktor-faktor lain misalnya usia, jenis kelamin dan sebagainya. Sedangkan sebagai moda transportasi, orang melakukan pergerakan alamiah berupa berjalan kaki dengan karakteristik yaitu perjalanan jarak dekat, jalur tidak dapat dilewati kendaraan apapun, maksud perjalanan khusus, perjalanan jika lokasi asal dan tujuan di dalam bangunan, pergerakan alamiah dengan membawa barang yang terbatas, (http://eprints.undip.ac.id/42086/2/Iswara_Tyas_Mawening_21010111400048_BAB_II.pdf). Jadi jelaslah bahwa berjalan kaki dengan karakteristik yaitu perjalanan jarak dekat, pergerakan alamiah dengan membawa barang yang terbatas dipengaruhi juga oleh faktor usia.

Alih moda dengan cara berjalan kaki dari lokasi tempat pemberhentian angkutan umum menuju lokasi terminal penumpang angkutan laut di pelabuhan, merupakan proses alih moda yang harus diperhatikan dari berbagai aspek. Salah satu fasilitas alih moda yang sangat diperlukan oleh setiap penumpang dan calon penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir perjalanannya dengan menggunakan moda lain, adalah penilaian terhadap jarak. Agar lebih terakomodasi terhadap semua kalangan (faktor usia), maka perlu dilihat pengaruh usia terhadap persepsi penilaian pada jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi terminal penumpang, dalam hal ini berlokasi di Pelabuhan Kumai.

Dari kota Pangkalan Bun sebagai ibu kota Kota Waringin Barat menuju Pelabuhan Kumai, selain

menggunakan kendaraan pribadi, juga dilayani oleh angkutan kota dan taksi. Bila menggunakan angkutan kota, maka dari tempat naik turun penumpang di kawasan Pelabuhan Kumai untuk beralih moda menuju Terminal Penumpang, maka penumpang harus berjalan kaki kurang lebih 220 meter diatas jalan beraspal dan semen. Kondisi jalan untuk alih moda ini tidak dilengkapi atap, sehingga pada siang hari akan terasa panas. Keadaan ini tentu mempengaruhi persepsi penilaian penumpang terhadap jarak alih moda.

Permasalahannya adalah apakah persepsi penilaian terhadap jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke terminal penumpang di Pelabuhan Kumai dipengaruhi oleh faktor usia?

Maksud kajian ini adalah untuk mengkaji pengaruh usia terhadap persepsi penilaian pada jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi terminal penumpang di Pelabuhan Kumai, dengan tujuan untuk meningkatkan pelayanan alih moda sehingga faktor jarak tidak menjadi halangan bagi semua kelompok usia.

TINJAUAN PUSTAKA

Jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*) dari seluruh kegiatan lainnya, karena keperluan jasa transportasi akan mengikuti perkembangan kegiatan lain yang memanfaatkannya, sehingga transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, serta sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat (Aminah, n.d). Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, serta sistem kemasyarakatan, oleh karena itu transportasi perlu dijaga kelancarannya, termasuk saat alih moda. Sejalan dengan itu, Pelabuhan Kumai yang menjadi obyek tulisan ini perlu juga diperhatikan kelancaran saat penumpang beralih moda dari angkutan umum ke terminal penumpang atau sebaliknya. Untuk itu perlu kiranya diketahui persepsi penilaian penumpang dari segi usia, agar pelayanan yang baik berlaku kepada semua golongan usia.

Kualitas pelayanan menjadi kewajiban yang harus dilakukan oleh suatu badan usaha supaya mampu bertahan dan tetap mendapat kepercayaan pelanggan. Pola konsumsi dan gaya hidup

pelanggan menuntut perusahaan mampu memberikan pelayanan yang berkualitas. Keberhasilan badan usaha dalam memberi pelayanan yang berkualitas, dapat ditentukan dengan pendekatan kualitas pelayanan yang telah **Parasuraman et al.**, (dalam **Lupiyoadi, 2006**). Untuk itu badan usaha yang bergerak dalam bidang transportasi di sekitar Pelabuhan Kumai atau pihak regulator dapat kiranya membentuk suatu pelayanan yang baik terhadap penumpang, termasuk saat alih moda, sehingga penilaian penumpang dari segala kelompok usia terhadap kualitas pelayanan sesuai dengan harapannya.

