

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan pendukung kegiatan manusia dan sudah menjadi salah satu kebutuhan mendasar manusia yang tak terpisahkan dengan kehidupan manusia itu sendiri. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia atau mesin. Oleh karena itu transportasi sudah menjadi bagian integral dari suatu fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan lokasi dari kegiatan yang produktif (Binsar, 2007 dalam Sastro 2019).

Kendaraan pedesaan diperlukan untuk membantu produktivitas dan memobilisasi hasil-hasil pertanian sehingga mendorong peningkatan kegiatan perekonomian baik di perkotaan maupun pedesaan (Alvita Seda dkk, 2019). Moda transportasi angkutan hasil pertanian telah banyak digunakan oleh masyarakat di Sulawesi Selatan untuk mengangkut hasil pertanian (Hakzah dkk, 2022).

Alat transportasi hasil pertanian dan ojek sangat baik digunakan, dan masyarakat merasa sangat terbantu dengan adanya alat ini terutama pada saat musim panen raya. Hal inilah yang membuat Sebagian besar masyarakat pedesaan di wilayah ini melakukan modifikasi atau inovasi moda transportasi roda dua untuk mengangkut hasil pertanian dan menjadi operator sebagai mata pencaharian tambahan selain sebagai petani (Hakzah dkk, 2022).

Kabupaten Pinrang juga merupakan tempat penghasil beras terbesar di Sulawesi Selatan dimana pekerjaan utama dari penduduk merupakan petani. Selain lahan yang dimiliki setiap petani mencapai 1 Ha per orang dan penggunaan teknologi. Dari situlah Kabupaten Pinrang dikenal sebagai lumbung padi di Sulawesi Selatan (Mutmainna, 2019).

Untuk itu kebutuhan angkutan hasil pertanian juga sangat dibutuhkan oleh masyarakat petani maka salah satu transportasi angkutan hasil pertanian adalah motor tassi yang juga sudah banyak digunakan oleh masyarakat petani di Kabupaten Pinrang sehingga judul penelitian saya adalah Analisis Kualitas Layanan Angkutan Hasil Pertanian (Motor Tassi) Dan Kebijakannya Di Kab. Pinrang

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana menganalisis karakteristik sepeda motor angkutan hasil pertanian (Motor Tassi) di Kabupaten Pinrang?
2. Bagaimana menganalisis kualitas layanan (*Service Quality*) sepeda motor angkutan hasil pertanian (Motor Tassi) di Kab. Pinrang menggunakan analisis *Structural Equation modeling* (SEM)?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui karakteristik sepeda motor angkutan hasil pertanian (Motor Tassi) di Kabupaten Pinrang.
2. Untuk mengetahui kualitas layanan sepeda motor angkutan hasil pertanian (Motor Tassi) di Kab. Pinrang menggunakan analisis *Structural Equation Modeling* (SEM).

D. Batasan Penelitian

Penelitian ini perlu dibatasi agar dapat dilakukan secara efektif dan tidak menyimpang dari tujuan masalah. Adapun lingkup penelitian ini terbatas pada:

1. Penelitian ini menggunakan metode *Structural Equation Modeling* (SEM) sebagai alat ukuran untuk menganalisis permasalahan.
2. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder.
3. Survei dilakukan dengan menggunakan kuisioner dan wawancara.
4. Responden yang dipilih yaitu petani dan operator motor assi yang berada di Kabupaten Pinrang.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

a. Untuk Masyarakat

Hasil penelitian ini untuk masyarakat sebagai bahan masukan masyarakat setempat dalam mengetahui kualitas layanan dan kebijakannya agar tidak terjadi suatu masalah untuk pengguna angkutan hasil pertanian (Motor Tassi).

b. Untuk Pemerintahan

Hasil penelitian ini untuk pemerintahan yang diharapkan dapat diketahui hasilnya oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk memberikan masukan bagaimana penggunaan motor tassi yang optimal sehingga tidak memunculkan masalah lalu lintas.

c. Untuk Peneliti Lain

Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan bahan atau referensi dalam penelitian yang akan dilakukan di tempat lain yang meneliti tentang kualitas layanan dan kebijakannya pada angkutan hasil pertanian (Motor Tassi).

2. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini adalah penulis bisa memberikan informasi dan pengetahuan bagi pembaca agar bisa dijadikan sebagai bahan acuan untuk penelitian sberikutnya.

F. Sistematika Penulisan

Dengan mengacu pada petunjuk mengenai penyusunan skripsi, maka penelitian yang akan dilakukan ini terdiri dari 5 (lima) bab dengan Sistematika sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang informasi secara umum dari penelitian ini yang berkenaan dengan latar belakang masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang teori-teori yang dijadikan dasar dalam analisa dan pembahasan masalah, serta beberapa parumusan dan spesifikasi dari studi literatur yang berhubungan dalam penulisan ini.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Dengan ini berisi uraian tentang rancangan penelitian, lokasi dan waktu penelitian, populasi dan sampel penelitian, Teknik pengumpulan data penelitian, dan metode analisis penelitian.

4. BAB IV HASIL PEMBAHASAN

Menyajikan data yang diperoleh dari hasil pengumpulan yang di peroleh dari hasil perhitungan dalam penelitian ini. Selanjutnya data tersebut kemudian diolah dan dianalisa sehingga akan menghasilkan informasi yang berguna.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran dari peneliti berdasarkan analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan masyarakat tak terkecuali di daerah pedesaan. Sistem transportasi yang ada di maksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah pedesaan. Dengan adanya transportasi harapanya dapat menghilangkan kanisolasi dan memberi stimulant ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan baik perdagangan, industry maupun sector lainnya di daerah pedesaan. Pada wilayah pedesaan yang jauh dari fasilitas pelayanan, prasarana berupa alat angkut sangat mempengaruhi aktivitas perjalanan di samping sarana yang berupa jalan.

Menurut Salim Abbas (1993), transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut barang dari produsen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut, sungai maupun udara. Selanjutnya transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Ada tiga hal yang berkaitan dengan transportasi, yakni ada muatan yang di angkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya dan ada jalan yang dapat di lalui. Transportasi menyebabkan nilai

barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asal dan nilai lebih besar dari pada biaya di keluarkan untuk pengangkutanya.

Menurut morlok (1995) bahwa faktor yang berpengaruh pada tingkat pertumbuhan transportasi pada suatu wilayah adalah factor geografis, ekonomi, teknologi, sosial, politik, dan lingkungan. Secara lebih khusus transportasi mempunyai peranan ekonomis, peranansosial dan politik serta peranan dalam lingkungan.

Sistem kebutuhan akan transportasi merupakan system aktivitas dan intensitas penggunaan lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan dalam hal ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemerataan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari. Pergerakan yang meliputi pergerakan manusia dan atau barang membutuhkan sarana atau moda dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak.

a. Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi berfungsi sebagai factor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan ekonomi tersebut peranan transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Transportasi sangat penting di daerah-daerah pedesaan, di Negara-negara yang sangat berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat desa yang memenuhi kebutuhan dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan social ekonomi. Akses terhadap informasi pasar dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan. Fungsi lain dari transportasi dapat sebagai pembuka isolasi daerah, disamping sebagai perangsang pembangunan, sarana komunikasi, alat pemersatu budaya, ekonomi dan politik, serta yang lainnya.

Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkutan dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhan yang beraneka ragam. Oleh karena itu, manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat diantaranya yaitu manfaat ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan.

Transportasi mempunyai karakteristik dan atribut yang menunjukkan arti dan fungsi spesifikasinya. Fungsi utamanya adalah untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Sebagai factor integrasi dan kordinasi pada masyarakat industri, transportasi terlibat dalam pemindahan barang. Barang mempunyai nilai rendah jika tidak mempunyai utilitas ruang (tempat) dan utilitas waktu. Dalam ukuran ekonomi, berarti bahwa tersedianya barang ditempat tertentu pada waktu sesuai dengan kapan dimana barang itu diperlukan. Kondisi yang sama untuk manusia,

dimana transportasi dapat digunakan untuk mencapai tempat dan waktu tertentu sesuai kebutuhan manusia tersebut.

Fungsi transportasi sebagai promotor perubahan dan bukan sebagai inisiator perubahan. Hal ini berarti kelancaran transportasi akan mengundang sector-sektor lain untuk berkembang terutama pertanian dan social ekonomi lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah pedesaan.

b. Transportasi Pedesaan

Transportasi pedesaan merupakan transportasi yang menghubungkan sentra-sentra produksi dan berfungsi untuk memperlancar (daya jangkau) masyarakat pedesaan di dalam melaksanakan kegiatan serta menyalurkan informasi dan segala jasa di pedesaan. Efektifitas tiap kebijakan pembangunan regional tergantung pada bagaimana yang bersangkutan menyempurnakan organisasi social ekonominya sebagai pusat pelayanan bagi penduduk pedesaan.

Adapun kaitannya dengan produksi pertanian pusat pelayanan kecil melaksanakan tiga fungsi yaitu:

- a. Bertindak sebagai suatu pasar local atau titik akumulasi hasil pertanian local untuk konsumsi daerah.
- b. Bertindak sebagai pusat koleksi hasil-hasil untuk tujuan ekspor, sebagai matarantai pengiriman dari daerah pertanian ke konsumen keluar daerah.

- c. Menyediakan masukan pertanian atau jasa lainnya yang mendorong penduduk desa untuk memperkenalkan perubahan-perubahan teknologi dalam produksi.

Sarana transportasi dan komunikasi menentukan keadaan seluruh interaksi. Sangat sedikit pertukaran barang dapat terjadi tanpa komunikasi antar manusia, dalam hal ini penekanannya diletakkan pada transportasi. Perbaikan kondisi sarana transportasi dan digunakan sarana kendaraan memberikan manfaat kepada produksi pertanian yang semula daerah pemasarannya sangat atau terbatas menjadi lebih luas.

2. Motor Taxi

Motor Tassi merupakan suatu kegiatan mengangkut hasil pertanian menggunakan motor modifikasi. Awalnya motor modifikasi digunakan oleh para petani di Kabupaten Pinrang yang dikenal dengan taksi, motor tersebut didesain untuk medan licin dan berlumpur. Taksi atau tassi adalah motor modifikasi, taksi bukan mobil akan tetapi motor yang telah dimodifikasi untuk mengangkut gabah. Motor tersebut menjadi pengganti kuda sebagai sarana angkutan andalan para petani saat musim panen yang merupakan alat transportasi selama puluhan tahun. Dengan hadirnya taksi gabah menyebabkan transportasi kuda nyaris tidak terlihat lagi. Petani memilih menggunakan sarana motor taksi karena mampu mengangkut ratusan karung gabah perhari tergantung jarak dan kondisi medannya sehingga gabah petani tidak rusak lantaran tinggal berminggu-minggu kehujanan di tengah sawah.

Awal mula keberadaan motor modifikasi atau tassi bermula ketika petani yang ketika itu masih mengandalkan tenaga kuda kewalahan untuk mengangkut hasil panen mereka. Produksi padi petani yang melimpah tidak diiringi dengan pertumbuhan kuda yang siap mengangkut hasil panen mereka.

Para petani mulai memodifikasi motor, rangka motor diganti dan dibuat lebih tinggi agar dapat digunakan di medan berlumpur. Bagian depan dibuat lebih luas seukuran dengan satu karung gabah, sementara dibagian belakang dibuat sadel khusus berbentuk pipih dari besi agar mudah dikendalikan di medan sulit, ban dan joknya didesain khusus membuat kendaraan tersebut mampu menaklukkan medan sulit termasuk lumpur yang sukar dilalui kuda.

