

Karakteristik Penumpang Travel Jakarta-Bandung

Passengers Characteristics of Jakarta-Bandung Intercity Minibus

Andri Warman
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Muhammad Iqbal Firdaus
STMT Trisakti
stmt@indosat.ac.id
iqbal.firdaus@gmail.com

Indri Yusnita
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

ABSTRACT

The opening of Cipularang Toll Road in May 2005 has changed the movement pattern of passengers from Jakarta-Bandung and vice versa. Using factor analysis technique it is evident that the passengers require security, comfort and time travel as their important factors.

Keywords: passenger characteristics, intercity minibus, transportation, time travel

ABSTRAK

Diresmikannya Jalan Tol Cipularang pada Mei 2005, ternyata, membuat perubahan terhadap pola pergerakan penumpang dari Jakarta-Bandung, atau sebaliknya. Dengan menggunakan teknik analisis faktor, maka, tampak dengan jelas betapa para penumpang menginginkan keamanan, kenyamanan dan waktu tempuh yang memadai.

Kata kunci: *passenger characteristics, intercity minibus, transportation, time travel*

Pendahuluan

Diresmikannya Jalan Tol Cipularang pada Mei 2005, telah membuat perubahan yang berarti terhadap pola pergerakan arus kendaraan dan penumpang dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya.

Saat ini, walau bukan menjadi pilihan, akan tetapi, ada beberapa sarana alternatif bagi penumpang yang ingin bepergian ke Bandung; di antaranya, kereta api yang beroperasi dari Stasiun Gambir ke Bandung dengan waktu tempuh kurang

lebih 3 jam 30 menit, namun, kedatangan dan keberangkatannya acap tidak tepat waktu, atau bus dengan faktor keamanan serta terminal pemberhentian yang jauh dari pusat kota (Kuswati, 2009).

Akhirnya, para penumpang pun beralih ke jasa transportasi alternatif; yaitu minibus travel (*shuttle service*) dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya yang beroperasi hampir tiap waktu oleh lebih dari 8 (delapan) operator sebagai respon dari dibukanya jalur Tol Cipularang. Jasa

minibus travel ini memiliki berbagai kelebihan yang tidak dimiliki oleh sarana transportasi lainnya. Di antaranya frekuensi keberangkatan yang lebih sering, tujuan pemberhentian yang lebih banyak (bandingkan dengan bis yang hanya berhenti di terminal atau kereta yang hanya berhenti di stasiun), waktu tempuh yang lebih singkat karena melewati ruas tol Cipularang, serta tarif yang kompetitif dibanding dengan moda yang lain. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 1 (lampiran).

Setiap tahunnya, permintaan terhadap jasa transportasi ini semakin meningkat. Mengingat, pembangunan dan perkembangan suatu daerah transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam kaitannya memobilisasi pergerakan arus orang dan barang/jasa. Hal ini juga dapat menjadi indikasi maju atau tidaknya suatu daerah, dengan melihat bagaimana suatu sistem transportasi mampu memenuhi kebutuhan penduduknya. Faktor keamanan, kenyamanan, keandalan, kemudahan akses, dan kecepatan adalah parameter bagaimana suatu sistem transportasi dapat dinyatakan baik atau tidak (Arisandi, 2010). Secara tegas dapat dikatakan, transportasi juga didorong karena adanya peningkatan *value* dari benda atau orang apabila ada perpindahan dari tempat asal ke tempat tujuan. Bahkan, meningkatnya kegiatan pariwisata di Kota Bandung juga memberikan kontribusi yang besar bagi semakin banyaknya penduduk Jakarta yang bepergian ke Kota Bandung.