Kualitas pelayanan adalah seberapa jauh perbedaan antara harapan dan kenyataan yang dirasakan oleh para pelanggan atas layanan yang diterima. Kualitas pelayanan dapat diketahui dengan cara membandingkan persepsi pelanggan atas layanan yang benar-benar diterima dengan layanan sesungguhnya yang diharapkan. Kualitas pelayanan menjadi hal utama yang diperhatikan serius dan melibatkan seluruh sumber daya yang dimiliki perusahaan. Mengacu pada pengertian kualitas pelayanan tersebut, maka konsep kualitas pelayanan adalah suatu daya tanggap dan realitas dari jasa yang diberikan perusahaan. Kualitas pelayanan harus dimulai dari kebutuhan pelanggan dan berakhir pada persepsi pelanggan (**Kotler, 1997**, dalam **Wisnalmawati, 2005**). Hal ini berarti bahwa kualitas yang baik bukanlah berdasarkan persepsi penyediaan jasa, melainkan berdasarkan persepsi pelanggan. Untuk itu perlu diketahui apa keinginan pelanggan melalui suatu survei, seperti pada kajian ini.

Pada dasarnya, kualitas produk atau jasa yang diberikan suatu badan usaha dan kepuasan pelanggannya berhubungan erat dengan keuntungan yang akan diperoleh perusahaan. Dengan kualitas produk yang memenuhi preferensi konsumen, akan mengikat pelanggan sehingga perusahaan tersebut tertanam dalam benak pelanggan. Hal ini, tentu saja menguntungkan perusahaan, karena pelanggan dapat melakukan promosi secara tidak langsung kepada teman, keluarga, ataupun kepada orang lain, untuk mengkonsumsi produk atau jasa dari perusahaan tersebut. Pada gilirannya, kepuasan pelanggan dapat menciptakan kesetiaan atau loyalitas pelanggan kepada perusahaan (**Kassali, 1998**). Menyangkut dengan tulisan ini, maka pelayanan dengan kualitas yang sesuai dengan harapan

pelanggan, membuat pelanggan tertarik untuk sering bepergian, otomatis juga lebih menguntungkan bagi semua pihak.

Kualitas pelayanan mengacu pada penilaian-penilaian pelanggan tentang inti pelayanan, yaitu si pemberi layanan itu sendiri atau keseluruhan organisasi pelayanan, sebagian besar masyarakat sekarang mulai menampakkan tuntutan terhadap pelayanan prima, mereka bukan lagi sekedar membutuhkan produk yang bermutu tetapi juga lebih senang menikmati kenyamanan pelayanan (**Roesanto, 2000**, dalam **Tasunar, 2006**). Oleh karena itu, dalam merumuskan strategi dan program pelayanan, organisasi harus berorientasi pada kepentingan pelanggan dan sangat memperhatikan dimensi kualitasnya (**Suratno & Purnama, 2004**). Mengingat pentingnya kualitas pelayanan ini, maka perlu dilakukan penelitian tentang kualitas pelayanan fasilitas alih moda, dari moda darat ke moda angkutan laut, berupa jarak lokasi tempat pemberhentian angkutan umum menuju ke lokasi terminal penumpang angkutan laut di Pelabuhan Kumai. Persoalannya adalah pelanggan pengguna fasilitas alih moda ini memiliki karakteristik yang berbeda-beda, baik dari segi gender, usia, tingkat pendidikan, atau jenis pekerjaannya, yang diduga memiliki nilai persepsi yang berbeda-beda juga terhadap kualitas pelayanan yang dirasakannya. Oleh karena itu, penelitian ini ditujukan untuk mengetahui ada atau tidaknya *Pengaruh Usia terhadap Persepsi Penilaian pada Jarak Lokasi Pemberhentian Angkutan Umum Ke Lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai*.

Di Indonesia kesadaran dan pilihan untuk berjalan kaki masih rendah, oleh karena itu pemerintah dapat menempuh beberapa cara untuk mendukung penduduknya berjalan kaki, antara lain dengan menyediakan fasilitas bagi pejalan kaki dan menempatkan pada posisi teratas dalam hirarki pengguna jalan. Beberapa hal penting yang diperlukan untuk keamanan berjalan kaki adalah : lebar trotoar minimal 2 m, lebih tinggi dari jalan raya, kecuali di tempat penyeberangan didesain melandai demi kenyamanan pejalan kaki dan pengguna kursi roda, menggunakan material yang dapat menyerap air, dan sedikit miring agar tidak ada genangan. (Bappenas, "Pedoman Perencanaan Mobilitas Perkotaan di Indonesia", Jakarta, 2014). Kondisi di tempat penelitian adalah tidak tersedia trotoar yang tersendiri, karena sebagian menyatu dengan jalan sehingga tidak ada perbedaan ketinggian, material tidak menyerap air dan terjadi

genangan pada tempat tertentu saat hujan. Kondisi seperti ini perlu diketahui tentang persepsi pejalan kaki dari semua kelompok umur saat berpindah dari tempat naik/ turun angkutan umum menuju terminal penumpang Pelabuhan Kumai.