3. Kualitas Layanan

Kotler dan Keller (2009:143) menjelaskan bahwa Kualitas (*quality*) adalah totalitas fitur dan karakteristik produk atau jasa yang bergantung pada kemampuannya untuk memuaskan kebutuhan yang dinyatakan atau tersirat. Lupiyoadi (2008:181) menjelaskan bahwa kualitas pelayanan adalah faktor yang menentukan tingkat keberhasilan dan kualitas, dimana kemampuan dalam memberikan pelayanan yang berkualitas kepada konsumen dan sebagai strategi untuk mempertahankan diri dan mencapai kesuksesan dalam menghadapi persaingan.

Tjiptono (2014:268) menjelaskan bahwa kualitas layanan berfokus pada Upaya pemenuhan kebutuhan pelanggan serta ketepatan penyampaian untuk mengimbangi harapan pelanggan. Kualitas layanan dapat dievaluasi dengan cara membandingkan kualitas yang dialami atau diterima pelanggan perusahaan dengan

layanan yang diharapkan. Sedangkan Mardikawati dan Farida (2013) menyatakan bahwa kualitas layanan adalah sifat dari penampilan produk atau kinerja yang merupakan bagian utama strategi dalam rangka meraih keunggulan yang berkesinambungan, baik sebagai pemimpin pasar atau pun strategi untuk terus tumbuh.

Dimensi *Servqual* yang dikembangkan oleh Parasuraman, Zeithmal, dan Berry 1988 (dalam utami, 2010:295-296), menjadi dasar pengembangan telah terhadap kualitas layanan, yaitu:

1. Berwujud (*tangibles*), meliputi fasilitas fisik perlengkapan, karyawan, dan sarana komunikasi.
2. Keandalan (*reabilty*), yaitu kemampua nmemberikan layanan yang dijanjikan dengan segera, akurat, dan memuaskan.
3. Ketanggapan (*responsiveness*), yaitu keinginan para staff untuk membantu pelanggan dan memberikan pelayanan dengan tanggap.
4. Kepastian (*assurance*), mencakup pengetahuan, kompetensi, kesopanan dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki para staf.
5. Empati, meliputi kemudahan dalam menjalin relasi, komunikasi yang baik, perhatian secara personal, dan pemahaman atas kebutuhan individual para pelanggan.

4. Metode *Structural Equation Modeling* (SEM)

Structural Equation Modeling (SEM) merupakan metode yang Teknik analisis statistika mendukung dalam pengujian sebuah rangkaian hubungan yang relative rumit selama menganalisis. SEM menggunakan metode statistic untuk menyajikan data dalam pencapaian tujuan penelitian dan dapat menerapkan banyak model dalam menjawab rumusan masalah penelitian. *Structural equation modelling* (SEM) adalah mempunyai satu teknik analisis statistik juga dapat digunakan untuk membangun serta menguji model statistic dalam bentuk model-model sebab akibat.

SEM digunakan untuk menganalisis data dengan cara memeriksa serta membenarkan suatu model. Model yang dimaksud diantaranya adalah analisis regresi (*regression analysis*), analisis jalur (*path analysis*), dan analisis factor konfirmatori (*confirmatory factor analysis*). Saat ini terdapat beberapa program aplikasi statistik yang digunakan untuk menyelesaikan SEM dan salah satunya adalah *Analysis Moment of Structural* (AMOS) Program ini kelanjutan dari olah data statistic dengan SPSS. AMOS (*Analysis of Moment of Moment Structure*) merupakan salah satu program atau software yang digunakan untuk mengistemasi model pada model persamaan struktural (SEM). AMOS pendekatan yang umum untuk analisa data pada model persamaan struktural yang menjelaskan Analisa struktur kovarians, atau causal modeling Pendekatan ini meliputi kasus khusus banyak Teknik konvensional terkenal, mencakup model linier yang umum dan analisis factor umum.

Dalam pengujian Hipotesis Terdapat dua macam teknik statistik inferensial yang dapat digunakan untuk menguji hipotesis penelitian, yaitu statistik Parametrik

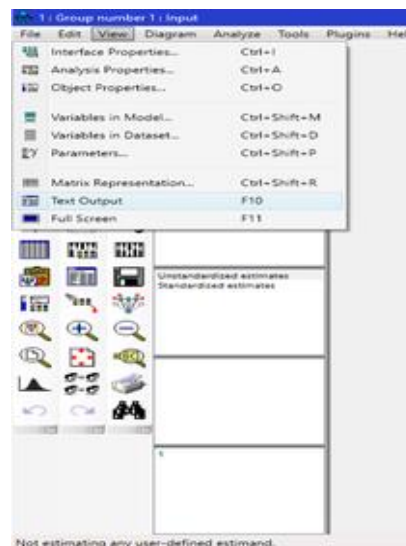
dan Nonparametrik. Keduanya bekerja dengan data sampel, dan pengambilan sampel harus dilakukan secara random. Statistik Parametrik digunakan untuk menganalisis data yang berbentuk interval ratio, dengan beberapa uji persyaratan, seperti data harus berdistribusi normal.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan nilai t-Value dengan 256 Metode SEM Untuk Penelitian Manajemen dengan AMOS 22.00, LISREL 8.80 dan Smart PLS 3.0 tingkat signifikansi 0.05. Nilai t-value dalam program AMOS 22.00 merupakan nilai Critical Ratio (C.R.) pada Regression Weights: dari fit model. Apabila nilai Critical Ratio (C.R.) $\geq 1,967$ atau nilai probabilitas (P) $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak (hipotesis penelitian diterima).

a. Langkah-langkah perhitungan menggunakan AMOS (*Analisis of Moment Structures*)

Kali ini kita akan melihat tahapan dan cara membaca output analisis Regresi Berganda (*Multiple Regression Analysis*) menggunakan tools AMOS 24. Analisis regresi berganda memungkinkan seorang peneliti mengetahui pengaruh antar variabel (*Dependent and Independent Variable*). Sebagai berikut Langkah langkahnya:

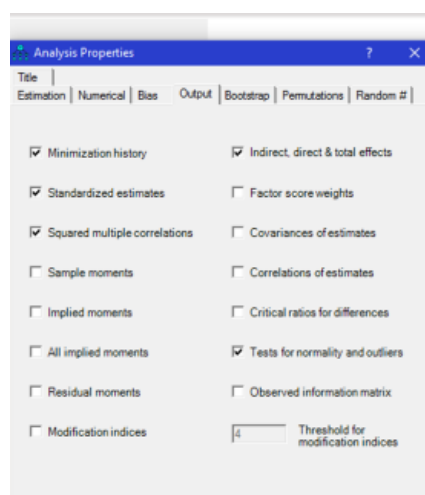
1. Siapkan data yang akan dianalisis (Disarankan data telah di “set” dalam format EXEL)
2. Design model (Sebagai mana telah dijelaskan pada pembahasan sebelumnya).
3. Klik View → Text Output



Gambar 2.1 Mengatur tampilan output

Sumber: (Analisis Data, 2023)

4. Klik semua menu yang disediakan sesuai petunjuk.



Gambar 2.2 Menu analysis properties

Sumber: (Analisis Data, 2023)

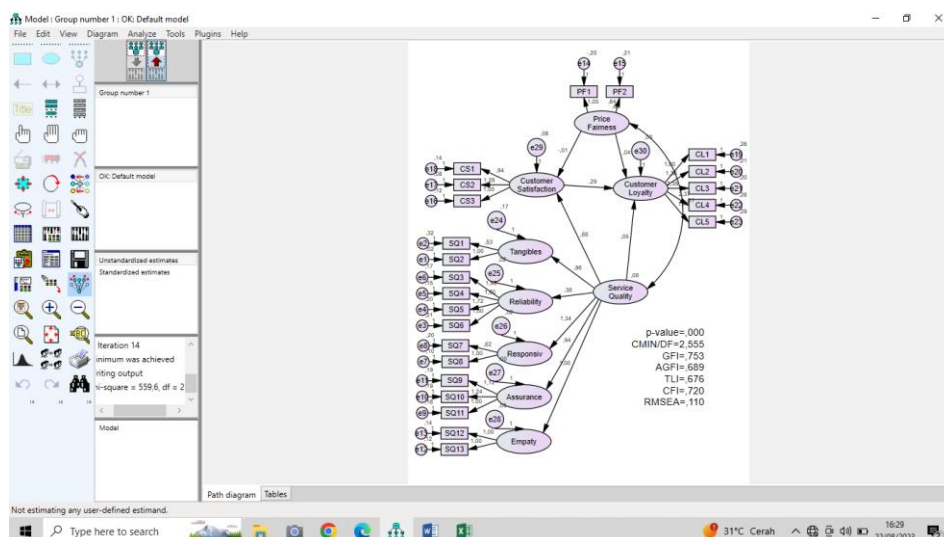
5. Klik Analyze → Calculate Estimates



Gambar 2.3 Analisis Estimate

Sumber: (Analisis Data, 2023)

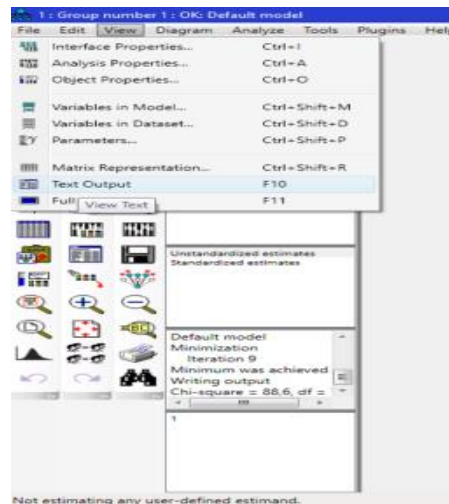
6. Model persamaan yang dihasilkan sebagai berikut.



Gambar 2.4 Menu analysis

Sumber: (Analisis Data, 2023)

7. Untuk mengakses output hasil uji regresi, klik View → Text Output



Gambar 2.5 Menu Uji Regresi

Sumber: (Analisis Data, 2023)

8. Berikut adalah output (uji regresi) yang dihasilkan:

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
CL5	4,000	7,000	,419	1,949	,143	,334
CL4	4,000	7,000	,219	1,019	-,175	-,407
CL3	4,000	7,000	-,287	-,136	-,692	-,611
CL2	4,000	6,000	-,134	-,626	-,108	-,252
CL1	4,000	6,000	-,618	-,2876	-,776	-,1805
CS1	4,000	6,000	-,293	-,1363	-,1508	-,359
CS2	4,000	7,000	-,143	-,666	-,972	-,262
CS3	4,000	6,000	-,453	-,2107	-,1378	-,3208
PF1	4,000	7,000	,149	,692	-,156	-,363
PF1	4,000	7,000	,036	,169	-,217	-,505
SQ12	4,000	6,000	,019	,090	-,1283	-,2966
SQ13	4,000	6,000	,106	,492	-,1567	-,3646
SQ9	4,000	7,000	,222	1,035	-,875	-,038
SQ10	4,000	7,000	,033	,154	-,782	-,1820
SQ11	5,000	6,000	,474	2,208	-,1775	-,4131
SQ7	5,000	7,000	,356	1,657	-,1464	-,3407
SQ8	4,000	6,000	-,108	-,501	-,1582	-,3682
SQ3	4,000	6,000	-,128	-,597	-,930	-,2164
SQ4	4,000	6,000	,182	,845	-,924	-,2151
SQ5	4,000	7,000	,156	,726	-,531	-,1237
SQ6	5,000	6,000	,062	,287	-,1996	-,4646
SQ1	4,000	7,000	,030	,139	-,286	-,666
SQ2	5,000	6,000	,280	1,302	-,1922	-,4473
Multivariate					13,099	2,202

Gambar 2.6 Menu hasil akhir

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan output yang dihasilkan, diketahui bahwa terdapat dua sifat pengaruh yang dihasilkan variabel independent (*Personal Knowledge* dan *Job Procedure*) terhadap Variabel Dependent (*Performance*). Untuk menganalisis hasil output, pengaruh antar variable signifikan jika nilai C.R. $\geq 1,96$ dan nilai $P < 0,05$.