Banyak penelitian yang telah menunjukkan bahwa untuk meningkatkan penggunaan transportasi umum, maka, sarana tersebut harus didesain sedemikian rupa sehingga mampu mengakomodasi tingkatan pelayanan yang dibutuhkan oleh

penggunanya karena, adanya faktor-faktor yang membuat pengguna enggan menggunakan transportasi umum adalah akibat dari kebutuhan akan ketidaktergantungan jadwal, keamanan dan keselamatan, dan imej yang ditangkap oleh pengguna tersebut terhadap sarana transportasi umum (Susilo, Santosa, Parikesit, 2007; Batau, Hussin, Zakaria dan Zakaria, 2010)

Hal ini sangat penting untuk diperhatikan, mengingat penggunaan transportasi secara massal, dalam berbagai hal sangat memberikan kontribusi positif. Secara ekonomi, penghematan waktu dan biaya dapat dilakukan (Hammad dan Hasan, 2010), belum lagi dari sudut pandang lingkungan seiring dengan tren perlunya meningkatkan kepedulian terhadap issue global warming dan tuntutan mobilisasi yang semakin cepat dan masal yang semakin menguatkan pentingnya penggunaan sarana transportasi publik baik di negara maju maupun negara berkembang. Bahkan, di negara-negara maju, peraturan lalu lintas dibuat sedemikian rupa sehingga membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mereka beralih ke transportasi publik.

Oleh karena itu, persepsi konsumen sangat mempengaruhi tingkat penggunaan angkutan publik, terutama di kota-kota besar (Duleba, Mishina, Shimazaki 2012; Cerna, Cerny, Pribyl, 2011). Meminjam Susilo, Santoso dan Juwono (2009), ada beberapa hal yang dapat dijadikan parameter mengenai penggunaan sarana transportasi umum; yaitu frekuensi penggunaannya baik hari kerja maupun akhir pekan, harga yang harus dibayar untuk dapat menggunakan layanan transportasi publik tersebut, alasan untuk menggunakan dan tidak menggunakan, pengalaman sebelumnya dalam menggunakan sarana

transportasi publik, dan yang terakhir adalah parameter kepuasan dan tingkat kepentingan dari layanan yang diberikan.

Penelitian ini dilakukan pada September 2012, di enam tempat keberangkatan minibus travel jurusan Bandung-Jakarta, bertujuan untuk mengkaji karakteristik para penumpang agar didapatkan profil penumpang disertai dengan analisis terhadap faktor yang membuat mereka menggunakan sarana transportasi tersebut.

Adapun, populasi dalam penelitian ini adalah para penumpang yang menggunakan jasa minibus travel rute Jakarta-Bandung dengan titik keberangkatan di Jakarta dari berbagai operator yaitu Xtrans, DayTrans, Cipaganti CITI Trans, Transline, dan Baraya Travel. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 2 (lampiran).

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis faktor; yaitu sebuah analisis statistika yang bertujuan untuk mereduksi dimensi data dengan cara menyatakan variabel asal sebagai kombinasi linear sejumlah faktor hingga sejumlah faktor tersebut mampu menjelaskan sebesar mungkin keragaman data yang dijelaskan oleh variabel asal.

Model analisis faktor adalah:

$$\begin{aligned} X_1 &= c_{11}F_1 + c_{12}F_2 + c_{13}F_3 + \dots + c_{1m}F_m + \varepsilon_1 \\ X_2 &= c_{21}F_1 + c_{22}F_2 + c_{23}F_3 + \dots + c_{2m}F_m + \varepsilon_2 \\ X_3 &= c_{31}F_1 + c_{32}F_2 + c_{33}F_3 + \dots + c_{3m}F_m + \varepsilon_3 \\ &\dots \\ X_p &= c_{p1}F_1 + c_{p2}F_2 + c_{p3}F_3 + \dots + c_{pm}F_m + \varepsilon_p \end{aligned}$$

atau

$$\begin{matrix} \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \\ \dots \\ X_p \end{bmatrix} &= & \begin{bmatrix} c_{11} & c_{12} & c_{13} & \dots & c_{1m} \\ c_{21} & c_{22} & c_{23} & \dots & c_{2m} \\ c_{31} & c_{32} & c_{33} & \dots & c_{3m} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ c_{p1} & c_{p2} & c_{p3} & \dots & c_{pm} \end{bmatrix} & \begin{bmatrix} F_1 \\ F_2 \\ F_3 \\ \dots \\ F_m \end{bmatrix} & \begin{bmatrix} e_1 \\ e_2 \\ e_3 \\ \dots \\ e_p \end{bmatrix} \\ (p \times 1) & & (p \times m) & & (m \times 1) \end{matrix}$$

X_1, X_2, \dots, X_p adalah variabel asal

F_1, F_2, \dots, F_m adalah faktor bersama (*common factor*)

c_{ij} adalah bobot (*loading*) dari variabel asal ke- i pada faktor ke- j

$\varepsilon_1, \varepsilon_2, \dots, \varepsilon_p$ adalah error

Secara ringkas, kerangka teoretis pemikiran dalam penelitian ini digambarkan pada Gambar 1 (lampiran).