Tahun 2005 Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda mengadakan penelitian di Jakarta, tentang seberapa jauh orang masih mau berjalan kaki. Respondennya adalah penumpang yang melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki menuju atau dari stasiun. Hasilnya adalah, maksimal orang masih mau berjalan kaki dengan jarak 400 m, (Studi Aksesibilitas Angkutan Umum Penumpang Lanjutan Pada Stasiun KRL Lintas Jabodetabek, 2005). Walaupun jarak antara tempat naik turun angkutan kota dan terminal penumpang Pelabuhan Kumai hanya 220 m, tetapi kondisinya tentu berbeda, karena penumpang angkutan jalan yang akan berganti moda dengan angkutan laut tidak melewati trotoar dengan fasilitas pendukung.

Mengacu pada sasaran SISTRANAS menurut versi **Dokumen SISTRANAS (2005)**, yaitu terciptanya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien tanpa mengorbankan *cost recovery* dalam pemberian pelayanan transportasi, maka sasaran SISTRANAS adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan rendah polusi, serta efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Berpedoman pada dokumen tersebut maka penelitian ini berkaitan erat dengan beberapa faktor, yaitu : terpadu (*integrated*) dan mudah dicapai (*convenient*). Masyarakat yang baru turun dari kendaraan angkutan umum lalu menuju terminal penumpang di Pelabuhan Kumai, dapat ditempuh secara mudah. Hal ini menciptakan keterpaduan antar moda, yaitu antara moda darat dengan moda laut.

Dharma Manullang (2007) yang mengkaji sampai sejauh mana pengaruh tingkat usia dalam menilai kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari mengatakan bahwa beberapa modalitas pengguna jasa, seperti jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, penghasilan rata-rata per bulan, keperluan atau tujuan perjalanan, cara memperoleh tiket, kelas kapal yang dipesan atau digunakan, serta frekuensi perjalanan yang pernah dilakukan dalam menggunakan kapal penumpang yang sama,

sangat mempengaruhi obyektivitas penilaiannya. Berkaitan dengan pernyataannya tersebut maka perlu dibuktikan apakah usia berpengaruh terhadap persepsi penilaian pada jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai.

Menurut M.N Nasution (2008) menguraikan, waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh bus untuk melakukan perjalanan dari satu tempat permulaan rute sampai ke ujung akhir. Nasution menguraikan waktu perjalanan merupakan fungsi panjang rute, waktu perjalanan juga fungsi kecepatan rata - rata kendaraan, dan menguraikan. Terdapat banyak faktor yang berpengaruh terhadap kecepatan rata - rata kendaraan seperti jarak antara pemberhentian bus, jumlah penumpang per trip, waktu naik dan turun rata - rata per penumpang, keadaan jalan, perilaku pengemudi, tanjakan, kemacetan lalu lintas dan lain - lain

Berkaitan dengan tulisan ini maka beberapa faktor tersebut dapat mempengaruhi penilaian seseorang terhadap perpindahan dari pemberhentian angkutan umum ke Terminal Penumpang di Pelabuhan Kumai. Faktor tersebut adalah : jarak, keadaan jalan, tanjakan dan kemacetan. Jarak, jelas sangat berpengaruh karena semakin jauh akan semakin lelah fisik seseorang untuk mencapainya, walaupun fisik seseorang masih dipengaruhi oleh faktor lain, seperti usia dan lain-lain.

Keadaan jalan juga mempengaruhi, karena jalan dengan perkerasan dan permukaan yang rata, tentu berbeda dengan jalan tanpa perkerasan dan permukaan yang tidak rata. Keadaan jalan dengan perkerasan dan permukaan rata akan dipilih seseorang, walaupun jaraknya sedikit lebih jauh dibandingkan dengan jalan tanpa perkerasan dan permukaan tidak rata. Hal ini salah satu yang mempengaruhi seseorang saat ditanya : Menurut anda apakah jarak antara A ke B jauh ? Seseorang tersebut bisa saja menjawab ya, dibandingkan dengan pertanyaan yang sama dari C ke D, padahal jarak dari C ke D lebih jauh. Tanjakan jelas sangat berpengaruh, karena jalan yang menanjak akan membuat seseorang cepat kelelahan, apalagi bila ditambah dengan beban barang yang dibawanya. Begitu juga dengan kemacetan, yang mempengaruhi waktu perjalanan. Saat berjalan kaki tetapi terjadi beberapa penundaan atau hambatan akibat keadaan tertentu yang menghambat seseorang bergerak bebas, pasti berpengaruh terhadap penilaian seseorang.