Berdasarkan indikator tersebut diketahui bahwa Personal Knowledge berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Performance sedangkan *Job Procedure* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Performanc*.

5. Kebijakan Motor Tassi

Menurut William Dun (1999) “Kebijakan adalah aturan tertulis yang merupakan keputusan formal organisasi, yang bersifat mengikat, yang mengatur perilaku dengan tujuan untuk menciptakan tatanilai baru dalam masyarakat. Kebijakan akan menjadi rujukan utama para anggota organisasi atau anggota masyarakat dalam berperilaku. Kebijakan pada umumnya bersifat problem solving dan proaktif. Berbeda dengan Hukum (Law) dan Peraturan (Regulation), kebijakan lebih bersifat adaptif dan integratif, meskipun kebijakan juga mengatur “apa yang boleh, dan apa yang tidak boleh”. Kebijakan juga diharapkan dapat bersifat umum tetapi tanpa menghilangkan ciri lokal yang spesifik. Kebijakan harus memberi peluang diinterpretasikan sesuai kondisi spesifik yang ada.”

Berdasarkan data sekunder di lapangan yang peneliti dapatkan dari data wawancara kebijakan di Kabupaten Pinrang, didapat data sebagai berikut :

1. Motor Tassi tidak diperkenankan untuk digunakan di jalan raya, karena motor tassi merupakan motor modifikasi yang banyak melanggar standar kendaraan berlalu lintas.
2. Motor tassi tidak diperkenankan untuk berboncengan karena motor tassi merupakan kendaraan pengangkut hasil pertanian saja.

3. Kebijakan yang diberikan pada motor tassi hanya diperkenangkan sebagai kendaraan pengangkut hasil pertanian, dan jalur yang diperbolehkan dari sawah ke rumah konsumen.

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini dilakukan tidak terlepas dari hasil penelitian-penelitian terdahulu yang pernah dilakukan sebagai bahan perbandingan dan kajian. Adapun hasil-hasil penelitian yang dijadikan perbandingan tidak terlepas dari topik penelitian.

1. Hakzah Dkk, (2022) “Karakteristik Ojek dan Pengaruhnya terhadap Petani”.

Karakteristik petani adalah 93% laki-laki dan 7% perempuan. Tingkat pendidikan 43% tamat SMA, 31% diploma, selebihnya SD dan SMP. Usia 36% antara 35-50 tahun, 34% diatas 50 tahun, 23% antara 20-35 tahun, sisanya di bawah 20 tahun. Pekerjaan utama sebagai petani adalah 87%, 13% adalah petani sebagai sampingan sebagai pegawai pemerintah Memiliki 63% lahan antara 1 Ha hingga lebih dari 5 Ha. Karakteristik operator adalah 100% laki-laki, 99% digunakan sebagai pekerjaan sampingan, 36% tamat SD, 32% SLTP, 28% SLTA dan 4% tamat diploma. Usia operator adalah 45% antara 20–35 tahun, 34% 35-50 tahun, 13% di atas 50 tahun dan 8% di bawah 20 tahun, menunjukkan bahwa operator masih relative muda. 100% kepemilikan sepeda motor sendiri, 99% menjadikan pekerjaan sebagai pekerjaan sampingan. Pendapatan harian yang diperoleh selama musim panen 42% antara Rp 200.000-Rp250.000, 35% Rp250.000-Rp300.000, 12% di atas Rp300.000, 11% di bawah Rp200.000. Hasil pengujian dengan menggunakan analisis regresi

linier sederhana yaitu variable kualitas pelayanan ojek dan kepuasan petani menunjukkan bahwa variable kualitas pelayanan ojek berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan petani di Kabupaten Sidenreng Rappang Provinsi Sulawesi Selatan.

2. Hakzah Dkk, (2022) “Pentingnya Angkutan Ojek Hasil Pertanian Dan Pendapatan Operator di Indonesia”.

Operator ojek pengangkut hasil pertanian 100% laki-laki, 99% menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan sampingan dengan tingkat pendidikan 96% di bawah SLTA, dan 85% di bawah 50 tahun. Ojek 79% diangkut antara 10-20 karung, 17% di atas 20 karung. Berat angkut 87% antara 100 di atas 150 kg, lokasi pendistribusian hasil pertanian mayoritas 72% di pinggir jalan, 21% kerumah petani dan 7% ke pabrik dan konsumen. Sebagian besar waktu yang digunakan untuk transportasi ketempat tujuan per sekali jalan adalah 81% antara 5-15 menit, dengan waktu operasi harian 93% antara 2-6 jam, Sebagian besar jarak yang ditempuh untuk mengangkut hasil pertanian ketempat tujuan adalah 81% antara satu - 3 km, dengan tambahan pendapatan bersih per bulan antara Rp3.500.000 - Rp4.500.000 (setara dengan US\$241-US\$310 /bulan). Moda transportasi hasil pertanian muncul karena tidak adanya alat transportasi hasil pertanian, dimana setiap tahunnya hasil panen sangat melimpah dengan luas area pertanian yang cukup luas, sehingga ojek menjadi salah satu solusi transportasi hasil pertanian bagi masyarakat di daerah ini. Serta peluang bagi masyarakat untuk menciptakan lapangan kerja tambahan dan menjadi operator untuk meningkatkan pendapatan.

3. Vu Anh Tuan, Iderlina B. Matthew-Babiano (2013) “Layanan Ojek Di Vietnam – Dampak Sosial Ekonomi Dan Pertimbangan Kebijakannya”. Karakteristik utama layanan ojek di Kota Ho Chi Minh diringkas sebagai berikut:
 - a. Pengguna utama adalah pekerja dan pelajar, yang pendapatannya berkisar antara tingkat pendapatan rendah dan menengah. Mereka menggunakan ojek terutama untuk berbelanja, bekerja atau belajar, dan untuk tujuan kunjungan sosial. Perjalanan biasanya berada di antara jarak pendek dan menengah (rata-rata 6 km). Lebih dari 70% pengguna menggunakan layanan ini hanya sebulan sekali atau lebih jarang.
 - b. Sebagian besar ojek dioperasikan oleh perorangan, yang hanya memiliki satu ojek menyediakan layanan. Karena lebih dari 90% pengemudi tidak terampil dan berpenghasilan rendah. Mengemudikan ojek adalah pekerjaan utama dan sumber pendapatan mereka. Karena kebanyakan dari mereka berdiri di tempat yang tetap dan pasif menunggu penumpang, maka produktivitas kerja mereka sangat rendah. Waktu mengganggu dapat menempati lebih dari 50% dari total waktu kerja mereka sehari. sangat rendah, waktu menganggur dapat menempati lebih dari 50% dari total waktu kerja mereka sehari.
 - c. Sebagian besar pengguna dan pemangku kepentingan yang disurvei menganggap bahwa ojek dapat menyediakan layanan transportasi door-to-door, mudah diakses, cepat, dan fleksibel. Namun, menurut mereka layanan tersebut relatif mahal, tidak dapat diandalkan, dan tidak aman. Bahkan, hampir setengah dari pengemudi yang disurvei mengaku melakukan

perilaku mengemudi berisiko dan melanggar peraturan lalulintas. Lebih penting lagi, mereka sepakat bahwa ojek dapat berfungsi sebagai layanan pengumpan bagi system angkutan umum utama saat ini dan di masa mendatang.

Studi ini mungkin menunjukkan bahwa mengingat kondisi transportasi perkotaan saat ini di kota-kota berkembang, ojek telah mendapatkan ceruk pasarnya sendiri, dan akan terus tumbuh di masa depan. Mereka akan sangat membantu system angkutan umum utama jika layanan ini di inovasi dan di atur dengan benar. Oleh karena itu, sangat disarankan agar ojek di lengkapi dengan argometer untuk mengatasi masalah negosiasi tarif yang rumit dan kecurangan penumpang. Perusahaan dan atau asosiasi ojek harus di perkenalkan untuk meningkatkan kualitas layanan, dan meningkatkan produktivitas operasional dan pendapatan bagi pengemudi. Peraturan harus disusun dan dilaksanakan sesegera mungkin untuk mengelola armada dengan lebih baik, meningkatkan kualitas layanan dan mengintegrasikan moda secara strategis dengan system angkutan umum utama. Peraturan harus fokus pada isu-isu yang berkaitan dengan penetapan tarif, pendaftaran dan perizinan, keselamatan, dan emisi. Selain itu, program Pendidikan keselamatan harus oleh masyarakat setempat, polisi, dan perusahaan ojek dan asosiasi. Studi lebih lanjut harus fokus pada perumusan peraturan khusus. Studi masa depan dapat mencakup mekanisme dan dukungan yang diperlukan untuk pendirian perusahaan dan asosiasi ojek.

4. Luvy Mayanda dkk, (2018) “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Dan Loyalitas Pada Pt Mitra Taksi - Motor Online”.

Pola kemitraan yang ada saat ini adalah subordinat sehingga tingkat CSI mitra berada pada tingkat memuaskan dengan nilai 68. Mitra Go-Jek memiliki nilai CSI 75 dan paling tinggi dibandingkan dengan Grab bike 64, dan Uber bike 67. Skor CLI 80 dari mitra menempatkan loyalitas mitra pada tingkat tinggi, sehingga mereka bersedia untuk tetap bermitra dengan perusahaan penyedia aplikasi saat ini dan bersedia merekomendasikan kemitraan saat ini kepada kolega atau kerabat untuk bergabung. CLI pada Go-Jek adalah 85 karena nilai CIS paling tinggi di banding yang lain. Karenanya, posisinya berada pada level yang sangat setia dengan kemitraan saat ini. Meskipun ketiga kemitraan tersebut memiliki kisifat yang mirip, mitra Go-Jek merasakan keramahan dan kesopanan dari kemitraan saat ini, dan Go-Jek tidak menerapkan aturan yang rumit dalam system penilaian kemitraan dibandingkan dengan yang lain.

Tingkat kepuasan mitra terhadap loyalitas mitra dalam penelitian ini berpengaruh signifikan pada dimensi kehandalan sebagai dimensi yang paling berpengaruh terhadap kepuasan mitra, dan atribut yang menjadi bagian dari dimensi kehandalan adalah kualitas layanan contact center, tarif perjalanan yang ditetapkan, dan distribusi pesanan yang dilakukan oleh perusahaan penyedia aplikasi Hasil analisis IPA menunjukkan bahwa indikator yang paling penting tetapi belum terdefinisi dengan baik adalah indicator kedalam penetapan tarif oleh perusahaan aplikasi. Oleh karena itu, para mitra berharap

tarif yang telah ditetapkan dapat ditinjau Kembali untuk meningkatkan tingkat kepuasan dan loyalitas mitra.