Hasil dan Pembahasan

Keamanan, Kenyamanan, dan Kebersihan

Dari hasil kuesioner yang disebar-kan kepada para responden didapatkan hasil dan diskusi seperti pada Gambar 2 (lampiran).

Gambar 2 menunjukkan bahwa lebih dari 50% responden adalah pengguna Cipaganti, diikuti oleh XTrans dan Baraya. Hal ini didasari Cipaganti merupakan operator yang pertama kali mengembangkan bisnis layanan transportasi dengan alternatif rute yang terbanyak di antara operator lainnya. Yang menarik adalah perbedaan antara pengguna Baraya Travel dan Xtrans yang merupakan pesaing langsung yang saling berhadap-hadapan, di antaranya, keduanya memiliki harga tiket dan fasilitas minibus yang hampir sama.

Tabel 3 Pengguna Cipaganti Ditinjau dari Pendapatan/bulan

Penghasilan	Persentase
<Rp1.500.000	28
≥Rp1.500.000 – Rp2.999.999	40
≥Rp3.000.000 – Rp4.999.999	28
≥Rp5.000.000 – Rp9.999.999	4
≥Rp10.000.000	-

Sumber: Data Primer

Dari sisi pendapatan per bulan, ternyata, para pengguna Cipaganti didominasi oleh 40%, responden yang berpendapatan antara Rp1.500.000 - <Rp3.000.000 per bulan, kemudian diikuti oleh 32% responden yang berpenghasilan lebih dari Rp3.000.000 per bulannya. Bila dibandingkan dengan para pengguna Baraya Travel dan XTrans terlihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Pengguna Baraya Travel dan XTrans Ditinjau dari Pendapatan/bulan

Penghasilan	Persentase
<Rp1.500.000	28
≥Rp1.500.000 – Rp2.999.999	31
≥Rp3.000.000 – Rp4.999.999	22
≥Rp5.000.000 – Rp9.999.999	14
≥Rp10.000.000	5

Sumber: Data Primer

Di sini terlihat dengan jelas komposisi pendapatan yang lebih merata di antara responden yang berpendapatan dengan kisaran Rp1.500.000 - <Rp3.000.000

sedikit mendominasi di angka 31%. Fakta lain, banyak juga responden dengan pendapatan kurang dari Rp1.500.000 per bulan; yakni mahasiswa/pelajar yang menggunakan Baraya maupun DayTrans karena faktor pemilihan harga yang menurut mereka menjadi pertimbangan utama. Selain itu, kedua operator tersebut juga memberikan harga tiket yang relatif lebih murah bila dibandingkan dengan Cipaganti. Namun, berdasarkan pengamatan langsung, hal ini harus dikompensasikan dengan fasilitas di dalam minibus yang sedikit di bawah Cipaganti, interior bus agak sempit.

Kenaikan harga tiket sebesar 10% dan penambahan waktu tempuh selama 30 menit terhadap keinginan untuk berpindah alat transportasi lain

Ketika ditanyakan apakah mereka akan berpindah menggunakan transportasi lain jika terjadi kenaikan tiket sebesar 10%, hasilnya, 2/3 responden akan berpindah menggunakan jasa transportasi lainnya atau kendaraan pribadi. Hal ini memberikan implikasi, responden sangat sensitif terhadap perubahan harga sehingga mengakibatkan persaingan dengan alat transportasi lain, seperti bus, kereta api atau bahkan kembali menggunakan kendaraan pribadi yang hasilnya terlihat seperti Gambar 3.