METODOLOGI PENELITIAN

Pengumpulan data dilakukan di Pelabuhan Kumai dengan cara menyebarkan kuesioner kepada penumpang kapal. Dari sejumlah responden yang didekati untuk bersedia menjawab kuesioner, akhirnya terkumpul 139 kuesioner yang terisi lengkap. Pengumpulan data juga dilakukan pada instansi terkait, serta hasil pengamatan langsung.

Analisis dilakukan dengan menggunakan metode Uji Kai Kuadrat, ditujukan untuk menguji apakah ada perbedaan yang cukup berarti atau signifikan antara jumlah pengamatan suatu obyek atau respon tertentu pada setiap klasifikasinya terhadap nilai harapannya (*expected value*) yang berdasarkan hipotesa nolnya. Di lain pihak, pengujian *Kai Kuadrat* dapat pula digunakan untuk menguji independensi antara suatu variabel terhadap variabel lainnya. Dalam metoda ini, H_0 dapat diuji sebagai berikut.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

dengan:

O_i = nilai pengamatan yang diperoleh pada kategori ke- i ;

E_i = nilai harapan (*expected value*) pada kategori ke- i .

Jika perbedaan antara O_i dan E_i relatif kecil, maka χ^2 juga akan semakin kecil, dan sebaliknya, jika perbedaan antara O_i dan E_i sangat besar, akan menyebabkan χ^2 menjadi besar. Konsekuensinya, semakin besar χ^2 , maka ada kemungkinan hasil pengamatan yang diperoleh selama penelitian bukan berasal dari populasi yang dijadikan dasar penentuan H_0 tersebut. Pada pengujian χ^2 ini, distribusi χ^2 memiliki derajat kebebasan sebesar $(k - 1)$ atau $df(k - 1)$. Untuk kasus satu macam sampel yang memiliki k kategori dan jumlah pengamatan sebesar N , maka setiap sel kategori mempunyai nilai

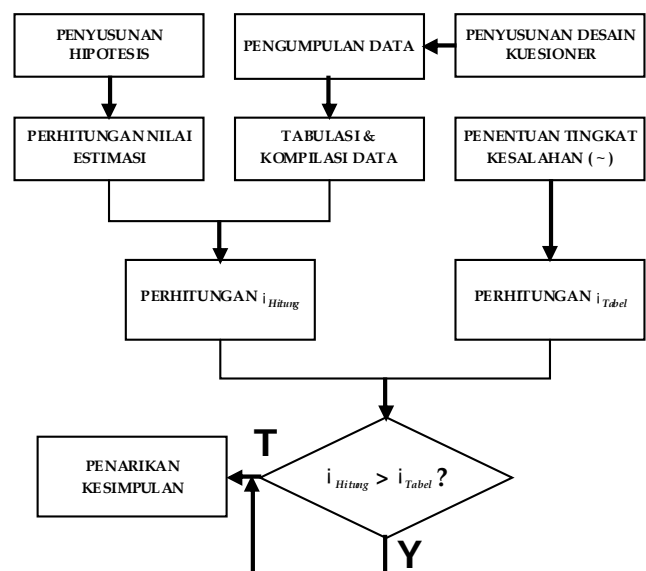
harapan (E_i) sebesar $\frac{N}{k}$. Jika H_0 menyatakan bahwa proporsi tiap kategori sama, maka dapat diharapkan bahwa $E_i = O_i$, sedangkan hipotesis alternatifnya adalah $E_i \neq O_i$. Berdasarkan uraian di atas, maka langkah-langkah yang dilakukan dalam penggunaan Uji Kai Kudrat adalah sebagai berikut:

1. Menyusun hipotesis;
2. Melakukan perhitungan χ^2_{Hitung} ;

3. Menentukan nilai kritis χ^2_{Tabel} berdasarkan tingkat kesalahan ($\sim$) sesuai yang diinginkan, yaitu $\chi^2_{adf(k-1)}$, kemudian membandingkan antara χ^2_{Hitung} dengan χ^2_{Tabel} . Jika χ^2_{Hitung} lebih kecil χ^2_{Tabel} maka H_0 diterima. Jika χ^2_{Hitung} lebih besar atau sama dengan χ^2_{Tabel} H_0 ditolak.

Dalam penelitian ini, karakteristik pelaku perjalanan ditinjau dari sisi usia yang dikelompokkan dalam 5 kategori, yaitu kurang dari 20 tahun, antara 21–30 tahun, antara 31–40 tahun, antara 41–50 tahun, dan lebih dari 50 tahun.