5. Muhammad Zudhy Irawan dkk, (2022) “Pemetaan Pengguna Ojek Di Yogyakarta: Analisis Faktor Dan Preferensi Sosial Ekonomi”

Penelitian ini mencoba untuk menyelidiki pengaruh sosio ekonomi dan preferensi terhadap perilaku penggunaan MBRH di kalangan dewasa muda berusia 18-34 tahun di YSP, Indonesia. Dengan melibatkan 582 pengguna MBRH, tiga model diterapkan dalam penelitian ini: order logit untuk memodelkan frekuensi penggunaan MBRH, nested logit untuk memodelkan pilihan operator MBRH, dan multinomial logit untuk memodelkan intervensi pemerintah terhadap Grab dan Gojek dari pengguna MBRH perspektif. Kesimpulan utama dari penelitian ini dan model yang dikembangkan menunjukkan bahwa laki-laki lebih jarang menggunakan MBRH dibandingkan perempuan. Mereka juga lebih selektif dalam memilih operator MBRH, sehingga laki-laki lebih cenderung menggunakan Gojek saja. Laki-laki juga cenderung mendukung pengaturan dan pembentukan kemitraan antara Gojek dan angkutan umum yang ada.

Lebih lanjut, meskipun usia tidak memiliki hubungan dengan frekuensi penggunaan MBRH dan pilihan operator, dengan menetapkan pengguna berusia 25-34 tahun sebagai kategori referensi, pengguna berusia 18–19 tahun lebih mendukung pemerintah untuk mengatur dan membentuk kemitraan untuk Grab, namun bukan untuk gojek. Sementara itu, pengguna MBRH dengan pendapatan lebih dari Rp 2 juta cenderung lebih sering menggunakan MBRH

dari pada rekan-rekan mereka. Mereka juga cenderung menggunakan Gojek saja atau Grab saja dari pada keduanya terkait arah kebijakan, pengguna MBRH di tingkat pendapatan ini mendukung pemerintah untuk mengatur dan menjalin kemitraan untuk operator Gojek. Mengenai efek kepemilikan sepeda motor, masyarakat yang memiliki sepeda motor cenderung tidak menggunakan layanan MBRH dan cenderung memandang layanan Gojek perlu diatur oleh pemerintah.

Studi ini juga mengeksplorasi pengaruh preferensi pada pilihan MBRH. Dari hasil model dapat disimpulkan bahwa bukan norma sosial, seperti pengaruh teman sebaya dan modernitas, tetapi kinerja MBRH yang mempengaruhi frekuensi penggunaan MBRH. Mereka lebih sering menggunakan MBRH karena menawarkan tarif yang lebih cepat, aman, nyaman, dan murah dibandingkan moda alternatif lain seperti bus kota dan ojek. Mengenai preferensi antara operator MBRH, dua faktor signifikan: profil perusahaan dan antar muka aplikasi yang mempengaruhi pilihan penggunaan hanya menggunakan Grab dan operator MBRH pada umumnya (yaitu, baik Grab dan Gojek). Temuan tersebut juga menegaskan bahwa jumlah pengemudi yang tersedia, keamanan, kenyamanan, tarif, dan promosi tidak berkorelasi dengan pilihan operator MBRH. Hal ini karena persaingan antar operator MBRH tidak menghasilkan perbedaan yang signifikan pada kelima faktor tersebut, dan oleh karenanya, pengguna lebih memilih operator MBRH karena profil perusahaan dan aplikasi ride hailing mana yang lebih mudah digunakan untuk mereka. Selanjutnya, baik norma sosial maupun kinerja MBRH secara signifikan

mempengaruhi intervensi pemerintah. Mereka yang menggunakan MBRH karena kinerjanya dan dipengaruhi oleh orang lain lebih cenderung mendukung pemerintah untuk mengatur dan menjalin kemitraan layanan Grab dan Gojek dengan angkutan umum yang ada. Menyimpulkan model hasil intervensi pemerintah terhadap operator MBRH, seperti yang diharapkan, pengguna MBRH cenderung mendukung pemerintah untuk mengatur dan membentuk kemitraan dari pada melarang dan membiarkan tidak diatur. Alasannya terkait kinerja MBRH, normasosial, dan pengguna lebih memilih operator MBRH karena profil perusahaan dan aplikasi ride hailing mana yang lebih mudah digunakan untuk mereka.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.

Metode penelitian adalah langkah-langkah umum yang dilakukan dalam penelitian suatu masalah, kasus, fenomena atau yang lain secara ilmiah untuk memperoleh hasil yang rasional. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kuantitatif deskriptif yaitu dengan cara mencari informasi tentang gejala yang ada. Didefinisikan dengan tujuan yang akan dicapai, merencanakan cara pendekataanya, dan mengumpulkan data sebagai bahan untuk membuat laporan.

B. Lokasi dan Waktu

Lokasi penelitian dilaksanakan di Kabupaten Pinrang dan waktu penelitian dilaksanakan sekitar 3-6 bulan di tahun 2023.

C. Alat dan Bahan

Dalam penelitian ini dibutuhkan beberapa alat dan bahan yang akan digunakan dalam proses pengumpulan dan pengolahan data. Adapun alat dan bahan sebagai berikut:

Tabel 3.1 Alat dan Bahan Penelitian, (Sumber: Analisis Data, 2023)

No.	Uraian	Qty (pcs)
1.	Alat tulis	1
2.	Laptop	1
3.	Kuesioner	230
4.	Software Microsof Office Word	1
5.	Software Microsof Office Excel	1
6.	SEM	1
7.	Kamera	1

D. Prosedur Standar Penelitian

Tahap persiapan merupakan rangkaian kegiatan sebelum memulai pengumpulan dan pengolahan data. Dalam tahapan ini dilakukan penyusunan rencana sehingga efisiensi waktu dalam pengerjaan dapat terlaksana dengan baik. Tahapan ini dilaksanakan pengamatan pendahuluan untuk mendapatkan gambaran umum dalam mengidentifikasi rumusan masalah yang terdapat di lapangan.

Dalam penelitian ini, pengambilan data dilakukan dengan cara survey kepada responden secara langsung di lapangan. Kuesioner yang telah diisi pertanyaan dibagikan secara langsung kepada responden.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara-cara yang dilakukan untuk memperoleh data dan keterangan-keterangan yang diperlukan dalam penelitian. Menurut Komariah (2011) pengumpulan data dalam penelitian ilmiah adalah prosedur sistematis untuk memperoleh data yang diperlukan.

Dari pengertian tersebut dapat diketahui bahwa Teknik pengumpulan sangat erat hubungannya dengan masalah penelitian yang ingin dipecahkan. Untuk mengumpulkan data penelitian, penulis menggunakan metode sebagai berikut:

1. Data primer

Menurut Sugiyono (2018:456) data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan.

- a. Observasi

Observasi adalah suatu studi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan secara sistematis melalui penglihatan atau pengamatan terhadap permasalahan yang terjadi saat itu. Dalam metode ini dilakukan secara langsung untuk memperoleh data di lokasi penelitian, dimana peneliti menggunakan seluruh indra yang ada dan alat atau media untuk mempermudah pengambilan data untuk menganalisis pengaruh tingkat pelayanan motor tassi terhadap petani di Kabupaten Pinrang.

- b. Wawancara

Metode wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara acak baik terstruktur maupun tidak terstruktur dengan tujuan untuk memperoleh informasi secara luas dan akurat mengenai ojek penelitian. Wawancara yang dilakukan pada saat penelitian ini dilakukan secara terstruktur dengan tanya jawab melalui pertanyaan

yang sudah disiapkan kemudian melakukan wawancara langsung kepada para pengendara motor Tassi dan petani di Kabupaten Pinrang.

c. Kuesioner

Menurut (Sugiyono 2017:142) Kuesioner atau Angket merupakan Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara member seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab dan memberi masukan. Kuesioner ini disebarkan kepada masyarakat petani dan kepada operator motor tassi di Kabupaten Pinrang.

Terdapat berbagai macam skala pengukuran yang dapat digunakan dalam penelitian. Dikenal empat macam ukuran yang dapat digunakan dalam mengukur sebuah variable. Keempat ukuran yang ditujukan kepada variable adalah skala nominal, ordinal, interval dan rasio.

- 1) Skala nominal adalah bentuk pengukuran yang sangat simple karena hanya semata-mata membedakan kategori satu dengan yang lain, tanpa ada perbedaan strakta antara kategori. Sebagai contoh pada variable jenis kelamin, 1. Laki-laki 2. Perempuan. Walaupun secara nilai 2 lebih besar dari pada 1, tetapi tidak ada perbedaan strakta antara 2 dan 1, hal ini karena 2 dan 1 hanya menunjukkan kategori.
- 2) Skala Ordinal, hamper sama dengan skala nominal, skala ordinal juga membedakan antara satu ketegori dengan kategori yang lain, hanya saja sudah terdapat perbedaan strakta perkategori, tetapi jarak antara tingkatan bisa jadi tidak sama. Sebagai contoh menilai kualitas pembelajaran, 1.

Buruk 2. Kurang Baik 3. Cukup 4. Baik 5. Sangat Baik. Dikatakan terdapat strakta antara kategori sebagai contoh antara 1 (buruk) dan 2 (kurang baik) hingga 5 (sangat baik), tetapi perbedaan “rasa” antara sangat baik dan baik, atau baik dan cukup, atau cukup dan kurang baik tidak dapat didefinisikan secara tepat dan setiap orang mungkin saja memiliki “rasa” yang berbeda.

- 3) Skala interval memiliki ciri-ciri yang sama dengan skala ordinal, hanya saja skala interval, jarak antara kategori dapat diukur secara jelas dan setiap orang memiliki persepsi yang sama. Sebagai contoh dalam sebuah ujian terdapat 10 soal, jikasi A menjawab salah sebanyak 2 maka nilai yang didapat A adalah 8, sedangkan si B menjawab salah sebanyak 6, maka nilai yang didapat B adalah 4. Dalam hal ini terdapat jarak yang jelas antara nilai.
- 4) Skala rasio merupakan skala pengukuran tertinggi. Pada skala pengukuran ini ditenruskan nilai nol sejati dan jarak interval harus sama. Perbandingan (rasio) dapat dilakukan terhadap dua nilai tertentu. Contohnya ialah, penggaris dengan satuan cm atau inci, kita dapat mengatakan bahwa penggaris panjang 60 cm adalah dua kali lipat dari penggaris dengan panjang 30 cm.

Metode penggunaan skala dipergunakan apabila seluruh skala-skala tersebut diatas ingin digabungkan untuk mendapatkan variable baru. Untuk itu digunakan Teknik skala *Likert*, *Guttman*, *Thurstone*.

Skala *likert*, yaitu skala yang digunakan untuk mengukur persepsi, sikap atau pendapat seseorang atau kelompok mengenai sebuah peristiwa atau fenomena sosial, berdasarkan definisi operasional yang telah

ditetapkan oleh peneliti. Skala ini merupakan suatu skala psikometrik yang biasa diaplikasikan dalam angket dan paling sering digunakan untuk riset yang berupa survei, termasuk dalam penelitian survey. Indikator-indikator diukur dengan skala penilaian *Likert* yang memiliki lima tingkat preferensi jawaban yang masing-masing mempunyai nilai skor 1-5 dengan rincian sebagai berikut:

STS	= Sangat Tidak Setuju	= 1 Point
TS	= Tidak Setuju	= 2 Point
N	= Netral	= 3 Point
S	= Setuju	= 4 Point
SS	= Sangat Setuju	= 5 Point

2. Data Sekunder

Data sekunder sebagai penunjang yang diperoleh dari tulisan seperti buku teori, buku laporan, peraturan – peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literatur berupa gambaran pada daerah studi.