Yang terlihat 40% responden akan berpindah menggunakan jasa transportasi dengan menggunakan kendaraan pribadi, kemudian diikuti oleh kereta api dan bus yang masing-masing 32% dan 28%. Hal ini berarti, sebenarnya mereka memiliki kendaraan pribadi tetapi lebih memilih menggunakan jasa minibus karena berbagai faktor. Jika kenaikan harga sebesar

10% membuat mereka kembali menggunakan kendaraan pribadi, maka, mereka dapat dianggap turut memberikan kontribusi atas kepadatan kendaraan di Bandung. Bagan dapat dilihat pada Gambar 3.

Selanjutnya, apabila ada penambahan waktu tempuh selama 30 menit dari waktu tempuh sekarang, ternyata, hasilnya hampir sama dengan kenaikan harga 10%. Yakni, sebanyak 61% responden akan pindah apabila hal semacam itu terjadi. Hal ini menunjukkan, bukan hanya harga yang terjangkau tetapi juga kecepatan/waktu tempuh yang sangat dibutuhkan oleh para penumpang ketika mereka ingin pergi ke Bandung.

Dari mereka yang menyatakan pindah, terlihat bahwa kendaraan pribadi masih menjadi pilihan utama. Yakni sebesar 42%, kemudian diikuti oleh penggunaan kereta api sebesar 33% dan 25% sisanya akan menggunakan bus. Walaupun demikian, secara keseluruhan, responden masih tetap akan menggunakan sarana transportasi umum untuk pergi ke Bandung. Untuk itu, diperlukan analisis lebih lanjut, agar diketahui secara tepat apa yang menyebabkan mereka berpindah ke kereta api atau bus. Bagan dapat dilihat pada Gambar 4.

Faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan penggunaan minibus travel Jakarta-Bandung

Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan penggunaan jasa transportasi minibus travel Jakarta-Bandung digunakan teknik faktor analisis; yaitu suatu teknik untuk mereduksi data dengan sejumlah variabel dalam jumlah besar dapat dikurangi men-

jadi beberapa variabel atau faktor saja, yang dianggap mewakili variabel-variabel tersebut. Uji KMO *Measure Sampling Adequacy* dan *Bartlett Test* mendapatkan nilai KMO-Bartlett sebesar 0.848 dan signifikansi sebesar 0.000. Hal ini bermakna, bahwa variabel dan sampel sudah cukup dan dapat dianalisis lebih lanjut karena nilai KMO-Bartlett >0.5 dan $df <0.005$. Hasil uji dapat dilihat pada Gambar 5.

Selanjutnya, nilai MSA (*Measure Sampling Adequacy*) didapatkan bahwa semua nilai MSA dari masing-masing variabel lebih dari 0.5. Bila nilai MSA >0.5 maka artinya bisa diprediksi dan dianalisis lebih lanjut, sedang bila MSA <0.5 maka variabel tidak bisa diprediksi dan tidak bisa dianalisis lebih lanjut.

Langkah selanjutnya adalah melakukan proses ekstraksi dari variabel yang ada dengan metode *Principal Component Analysis* dan menghasilkan nilai *communalities*; yaitu nilai yang menunjukkan sumbangan tiap item terhadap faktor yang terbentuk. Semakin tinggi nilai *communalities* yang terbentuk, maka, semakin erat pula hubungan variabel tersebut dengan faktor yang nantinya akan terbentuk. Setelah itu, item-item tersebut diekstraksi dengan menggunakan metode rotasi *Varimax with Kaiser Normalization* untuk menentukan berapa banyak faktor yang terbentuk dengan cara melihat *Eigenvalues*; apakah ≥ 1 atau tidak. Bila nilai *Eigenvalues* ≥ 1 maka kelompok tersebut dinyatakan sebagai pembentuk faktor. Hasil dapat dilihat pada Tabel 4.

Dari hasil ekstraksi, didapatkan ada 2 komponen pembentuk faktor karena keduanya mempunyai nilai *Eigenvalue* ≥ 1 .

Setelah itu dilakukan rotasi dengan

metode Varimax with Kaiser Normalization, maka, didapatkan tabel Rotated Component Matrix untuk mengetahui distribusi variabel terhadap faktor yang terbentuk. Penelitian ini menggunakan nilai *loading factor* minimal 0.6 agar variabel tersebut masuk ke dalam faktor yang terbentuk (Tabel 5).