Dalam metode penyelesaian masalah, prosesnya diawali dari penyusunan desain kuesioner, yang selanjutnya dilakukan proses pengumpulan data di lokasi obyek penelitian. Dari hasil proses pengumpulan data, dilakukan proses kompilasi dan pentabulasian data, sesuai dengan kelompok usia dan nilai persepsi yang diberikan. Langkah berikutnya adalah penyusunan hipotesis, dengan hipotesis awal (H_0) yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan persepsi penilaian antar kelompok usia terhadap jarak lokasi pemberhentian angkutan umum ke lokasi terminal penumpang angkutan laut. Selanjutnya, dilakukan perhitungan nilai estimasi, sesuai hipotesis awal bahwa tidak ada perbedaan antar kelompok usia, dan dilakukan proses perhitungan nilai χ^2_{Hitung} dan χ^2_{Tabel} sesuai dengan tingkat kesalahan ($\sim$) yang diinginkan. Hasil perhitungan tersebut, selanjutnya dibandingkan dan, pada akhirnya, dilakukan penarikan kesimpulan. Secara sederhana, proses penyelesaian masalah tersebut di atas, disusun dalam suatu diagram yang disajikan pada gambar berikut.



Gambar 1. Diagram Metodologi Penyelesaian Masalah

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data dan informasi yang dihimpun dari lokasi survai meliputi gambaran umum obyek penelitian dan hasil pengumpulan opini pengguna jasa angkutan laut penumpang di Pelabuhan Kumai, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

Arus penumpang, realisasi S.d Triwulan IV tahun 2013 mencapai 298.488 Orang atau 108 % dari anggaran s.d Triwulan IV tahun 2013, hal ini dikarenakan meningkatnya kapal Penumpang dan Roro disamping Kapal Cruise yang menyinggahi Pelabuhan Kumai.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Kumai memiliki struktur organisasi yang ditetapkan oleh Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: Kep.17.F/kpl.16/p.III-97. Pelabuhan Cabang Kumai, sebelumnya merupakan pelabuhan kawasan dari Cabang Pelabuhan Pangkalan Bun Kabupaten Kotawaringin Barat, yang dalam perjalanannya dari zaman revolusi kemerdekaan dijadikan ajang konfrontasi antara Republik Indonesia dengan penjajah Belanda. Secara administratif masuk dalam wilayah Kecamatan Kabupaten Daerah Tingkat II Kotawaringin Barat Propinsi Kalimantan Tengah. Pelabuhan Kumai dengan luas wilayah 4.456 Km², secara historis dikenal sebagai pelabuhan yang memiliki arti penting di wilayah Kecamatan Kumai Kabupaten Kotawaringin Barat Propinsi Kalimantan Tengah. Posisi Pelabuhan Kumai dinilai cukup strategis dalam menunjang perekonomian Propinsi Kalimantan Tengah, utamanya untuk *hinterland* yang berpotensi menghasilkan produk perkebunan kelapa sawit berupa CPO (*Crude Palm Oil*) maupun PKO (*Palm Kernel Oil*), demikian juga dengan hasil hutan, seperti kayu dan *plywood*. Hasil hutan lain, seperti rotan dan sebagainya dari Sukamara, Seruyan, bahkan dari Sampit, serta hasil pertambangan daerah penyangga, yakni biji besi dari Lamandau, dan hasil bumi lainnya yang masih dalam tahap eksplorasi.

Hasil pengumpulan data wawancara penumpang angkutan laut di Pelabuhan Kumai, disusun dan dikompilasi menurut kelompok usia responden, nilai persepsi yang diberikan terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai, dan menurut kombinasi antara kelompok usia dan nilai persepsi terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai. Berdasarkan hasil survai,

diperoleh 139 responden dari 150 kuesioner yang disebar bersedia menjawab pertanyaan dalam kuesioner yang disusun. Hasil kompilasi data yang diperoleh, dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Hasil pengumpulan data menurut Kelompok Usia

Seperti dijelaskan sebelumnya, usia responden dikelompokkan dalam 5 kategori, yaitu kurang dari 20 tahun, antara 21–30 tahun, antara 31–40 tahun, antara 41–50 tahun, dan lebih dari 50 tahun. Hasil pengumpulan berdasarkan kelompok usia, tabel 1.