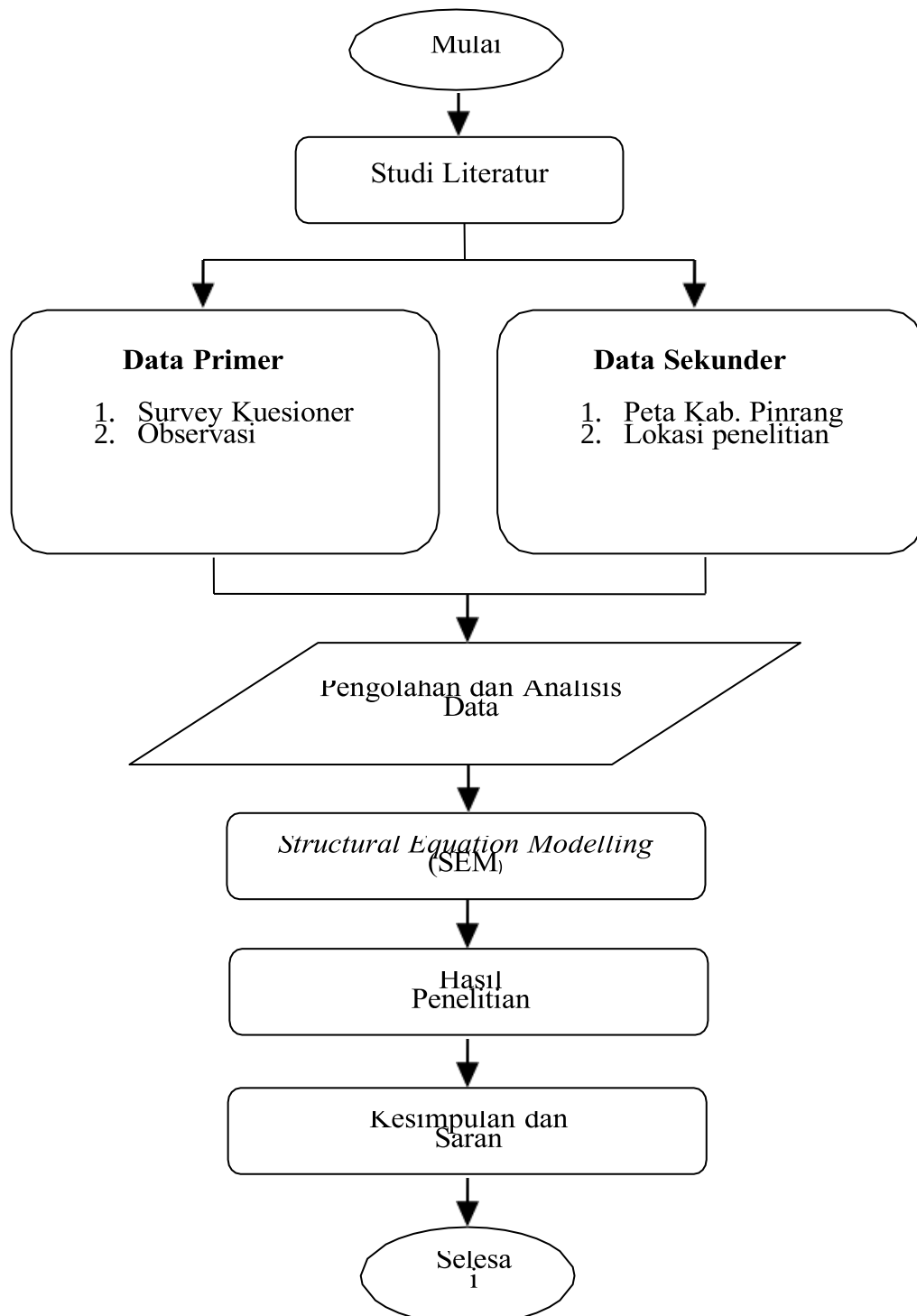
F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan metode yang digunakan untuk menganalisis data untuk memecahkan masalah atau menguji hipotesis. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan teknik analisis data kuantitatif berupa analisis statistik inferensial korelasional yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih. Dalam penelitian kuantitatif, analisis data

merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul (Sugiyono, 2017).

Langkah-langkah analisis data adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan masalah.
2. Menentukan Landasan teori.
3. Merumuskan hipotesis.
4. Mengumpulkan data.
5. Menganalisis data.
6. Menarik kesimpulan

G. Diagram Alir**Gambar 3.1** Bagan Alur Penelitian

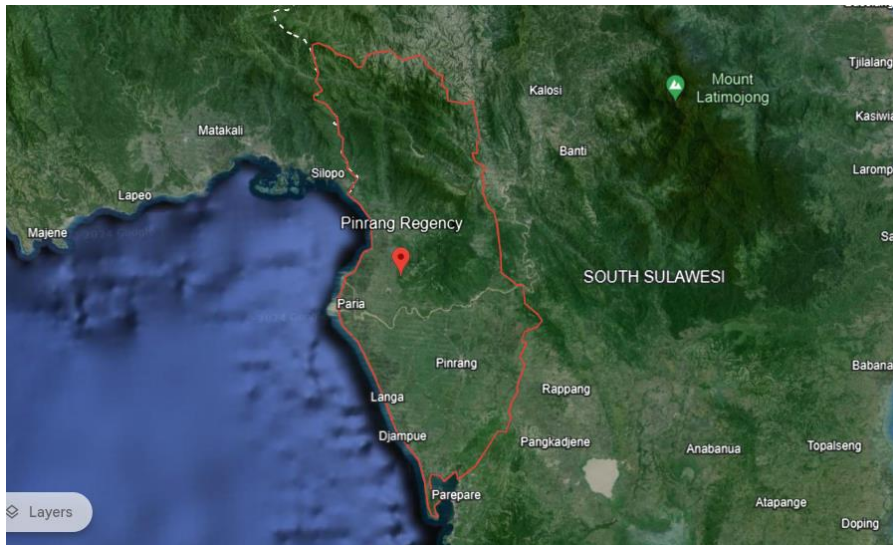
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Secara administratif, Kabupaten Pinrang terdiriatas 12 kecamatan, 39 kelurahan dan 65 desa. Batas wilayah kabupaten ini adalah sebelah Utara dengan Kabupaten Tana Toraja, sebelah Timur dengan Kabupaten Sidenreng Rappang dan Enrekang, sebelah Barat Kabupaten Polmas Provinsi Sulawesi Barat dan Selat Makassar, sebelah Selatan dengan Kota Parepare. Luas wilayah Kabupaten Pinrang mencapai 1.961,77 km², dan luas lahan pertanian yang potensil dan dapat dikembangkan mencapai 56.365 Ha dengan produksi mencapai 660.253 ton.

Kabupaten Pinrang memiliki garis pantai sepanjang 93 Km sehingga terdapat areal perta mbakan sepanjang pantai, pada dataran rendah didominasi oleh areal persawahan, bahkan sampai perbukitan dan pegunungan. Kondisi ini mendukung Kabupaten Pinrang sebagai daerah Potensial untuk sector pertanian dan memungkinkan berbagai komoditi pertanian (Tanaman Pangan, perikanan, perkebunan dan Peternakan) untuk dikembangkan. Ketinggian wilayah 0–00 mdpl (60,41%), ketinggian 500–1000 mdpl (19,69%) dan ketinggian 1000 mdpl (9,90%).



Gambar 4.1 Peta lokasi penelitian

Sumber: (Analisis Data,2023)

B. Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang dilibatkan pada penelitian ini sebanyak orang yang dipilih memenuhi kriteria responden.

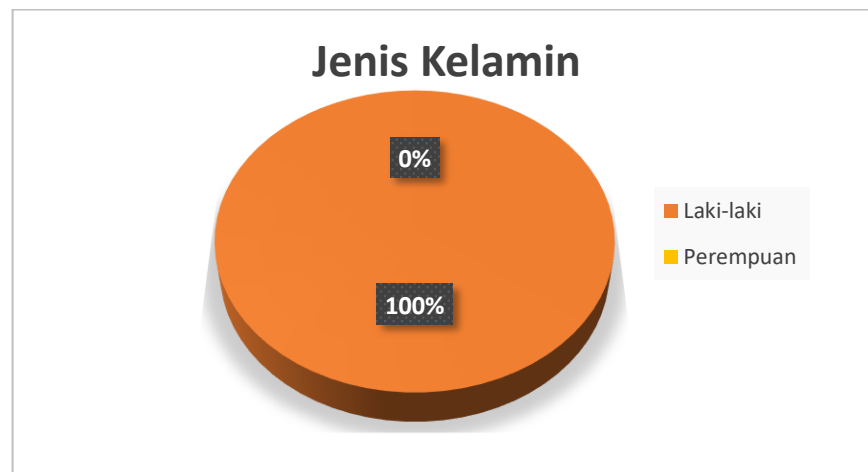
1. Karakteristik Driver Motor Tassi

Karakteristik responden diuraikan berdasarkan jenis kelamin, usia, Pendidikan terakhir, status pekerjaan, status perkawinan, kepemilikan motor, membeli motor secara cash, memodifikasi motor sendiri, pendapatan 1x pendistribusian, pendapatan 1 hari pendistribusian, kepuasan sebagai driver motor tassi.

a. Karakteristik Menurut Jenis Kelamin

Tabel 4.1 Karakteristik menurut jenis kelamin (*sumber: Analisis data 2023*)

Jenis kelamin	Frekuensi	Presentase
Laki-laki	101	100%
Perempuan	0	0%
Total	101	100%



Gambar 4.2 Grafik Menurut Jenis Kelamin

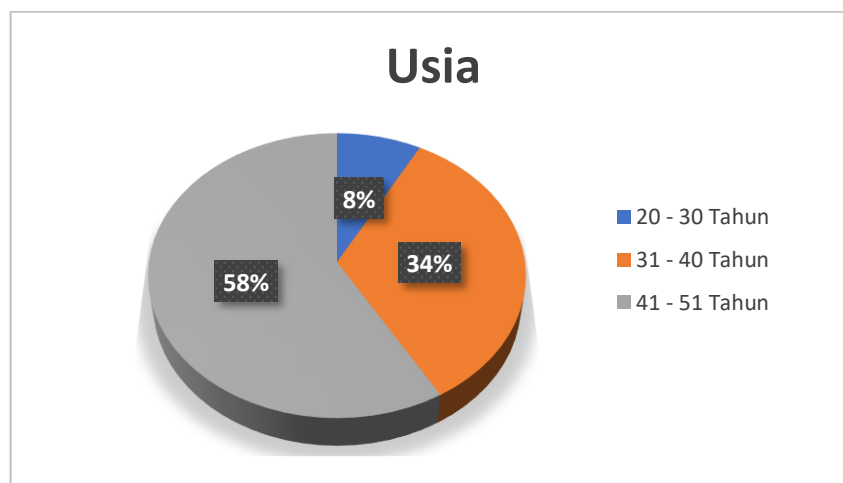
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel. 4.1 dan Gambar 4.2 Dapat diketahui bahwa jumlah responden penelitian ini hanya berjenis kelamin laki-laki tidak ada yang berjenis kelamin perempuan. Dari total keseluruhan responden untuk karakteristik yaitu 101 dan pada karakteristik Driver responden 100% adalah laki-laki sedangkan yang berjenis kelamin memiliki presentase sebanyak 0%

b. Karakteristik Menurut Usia

Tabel 4.2 Karakteristik menurut Usia (sumber: *Analisis data 2023*)