Dari Tabel 5 dapat disimpulkan faktor-faktor yang terbentuk sebagai berikut.

a. Faktor ke 1 dengan komponen sebagai berikut

1. Jaminan keselamatan penumpang (0.704);
2. Kenyamanan di dalam kendaraan (0.613);
3. Tempat menunggu kendaraan (0.619);
4. Sarana pendukung operasional (0.792);
5. Rute yang terjadwal dengan baik (0.729).

b. Faktor ke 2 dengan komponen

1. Waktu tempuh (0.820);
2. Kecepatan (0.800).

Dengan melihat analisis di atas, maka, dapat diperkirakan bahwa faktor kenyamanan infrastruktur berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi minibus travel Jakarta-Bandung. Menurut pengamatan, sejauh ini, sebagian besar operator jasa transportasi tersebut memiliki kendaraan dalam keadaan baru yang cukup, ruang tunggu yang nyaman tetapi tidak di semua tempat pemberangkatan, dan juga operator jasa transportasi memperlakukan kebijakan bahwa walaupun hanya ada satu penumpang minibus tetap jalan. Ada dua hal yang memperoleh nilai r di bawah; yaitu kenyamanan dan tempat menunggu kendaraan. Diperkirakan

karena ada beberapa minibus travel seperti disebutkan di awal pembahasan yang mencoba di segmen lebih murah. Hal ini berimplikasi pada kapasitas penumpang per kendaraan yang berbeda-beda. Sebagai contoh, hasil pengamatan menunjukkan minibus travel CitiTrans yang berkapasitas 8 maksimum penumpang bila dibandingkan dengan Baraya Travel yang berkapasitas di atas 10 penumpang.

Faktor kedua, waktu tempuh dan kecepatan memiliki r di atas 0.7 yang berarti mereka memiliki hubungan sangat kuat terhadap permintaan penggunaan jasa transportasi tersebut. Karena, menurut pengamatan, minibus travel memiliki waktu tempuh di atas dua sarana transportasi lainnya; bus dan kereta api. Kecepatan dan waktu tempuh adalah dua hal yang saling terkait satu sama lainnya, sehingga, apabila ada satu perubahan dalam faktor ini, maka, akan memengaruhi pemilihan moda transportasi substitusi yang penumpang anggap dapat memenuhi kebutuhannya. Pada penelitian ini terlihat, bahwa sebagian penumpang memilih kembali ke kendaraan pribadi, bus dan kereta api.

Simpulan

Karakteristik pengguna angkutan umum jenis minibus travel Jakarta-Bandung umumnya didominasi oleh mereka yang berpenghasilan menengah dan sebagian mereka cenderung sensitif terhadap kenaikan harga dan penambahan waktu tempuh. Apabila hal tersebut terjadi, maka, lebih dari separuh penumpang akan berpindah kembali menggunakan kendaraan pribadi mereka.

Faktor utama yang memengaruhi

mereka memilih menggunakan minibus travel Jakarta-Bandung adalah kenyamanan serta kecepatan dan waktu tempuh. Para penumpang beranggapan, ketiga hal tersebut yang menjadikan mereka beralih dari kendaraan pribadi atau pindah dari menggunakan bus atau kereta sebelumnya.

Distinctive feature atau kelebihan unik dari masing-masing operator minibus travel Jakarta-Bandung harus lebih diutamakan, agar dapat menambah atau mempertahankan penumpang, mengingat, banyak operator yang berpartisipasi dalam bisnis jenis ini. Contoh yang dapat diterapkan adalah pengadaan *wifi* di kendaraan, peningkatan fasilitas di tempat tunggu atau pemberangkatan dan lain-lain. Hal ini untuk memberikan pelayanan yang optimal, dengan harapan, walau terjadi kenaikan harga atau adanya penambahan waktu tempuh karena faktor lain, penumpang tidak hilang karena mereka mendapatkan *value* lebih yang tidak bisa didapatkan dari operator lain atau jika mereka pindah menggunakan sarana transportasi yang lain.