Tabel 1. Komposisi responden menurut Kelompok Usia

No	Kelompok Usia	Frekuensi Responden	%
1	< 20 Tahun	5	3.60
2	21 - 30 Tahun	59	42.45
3	31 - 40 Tahun	53	38.13
4	41 - 50 Tahun	20	14.39
5	> 50 Tahun	2	1.44
Total		139	100.00

Sumber: Hasil Survai, diolah

2. Hasil pengumpulan data menurut persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai

Seperti dijelaskan sebelumnya, penilaian responden terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai juga dikelompokkan dalam 5 kategori, yaitu 1 yang bermakna sangat jauh, 2 yang bermakna jauh, 3 yang bermakna sedang, 4 yang bermakna dekat, dan 5 yang bermakna sangat dekat. Hasil pengumpulan berdasarkan persepsi penilaian responden, tabel 2.

Tabel 2. Komposisi responden menurut Persepsi Penilaian Jarak Antara Lokasi Pemberhentian Angkutan Umum dan Lokasi terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

No.	Persepsi Penilaian	Frekuensi Responden	%
1.	Sangat Jauh	9	6.47
2.	Jauh	40	28.78
3.	Sedang	19	13.67
4.	Dekat	64	46.04
5.	Sangat Dekat	7	5.04
Total		139	100.00

Sumber: Hasil Pengolahan

Proses analisis diawali dengan menentukan hipotesis, perhitungan nilai aktual hasil survai,

perhitungan nilai estimasi, perhitungan nilai c_{Hitung} , perhitungan nilai c_{Tabel} berdasarkan standar *error* yang ditetapkan, uji hipotesis, dan terakhir, penarikan kesimpulan.

a. Hipotesis

Karena penelitian ini ditujukan untuk menguji adanya perbedaan persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai, dengan dugaan bahwa tidak ada perbedaan persepsi di antara kelompok usia, maka hipotesis penelitian ini adalah sebagai berikut.

H_0 : Tidak ada perbedaan persepsi penilaian kelompok usia terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai, menurut kelompok usia;

H_1 : Ada perbedaan persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai, menurut kelompok usia.

b. Perhitungan nilai aktual komposisi responden menurut kelompok usia dan persepsi terhadap nilai jarak antara lokasi pemberhentian

angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

Hasil perhitungan nilai aktual komposisi responden menurut kelompok usia dan persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai didasarkan pada hasil perhitungan tabulasi silang antara kelompok usia dan persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai. Hasil perhitungan tabulasi silang nilai aktual komposisi responden menurut kelompok usia dan persepsi penilaian terhadap jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai tersebut, tabel 3.

Nilai rata-rata sebesar 3.1439 menunjukkan bahwa rata-rata persepsi pengguna jasa angkutan laut penumpang di Pelabuhan Kumai menilai jarak berjalan kaki antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai tidak terlalu jauh dan cenderung dekat.

Tabel 3. Komposisi Responden menurut Kombinasi antara Kelompok Usia dan Persepsi Penilaian Jarak antara Lokasi Pemberhentian Angkutan Umum dan Lokasi terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

No	Kelompok Usia	Frekuensi Responden menurut Persepsi					Total
		Sangat Jauh	Jauh	Sedang	Dekat	Sangat Dekat	
1	< 20 Tahun	2	1	-	1	1	5
2	21 - 30 Tahun	4	22	8	21	4	59
3	31 - 40 Tahun	3	10	10	29	1	53
4	41 - 50 Tahun	-	6	1	12	1	20
5	> 50 Tahun	-	1	-	1	-	2
Total		9	40	19	64	7	139
		Rata-rata					3.1439

Sumber: Hasil Analisis

c. Perhitungan nilai estimasi komposisi responden menurut kelompok usia dan persepsi terhadap nilai jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

Berdasarkan data hasil tabel silang antara kelompok usia dan persepsi penilaian jarak antara lokasi

pemberhentian angkutan umum dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai, hasil perhitungan nilai estimasi dengan rata-rata deviasi nilai sebesar 1.563741. Nilai deviasi terbesar adalah 6.165468 yang terjadi pada kategori usia 21-30 tahun dan nilai persepsi 4 yang berarti bahwa jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

dekat dan nilai deviasi terkecil adalah 0.007194 yang terjadi pada kategori usia 41–50 tahun dan nilai persepsi 5 yang berarti bahwa jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai sangat dekat.

Hal ini memberi gambaran bahwa ada perbedaan secara signifikan antara data kondisi aktual dan data hasil perhitungan estimasi. Hasil perhitungan estimasi, disajikan pada tabel 4.