Usia	Frekuensi	Presentase
20 - 30 Tahun	8	7.92%
31 - 40 Tahun	34	33.66%
41 - 51 Tahun	59	58.42%
Total	101	100%



Gambar 4.3 Grafik Menurut Usia

Sumber: (Analisis data,2023)

Berdasarkan Gambar 4.2 dan Gambar 4.3 Dapat diketahui bahwa *range* usia responden penelitian ini yang mendominasi sebagai responden karakteristik Driver Motor Tassi adalah range usia 41-51 tahun dengan presentase 58.42% diikuti oleh range usia 31-40 tahun dengan presentase 33.66%. Sedangkan pada range usia 20-30 tahun memiliki presentase sebesar 7.92%

c. Karakteristik Menurut Pendidikan Terakhir

Tabel 4.3 Karakteristik Pendidikan Terakhir (sumber: *Analisis data 2023*)

Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Presentase
SD	80	79.21%
SMP	15	14.85%
SMA	6	5.94%
Total	101	100%



Gambar 4.4 Grafik Menurut Pendidikan Terakhir

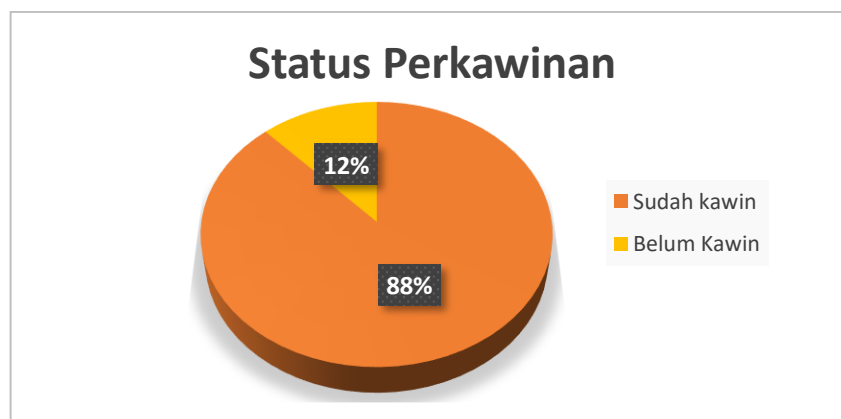
Sumber: (Analisis data 2023)

Berdasarkan Tabel 4.3 dan Gambar 4.4 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada Pendidikan terakhir responden karakteristik Driver Motor Tassi adalah tamatan SD dengan presentase 79.21%, diikuti oleh tamatan SMP dengan presentase 14.84%. Dan pada tamatan SMA memiliki presetase 5.94%

d. Karakteristik Menurut Status perkawinan

Tabel 4.4 Karakteristik Status Perkawinan (sumber: *Analisis data 2023*)

Status perkawinan	Frekuensi	Preesentase
Sudah kawin	89	88.12%
Belum Kawin	12	11.88%
Total	101	100%



Gambar 4.5 Grafik Menurut Status perkawinan

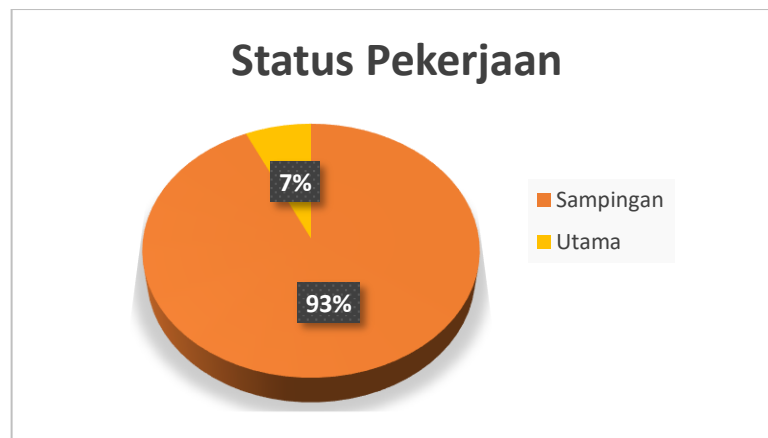
Sumber: (Analisis data 2023)

Berdasarkan Tabel 4.4 dan Gambar 4.5 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada status Perkawinan responden karakteristik Driver Motor Tassi adalah sudah kawin dengan presentase 88.12%, dan responden yang belum kawin memiliki presentase 11.88%.

e. Karakteristik Menurut Status pekerjaan

Tabel 4.5 Karakteristik Status Pekerjaan (sumber: *Analisis data 2023*)

Status Pekerjaan	Frekuensi	Presentase
Sampingan	94	93.07%
Utama	7	6.93%
Total	101	100%



Gambar 4.6 Grafik Menurut Status pekerjaan

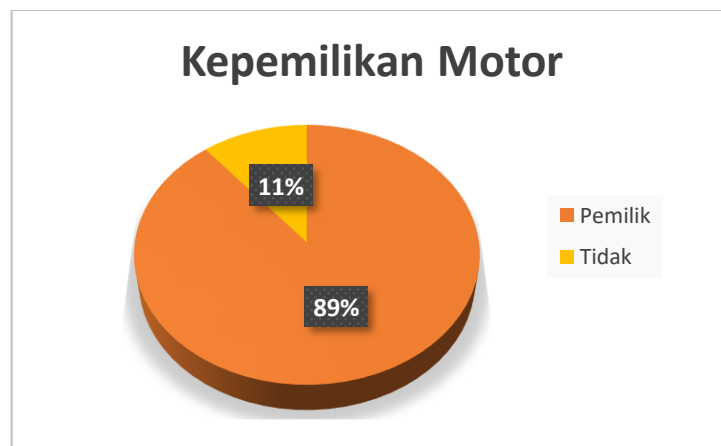
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.5 dan Gambar 4.6 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada status Pekerjaan responden karakteristik Driver Motor Tassi adalah sampingan dengan presentase 93,07%, dan responden yang menjadikan pekerjaan utamanya memiliki presentase 6.93%.

f. Karakteristik menurut kepemilikan Motor

Tabel 4.6 Karakteristik Status kepemilikan Motor (sumber: *Analisis data 2023*)

Kepemilikan Motor	Frekuensi	Presentase
Pemilik	90	89.1%
Tidak	11	10.89%
Total	101	100%



Gambar 4.7 Grafik Menurut kepemilikan Motor

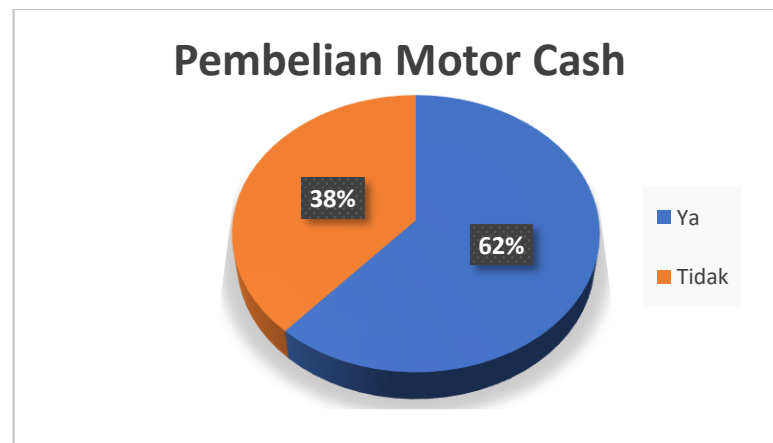
Sumber: (Analiis Data, 2023)

Berdasarkan Gambar 4.6 dapat diketahui bahwa responden yang mendominasi pada karakteristik Driver Motor Tassi atas kepemilikan motor pribadi adalah dengan prsentase 89.1% sebagai pemilik, dan 10.89% mengatakan tidak sebagai pemilik.

g. Karakteristik responden membeli motor secara Cash

Tabel 4.7 Karakteristik membeli motor secara Cash (sumber: *Analisis data* 2023)

Membeli Motor Cash	Frekuensi	Presentase
Ya	52	51.49%
Tidak	49	48.51%
Total	101	100%



Gambar 4.8 Grafik Menurut responden membeli motor secara Cash

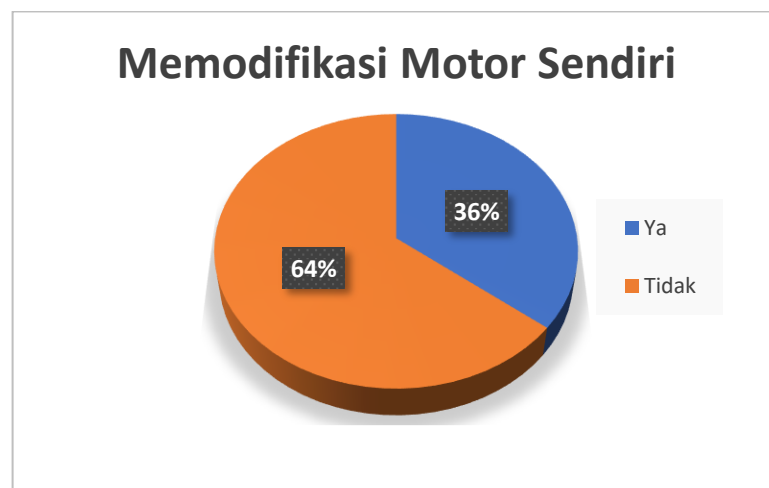
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.7 dan Gambar 4.8 dapat diketahui bahwa responden yang mendominasi pada karakteristik Motor Tassi dengan membeli kendaraan motor pribadi secara cash adalah menunjukkan presentase 51.49% responden yang mengatakan Iya dan presentase 48.51% responden yang mengatakan Tidak.

h. Karakteristik responden memodifikasi motor sendiri

Tabel 4.8 Karakteristik memodifikasi motor sendiri (sumber: *Analisis data 2023*)

Memodifikasi Motor Sendiri	Frekuensi	Presentase
Ya	36	35.64%
Tidak	65	64.36%
Total	101	100%



Gambar 4.9 Grafik Menurut responden memodifikasi motor sendiri

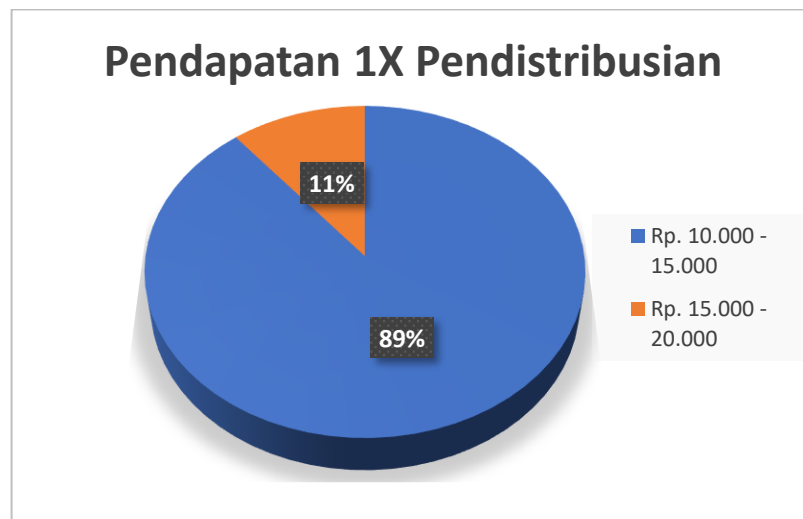
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.8 dan Gambar 4.9 dapat diketahui bahwa responden yang mendominasi pada karakteristik Driver Motor Tassi dengan memodifikasi motor sendiri adalah menunjukkan presentase 64.36% responden yang mengatakan Tidak dan presentasi 35,64% yang mengatakan Iya.