Daftar Pustaka

- Batau, MFA, et al. 2010. Service Quality of Malaysian Public Transports: A Case Study in Malaysia. *Cross-Cultural Communication* 6(2): 84.-89. Gale Art, Engineering & Social Lite Package. [11 November 2012].
- Duleba, S., Mishina, T & Shimazaki, T. (2012). A Dynamic Analysis on Public Bus Transport's Supply Quality by Using AHP. *Transport* 27(3): 268-275. Gale Art, Engineering & Social Lite Package. [11 November 2012].
- Hammad, AA. & Hasan, MK. 2010. Intercity Bus Scheduling for the Saudi Public Transport Company to Maximize Profit and Yield Additional Revenue. *Journal of Service Science and Management* 3(3): 373 - 382. Gale Art, Engineering & Social Lite Package. [11 November 2012].
- Kuswati, A. 2009. Karakteristik Permintaan angkutan penumpang Koridor Jakarta-Bandung. *Warta Perhubungan* 21(2), 183 – 197.
- Subiakto. 2008. Preferensi Pengguna dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Jalan yang Mendukung Pelabuhan di Kabupaten Belitung. [Tesis]. Universitas Diponegoro Semarang.
- Susilo O. Y., Santosa W, & Joewono T. B. 2009. An exploration of Public Transport Users' Attitudes and Preferences Towards Various Policies in Indonesia: Some Preliminary Results. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*.8: 299 – 314.
- Zaman, H. & Habib K. M. N. 2009. Commuting Mode Choice in the Context of Travel Demand Management (TDM) Policies: An Empirical Investigation in Edmonton, Alberta, Canada. *J. Civil Engineering* 38: 433 – 443.

Lampiran

Tabel 1 Jumlah Pengguna Minibus Travel Jakarta – Bandung

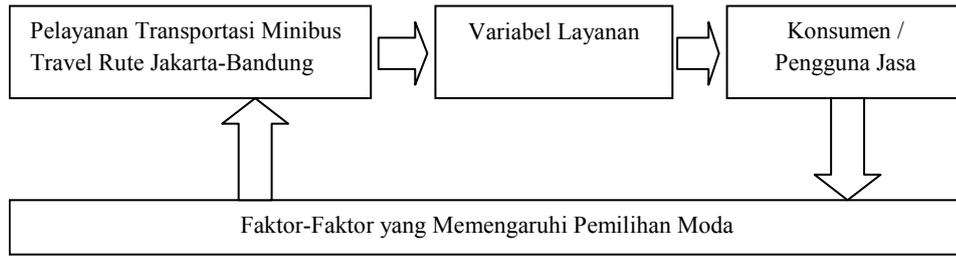
Nama Operator	Tahun		
	2006	2007	2008
Cipaganti	40.713	50.161	54.001
XTrans	51.211	68.013	62.304
DayTrans	42.187	48.766	50.287
CitiTrans	43.226	51.376	57.593
Transline	38.990	41.323	44.546
Travel Buah Batu	36.602	44.895	47.803

Sumber: Repository perpustakaan UPI (2012)