Tabel 4. Estimasi Komposisi Responden menurut Kombinasi antara Kelompok Usia dan Persepsi Penilaian Jarak antara Lokasi Pemberhentian Angkutan Umum dan Lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai

No	Kelompok Usia	Estimasi Frekuensi Responden menurut Persepsi					Total
		Sangat Jauh	Jauh	Sedang	Dekat	Sangat Dekat	
1	< 20 Tahun	0.3237	1.4388	0.6835	2.3022	0.2518	5.0000
2	21 - 30 Tahun	3.8201	16.9784	8.0647	27.1655	2.9712	59.0000
3	31 - 40 Tahun	3.4317	15.2518	7.2446	24.4029	2.6691	53.0000
4	41 - 50 Tahun	1.2950	5.7554	2.7338	9.2086	1.0072	20.0000
5	> 50 Tahun	0.1295	0.5755	0.2734	0.9209	0.1007	2.0000
Total		9.0000	40.0000	19.0000	64.0000	7.0000	139.0000

Sumber: Hasil Analisis

d. Perhitungan nilai c_{Hitung}

Berdasarkan hasil perhitungan nilai c_{Hitung} diperoleh gambaran bahwa menurut kelompok usia, nilai tertinggi dicapai oleh kelompok usia kurang dari 20 tahun, yaitu 12,4564, sedangkan terendah dicapai oleh kelompok usia di atas 50 tahun, yaitu 0,8234. Di sisi lain, menurut kelompok nilai persepsi, nilai tertinggi dicapai oleh nilai persepsi sangat jauh, yaitu 10,1665, sedangkan nilai

terendah dicapai oleh kelompok nilai persepsi sedang, yaitu 3,1049. Dari hasil perhitungan ini, total nilai c_{Hitung} diperoleh sebesar 24,6011. Hasil perhitungan secara lengkap berdasarkan kelompok usia dan persepsi penilaian jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai, disajikan pada tabel 5.

Tabel 5. Perhitungan Nilai c_{Hitung}

No	Kelompok Usia	Estimasi Frekuensi Responden menurut Persepsi					Total
		Sangat Jauh	Jauh	Sedang	Dekat	Sangat Dekat	
1	< 20 Tahun	8.6793	0.1338	0.6835	0.7365	2.2232	12.4564
2	21 - 30 Tahun	0.0085	1.4852	0.0005	1.3993	0.3562	3.2497
3	31 - 40 Tahun	0.0543	1.8084	1.0480	0.8660	1.0437	4.8204
4	41 - 50 Tahun	1.2950	0.0104	1.0996	0.8461	0.0001	3.2511
5	> 50 Tahun	0.1295	0.3130	0.2734	0.0068	0.1007	0.8234
Total		10.1665	3.7509	3.1049	3.8548	3.7239	24.6011

Sumber: Hasil Analisis

e. Perhitungan nilai c_{Tabel}

Perhitungan c_{Tabel} didasarkan pada ketentuan bahwa derajat kebebasan sebesar 16 yang diperoleh dari hasil perhitungan perkalian antara jumlah kelompok usia dikurangi satu dengan jumlah kelompok nilai dikurangi satu. Hasil perhitungan nilai c_{Tabel} berdasarkan standar error yang ditentukan berkisar antara 1–10%, disajikan pada tabel 6.

f. Uji Hipotesis

Berdasarkan hasil uji hipotesis, menunjukkan bahwa pada nilai standar error antara 1-7%, nilai c_{Tabel} lebih besar daripada nilai c_{Hitung} . Hasil perhitungan ini memberi gambaran bahwa hipotesis awal (H_0) diterima dan memberi makna bahwa tidak terlihat adanya perbedaan persepsi penilaian di antara kelompok usia terhadap persepsi penilaian jarak antara lokasi pemberhentian angkutan umum

dan lokasi terminal penumpang Pelabuhan Kumai. Sedangkan pada nilai standar *error* di atas 7%, diduga terjadi perbedaan persepsi. Hasil proses

analisis pengujian hipotesis dan penarikan kesimpulannya, secara rinci disajikan pada tabel 7.

Tabel 6. Perhitungan Nilai χ_{Tabel}

No	~	d(f - 1)	χ_{Tabel}
1	0.01	16	31.9999
2	0.02	16	29.6332
3	0.03	16	28.1907
4	0.04	16	27.1356
5	0.05	16	26.2962
6	0.06	16	25.5950
7	0.07	16	24.9901
8	0.08	16	24.4564
9	0.09	16	23.9774
10	0.10	16	23.5418

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 7. Perhitungan Uji Hipotesis

No	~	d(f - 1)	χ_{Tabel}	χ_{Hitung}	Kesimpulan
1	0.01	16	31.9999	24.6011	H_0 Diterima
2	0.02	16	29.6332	24.6011	H_0 Diterima
3	0.03	16	28.1907	24.6011	H_0 Diterima
4	0.04	16	27.1356	24.6011	H_0 Diterima
5	0.05	16	26.2962	24.6011	H_0 Diterima
6	0.06	16	25.5950	24.6011	H_0 Diterima
7	0.07	16	24.9901	24.6011	H_0 Diterima
8	0.08	16	24.4564	24.6011	H_0 Ditolak
9	0.09	16	23.9774	24.6011	H_0 Ditolak
10	0.10	16	23.5418	24.6011	H_0 Ditolak