i. Karakteristik pendapatan 1x pendistribusian

Tabel 4.9 Karakteristik pendapatan 1x pendistribusian (sumber: *Analisis data 2023*)

Pendapatan 1x pendistribusian	Frekuensi	Presentase
Rp. 10.000 - 15.000	90	89.11%
Rp. 15.000 - 20.000	11	10.89%
Total	101	100%



Gambar 4.10 Grafik Menurut responden pendapatan 1x pendistribusian

Sumber: (Analisis Data, 2023)

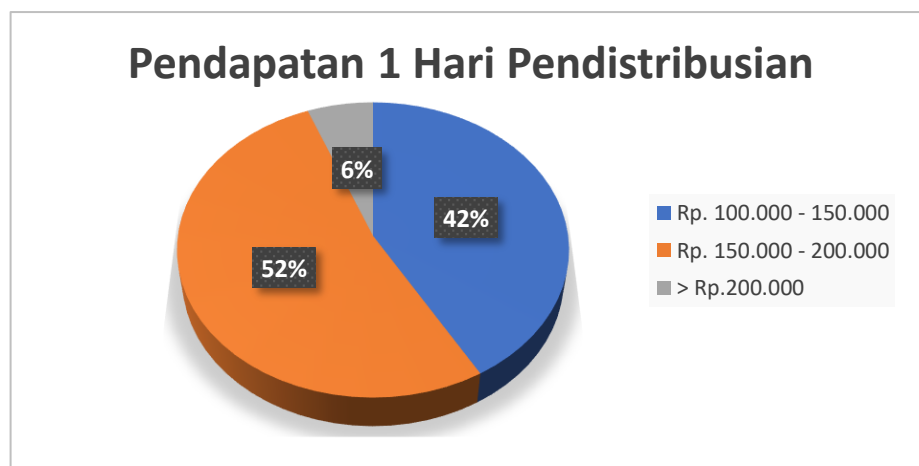
Berdasarkan Table 4.9 Gambar 4.10 dapat diketahui bahwa pendapatan responden 1x pendistribusian pada pendapatan Driver Motor Tassi dengan jumlah

presentase 89.11% responden dengan penghasilan Rp.10.000-15.000 sedangkan presentase 10.89% responden dengan penghasilan Rp.15.000-20.000.

j. Karakteristik pendapatan responden 1 hari pendistribusian

Tabel 4.10 Karakteristik pendapatan 1 hari pendistribusian (sumber: Analisis data 2023)

Pendapatan 1 hari pendistribusian	Frekuensi	Presentase
Rp. 100.000 - 150.000	42	41.58%
Rp. 150.000 - 200.000	53	52.48%
> Rp.200.000	6	5.94%
Total	101	100%



Gambar 4.11 Grafik Menurut pendapatan responden 1 hari pendistribusian

Sumber: (Analisis Data, 2023)

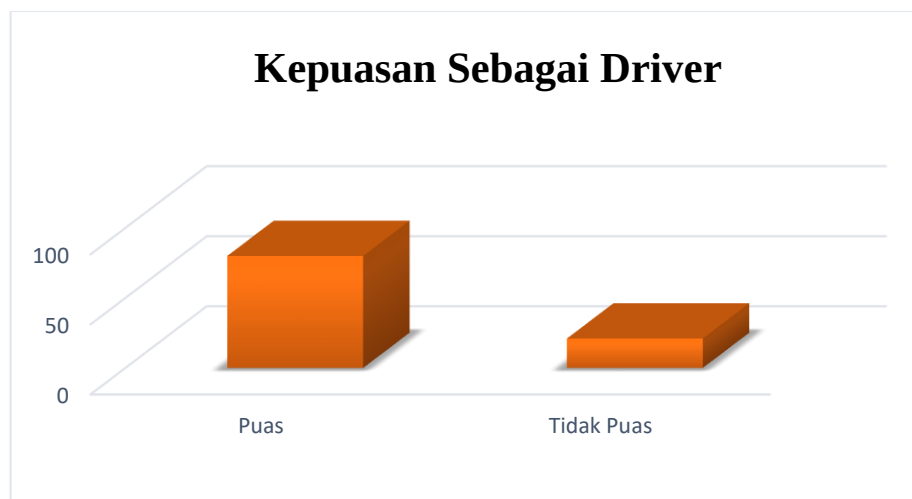
Berdasarkan Tabel 4.10 Gambar 4.11 dapat diketahui bahwa pendapatan responden Karakteristik Driver Motor Taksi 1 hari pendistribusian dengan jumlah presentase 41.58% responden dengan penghasilan Rp.100.000-150.000 sedangkan

presentase 52.48% responden dengan penghasilan Rp.150.000-200.000, dan presentase 5.94% responden dengan penghasilan >Rp.200.000.

k. Karakteristik Kepuasan sebagai Driver

Tabel 4.11 Karakteristik kepuasan sebagai Driver (sumber: *Analisis data 2023*)

Kepuasan sebagai Driver	Frekuensi	Presentase
Puas	80	79.21%
Tidak Puas	21	20.79%
Total	101	100%



Gambar 4.12 Grafik Menurut Kepuasan sebagai Driver

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.11 dan Gambar 4.12 dapat diketahui bahwa tingkat kepuasan responden sebagai driver motor tassi menunjukkan pada presentasi 79.21% responden mengatakan puas sebagai driver dan presentasi 20.79% responden mengatakan tidak puas sebagai driver motor tassi.

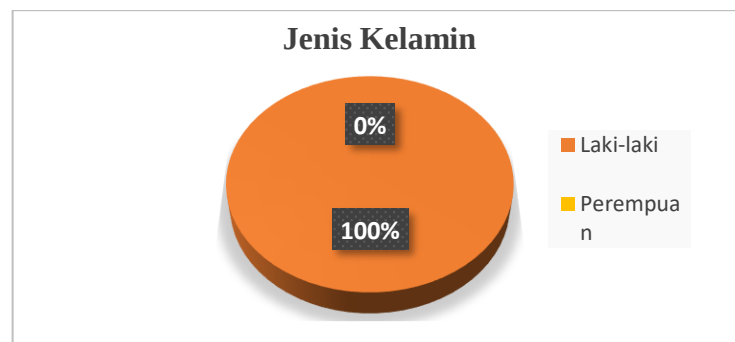
2. Karakteristik Petani

Karakteristik responden para petani diuraikan berdasarkan jenis kelamin, usia, Pendidikan terakhir, status pekerjaan, status perkawinan, luas lahan, kepemilikan motor, Kepuasan Menggunakan motor tassi.

a. Karakteristik menurut Jenis kelamin.

Tabel 4.12 Karakteristik Menurut Jenis Kelamin (sumber: *Analisis data 2023*)

Jenis kelamin	Frekuensi	Presentase
Laki-laki	130	100
Perempuan	0	0
Total	130	100%



Gambar 4.13 Grafik Menurut menurut Jenis kelamin.

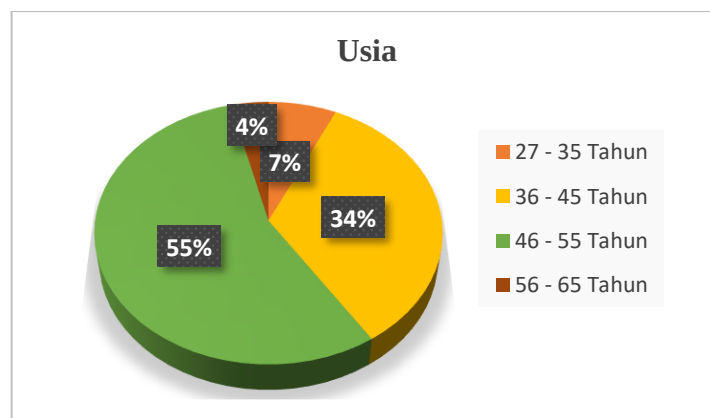
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.12 Gambar 4.13 Dapat diketahui bahwa jumlah responden penelitian ini hanya berjenis kelamin laki-laki dibandingkan dengan yang berjenis kelamin perempuan. Dari keseluruhan responden 130 responden 100% adalah laki-laki sedangkan yang berjenis kelamin memiliki presentase sebanyak 0%.

b. Karakteristik Menurut Usia

Tabel. 4.13 Karakteristik Menurut Usia (sumber: *Analisis data 2023*)

Usia	Frekuensi	Presentase
27 - 35 Tahun	9	6.923%
36 - 45 Tahun	44	33.84%
46 - 55 Tahun	72	55.38%
56 - 65 Tahun	5	3.846%
Total	130	100%



Gambar 4.14 Grafik Menurut Usia.

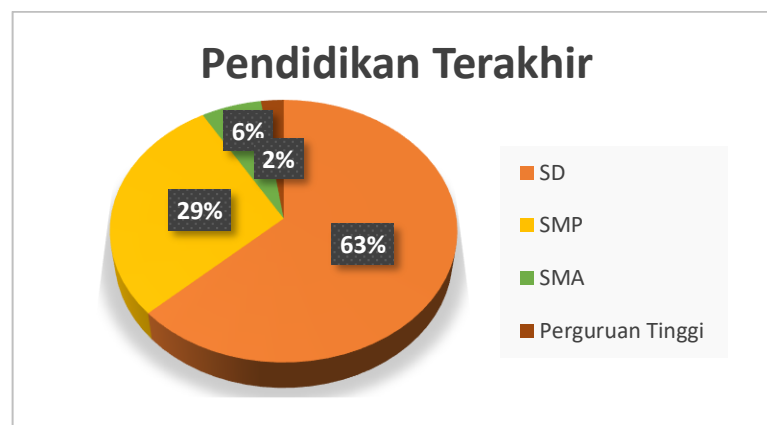
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.13 dan Gambar 4.14 Dapat diketahui bahwa *range* usia responden penelitian ini yang memdominasi sebagai responden adalah range usia 46-55 tahun dengan presentase 55.38% diikuti oleh range usia 36-45 tahun dengan prsentase 33.84%. Sedangkan pada range usia 27-35 tahun memiliki presentase sebesar 6.923% dan diikuti oleh range usia 27-35 tahun dengan presentase 3.846%.

c. Karakteristik Menurut Pendidikan Terakhir

Tabel 4.14 Karakteristik Pendidikan Terakhir (sumber: *Analisis data 2023*)

Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Presentase
SD	82	63.07%
SMP	37	28.46%
SMA	8	6.154%
Perguruan Tinggi	3	2.308%
Total	130	100%

**Gambar 4.15** Grafik Menurut Pendidikan Terakhir

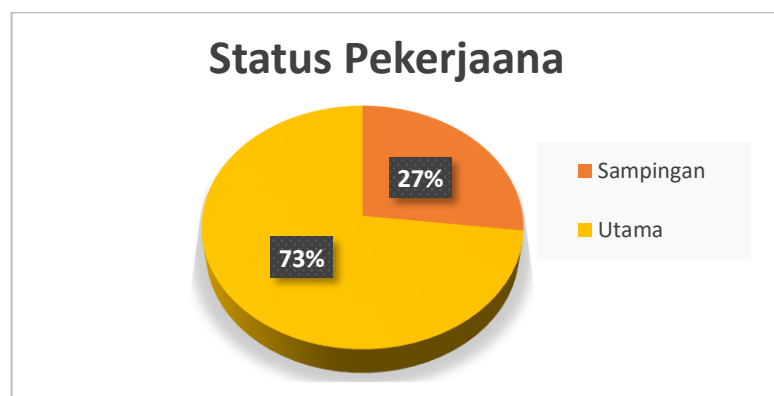
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.14 Gambar 4.15 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada Pendidikan terakhir para petani adalah tamatan SD dengan presentase 63.07%, diikuti oleh tamatan SMP dengan presentase 28.46%. Dan pada tamatan SMA memiliki presetase 6.154% sedangkan pada perguruan tinggi memiliki presentase 2.308%.