Tabel 2 Profil Demografis

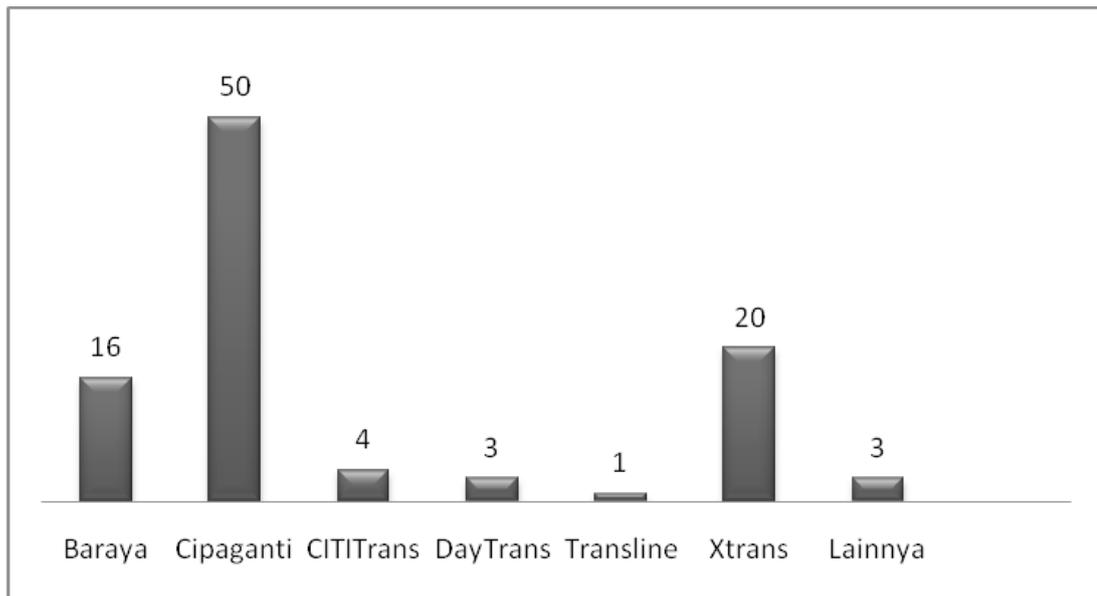
	Deskripsi	N	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	34	35.1%
	Perempuan	63	64.9%
	<i>Total</i>	<i>97</i>	<i>100%</i>
Pendidikan	≤ SMA	17	17.5%
	Diploma	32	33%
	Sarjana	44	45.4%
	Pasca Sarjana	4	4.1%
	<i>Total</i>	<i>97</i>	<i>100%</i>
Usia	≤ 20 Tahun	9	9.3%
	21 – 30 Tahun	41	42.3%
	31 – 40 Tahun	30	30.9%
	41 – 50 Tahun	15	15.5%
	≥ 51 Tahun	2	2.1%
	<i>Total</i>	<i>97</i>	<i>100%</i>
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	23	23.7%
	PNS	37	38.1%
	Pegawai Swasta	27	27.8%
	Wiswasta	5	5.2%
	Profesional	3	3.1%
	Lain-lain	2	2.1%
	<i>Total</i>	<i>97</i>	<i>100%</i>
	Pendapatan/bulan	≤Rp1.499.999	25
Rp1.500.00 – Rp2.999.999		33	34%
Rp3.000.000 – Rp4.999.999		28	28.9%
Rp5.000.000 – Rp9.999.999		7	7.2%
≥Rp10.000.000		4	4.1%
<i>Total</i>		<i>97</i>	<i>100%</i>

Sumber: Data Primer (2012)