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis ini, menunjukkan bahwa persepsi pengguna jasa angkutan laut penumpang di Pelabuhan Kumai terhadap jarak berjalan kaki antara lokasi pemberhentian angkutan umum dan lokasi Terminal Penumpang Pelabuhan Kumai memang tidak terlalu jauh dan cenderung dekat, ditinjau dari segi kelompok usia manapun, walau fasilitas yang tersedia tidak memenuhi syarat seperti yang ditunjukkan dari beberapa literatur yang ada untuk pejalan kaki dalam berpindah moda.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari hasil analisis adalah bahwa jarak antara tempat pemberhentian angkutan kota yang ada di Pelabuhan Kumai menuju Terminal Penumpang angkutan laut sudah cukup memadai untuk dijangkau oleh semua pejalan kaki dari semua kelompok usia dalam berpindah moda, meskipun dengan fasilitas yang minim.

REKOMENDASI

Agar pelayanan alih moda dapat lebih ditingkatkan maka untuk langkah selanjutnya, jalan antara pemberhentian angkutan kota ke terminal penumpang perlu dibuat berupa totoar yang lebih tinggi dari jalan dengan lebar minimal 2 m, mempunyai kemiringan agar tidak ada air yang tergenang dan menggunakan peneduh berupa atap.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pembimbing, Dr. Ir. L. Denny Siahaan., Ms.Tr (APU) dan Dr. Imbang Danadjaja., Ms.Tr.

DAFTAR PUSTAKA

Aminah, Siti., (n.d), *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*, Jurusan Ilmu

- Politik FISIP, Universitas Airlangga, <http://journal.unair.ac.id/file/PDF/Transportasi%20Publik%20dan%20Aksesibilitas.pdf>, diunduh tanggal 06 Mei 2014, Pukul 05:34PM;
- Bappenas, 2014, *"Pedoman Perencanaan Mobilitas Perkotaan di Indonesia"*, Jakarta.
- Dharma Manullang, 2007, *Pengaruh Usia Pengguna Jasa Kapal Terhadap Kualitas Keamanan dan Tindak Kejahatan Pada Pelabuhan Kendari*, ejournal.ukrida.ac.id/ojs/index.php/IMB/article/viewFile/516/503, diunduh pada 25 Agustus 2014, jam 08.01.
- Kassali, Reinald, 1998, *Membidik Pasar Indonesia: Segmentasi, Targeting*,
- Kotler, Philip, 1997, *Manajemen Jasa*, Edisi Pertama, Andi Offset, Jogjakarta;
- Kotler, Philip., 2000, *Manajemen Pemasaran Jasa Di Indonesia, Analisis Perencanaan, Implementasi, dan pengendalian*, (Edisi pertama), Alih Bahasa Susanto, AB., Penerbit Salemba Empat, Jakarta;
- Lupiyoadi, Rambat., 2004, *Manajemen Pemasaran Jasa: Teori dan Pratek*, PT Salemba Empat, Jakarta.
- M. N. Nasution, 2008., *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia Ciawi-Bogor.
- Parasuraman, A., Zeithaml, VA., & Berry, LL., 1988, *SERVQUAL: A Multi-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of The Service Quality*, *Journal of Retailing*, Vol. **64**, No. **1**, pp. 12;Panayides & Song
- Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda, 2005, *"Studi Aksesibilitas Angkutan Umum Penumpang Lanjutan Pada Stasiun KRL Lintas Jabodetabek"*.
- Suratno, FG, Sri., & Purnama, Nursya'bani., 2004, *Analisis Tingkat Kepuasan Wajib Pajak terhadap Kualitas Layanan Kantor Pelayanan Pajak Yogyakarta Dua*, *Sinergi Kajian Bisnis dan Manajemen*, Vol. **7**, No. **1**, pp. 69-87.
- Wisnalmawati, 2005, *Pengaruh Persepsi Dimensi Kualitas Layanan terhadap Niat Pembelian Ulang*, *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, No. **3**, Jilid **10**, 2005, pp. 153-165.
- [http://eprints.undip.ac.id/42086/2/Iswara Tyas Mawening 21010111400048_BAB_II.pdf](http://eprints.undip.ac.id/42086/2/Iswara_Tyas_Mawening_21010111400048_BAB_II.pdf), diunduh tanggal 13 Oktober 2014 jam 11.45.