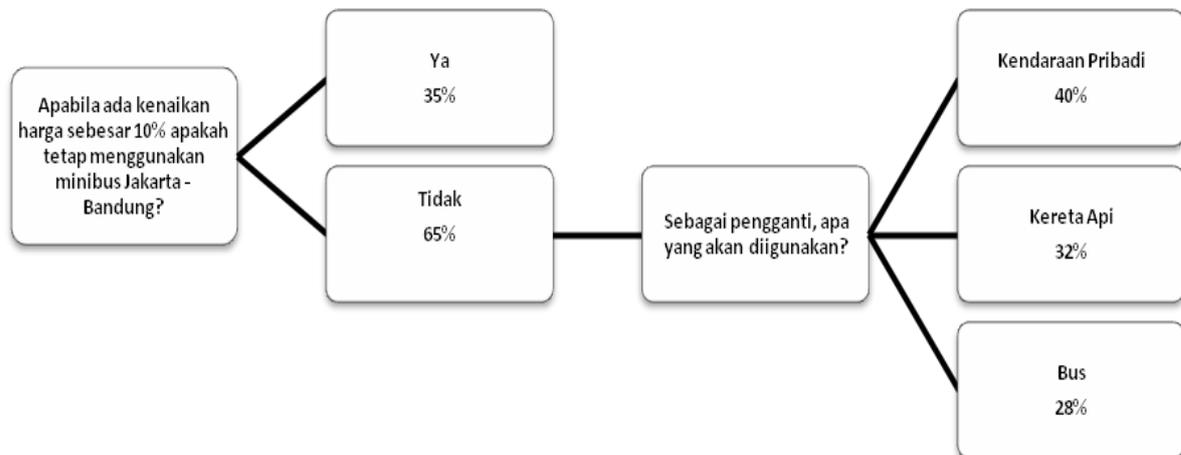
Sumber: Data Primer

Gambar 1 Kerangka Penelitian



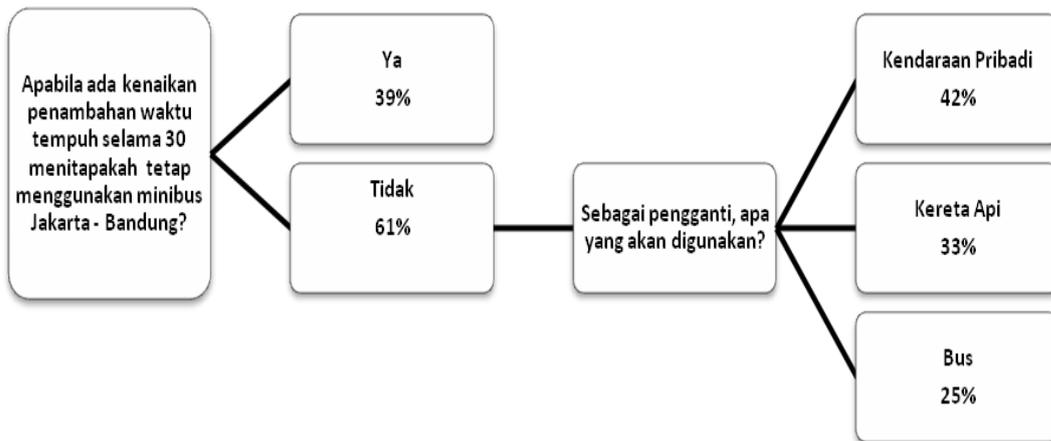
Sumber: Data Primer

Gambar 2 Operator minibus travel Jakarta – Bandung yang paling sering digunakan



Sumber: Data Primer

Gambar 3 Kenaikan harga tiket sebesar 10%



Sumber: Data Primer

Gambar 4 Penambahan waktu tempuh selama 30 menit

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.848
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	307.743
	df	55
	Sig.	.000

Sumber: Data Primer

Gambar 5 Hasil uji KMO dan Bartlett Test

Tabel 4 Hasil Ekstraksi

Component	Extraction Sums of Squared			Rotation Sums of Squared		
	Initial Eigenvalues			Loadings		
	Total	Variance	Cumulative %	Total	Variance	Cumulative %
		% of			% of	
1	4.283	38.934	38.934	4.283	38.934	38.934
2	1.305	11.861	50.794	1.305	11.861	50.794
3	.958	8.707	59.501			
4	.785	7.136	66.638			
5	.744	6.760	73.397			
6	.685	6.231	79.628			
7	.626	5.690	85.318			
8	.511	4.648	89.965			
9	.422	3.835	93.800			
10	.370	3.363	97.163			
11	.312	2.837	100.000			

Sumber: Data Primer

Tabel 5 Rotated Component Matrixa

	Component	
	1	2
Dengan jasa minibus travel selamat sampai tujuan	.360	.592
Dengan jasa minibus travel kondisi barang	.568	.490
Dengan jasa minibus travel merasa terjamin sampai tujuan	.704	.290
Interior minibus travel membuat merasa nyaman	.613	.231
Tempat menunggu minibus travel bersih	.619	.153
Ongkos minibus travel relatif murah/terjangkau	.537	.090
Ada potongan harga/harga khusus utk manula dan anak-anak	.547	.177
Waktu tempuh dengan minibus travel relatif singkat	.061	.820
Dengan menggunakan jasa angkutan minibus perjalanan relatif tidak macet	.113	.800
Sarana pendukung spt terminal, pool, tempat pemberhentian dll tersedia dgn baik	.792	.099
Rute & jadwal keberangkatan tertata dgn baik	.729	.041

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 3 iterations.

Sumber: Data Primer