d. Karakteristik Menurut Status pekerjaan

Tabel 4.15 Karakteristik Menurut Status pekerjaan (sumber: *Analisis data 2023*)

Status Pekerjaan	Frekuensi	Presentase
Sampingan	35	26.92%
Utama	95	73.07%
Total	130	100%



Gambar 4.16 Grafik Menurut Status pekerjaan

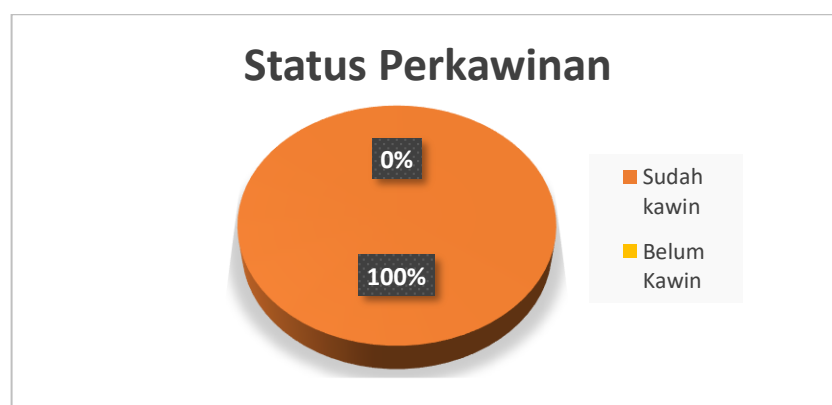
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.15 dan Gambar 4.16 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada status Pekerjaan responden adalah sebagai pekerjaan Utama dengan presentase 73.07%, dan responden yang menjadikan pekerjaan sampingan memiliki presentase 26.92%.

e. Karakteristik Menurut Status perkawinan

Tabel 4.16 Karakteristik Menurut Status perkawinan (sumber: *Analisis data 2023*)

Status perkawinan	Frekuensi	Presentase
Sudah kawin	130	100
Belum Kawin	0	0
Total	130	100%



Gambar 4.17 Grafik Menurut Status perkawinan

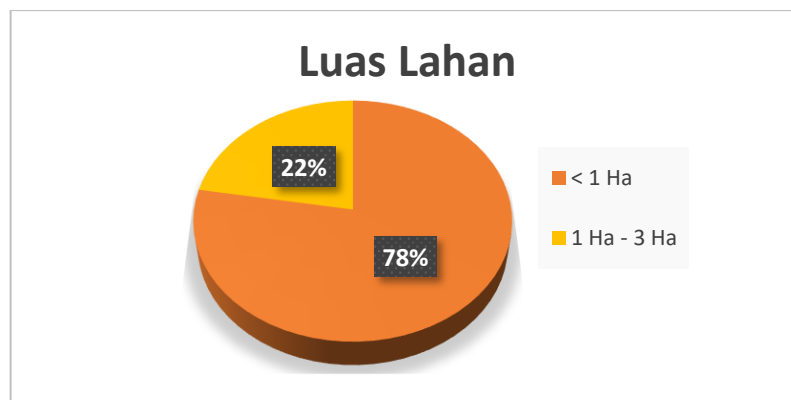
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.16 Gambar 4.17 Dapat diketahui bahwa jumlah yang mendominasi pada status Perkawinan responden adalah sudah kawin dengan presentase 100%, dan responden yang belum kawin memiliki presentase 0%.

f. Karakteristik Luas Lahan responden

Tabel. 4.17 Karakteristik Menurut Luas Lahan (sumber: *Analisis data 2023*)

Luas Lahan	Frekuensi	Presentase
< 1 Ha	101	77.69%
1 Ha - 3 Ha	29	31.37%
Total	130	100%



Gambar 4.18 Grafik Menurut Luas Lahan

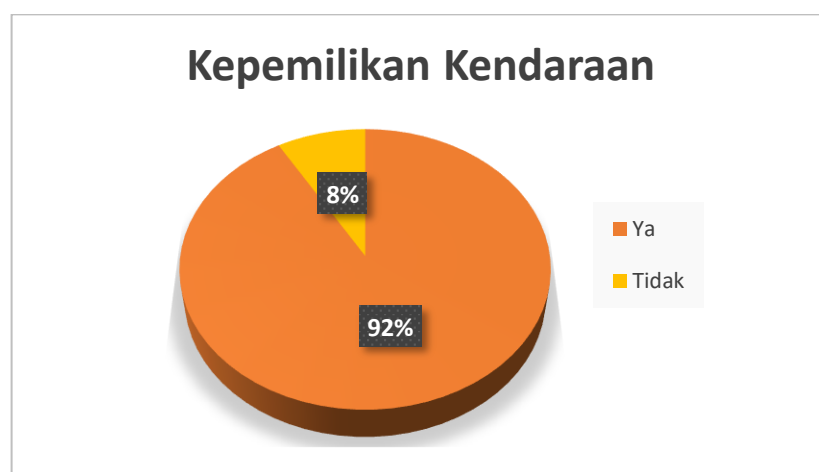
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.17 dan Gambar 4.18 Dapat diketahui bahwa luas lahan yang mendominasi yang dimiliki pada responden adalah <1 Ha dengan presentase 77.69%, sedangkan 1 Ha - 3 Ha memiliki Presentase 31.37%.

g. Karakteristik responden yang memiliki kendaraan

Tabel 4.18 Karakteristik kepemilikan kendaraan (sumber: *Analisis data 2023*)

Memiliki kendaraan	Frekuensi	Presentase
Ya	119	91.53%
Tidak	11	8.462%
Total	130	100%



Gambar 4.19 Grafik responden yang memiliki kendaraan

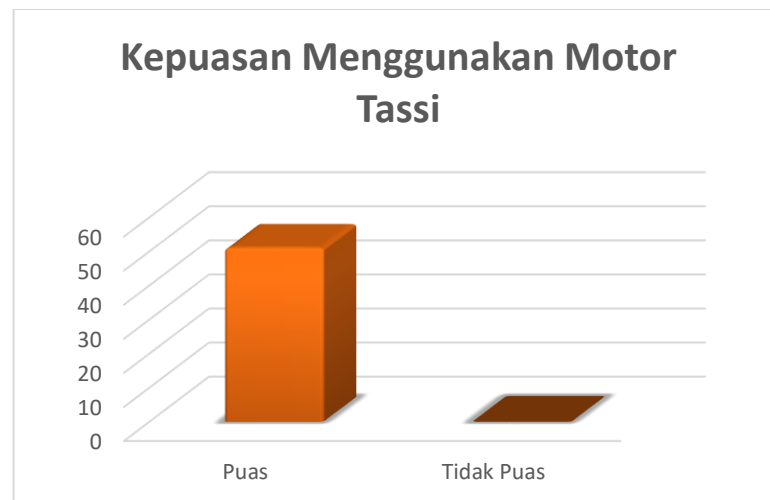
Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.18 dan Gambar 4.19 dapat diketahui bahwa responden yang memiliki kendaraan adalah dengan presentase 91.53% mengatakan Ya, dan 8.462% mengatakan tidak memiliki kendaraan.

h. Karakteristik Kepuasan responden menggunakan motor tassi

Tabel 4.19 Karakteristik Kepuasan menggunakan motor tassi (*sumber: Analisis data 2023*)

Kepuasan Menggunakan m. tassi	Frekuensi	Presentase
Ya	130	100%
Tidak	0	0%
Total	130	100%



Gambar 4.20 Grafik Kepuasan responden menggunakan motor tassi

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan Tabel 4.19 dan Gambar 4.20 dapat diketahui bahwa tingkat kepuasan responden yang menggunakan motor tassi menunjukkan pada presentasi 100% responden mengatakan puas menggunakan jasa Motor Tassi dan presentasi 0% responden mengatakan tidak puas menggunakan jasa Motor Tassi.

C. Pengolahan Data

1. Uji Normalitas

Pengujian asumsi normalitas data digunakan untuk mengetahui distribusi data yang digunakan dalam penelitian ini, dengan menggunakan kriteria nilai kritis (critical ratio) *skewness value* sebesar $\pm 2,58$.

Tabel 4.20 Hasil Asumsi Normalitas (sumber: Analisis Data 2023)

variabel	Min	Max	Skew	c.r.	kurtosis	c.r.
Customer Loyalty 5	4,000	7,000	,419	1,949	,143	,334
Customer Loyalty 4	4,000	7,000	,219	1,019	-,175	-,407
Customer Loyalty 3	4,000	7,000	-,287	-1,336	-,692	-1,611
Customer Loyalty 2	4,000	6,000	-,134	-,626	-1,088	-2,532
Customer Loyalty 1	4,000	6,000	-,618	-2,876	-,776	-1,805
Customer Satisfaction 1	4,000	6,000	-,293	-1,363	-1,508	-3,509
Customer Satisfaction 2	4,000	7,000	-,143	-,666	-,972	-2,262
Customer Satisfaction 3	4,000	6,000	-,453	-2,107	-1,378	-3,208
Price Fairness 2	4,000	7,000	,149	,692	-,156	-,363
Price Fairness 1	4,000	7,000	,036	,169	-,217	-,505
Servs Quality 12	4,000	6,000	,019	,090	-1,283	-2,986
Servs Quality 13	4,000	6,000	,106	,492	-1,567	-3,646
Servs Quality 9	4,000	7,000	,222	1,035	-,875	-2,038
Servs Quality 10	4,000	7,000	,033	,154	-,782	-1,820
Servs Quality 11	5,000	6,000	,474	2,208	-1,775	-4,131
Servs Quality 7	5,000	7,000	,356	1,657	-1,464	-3,407

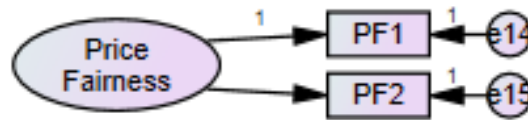
variabel	Min	Max	Skew	c.r.	kurtosis	c.r.
Servs Quality 8	4,000	6,000	-,108	-,501	-1,582	-3,682
Servs Quality 3	4,000	6,000	-,128	-,597	-,930	-2,164
Servs Quality 4	4,000	6,000	,182	,845	-,924	-2,151
Servs Quality 5	4,000	7,000	,156	,726	-,531	-1,237
Servs Quality 6	5,000	6,000	,062	,287	-1,996	-4,646
Servs Quality 1	4,000	7,000	,030	,139	-,286	-,666
Servs Quality 2	5,000	6,000	,280	1,302	-1,922	-4,473
Multivariate					13,099	2,202

Berdasarkan hasil pengujian yang ditunjukkan pada Tabel 4.20 diketahui bahwa nilai c.r multivariate ialah sebesar 2,202. Angka ini tidak lebih kecil dari 2,58 dan kurang dari -2,58 (Ferdinand, 2002), sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini memenuhi *criteria normalitas* dan dikatakan normal *multivariate*.

2. Uji validitas *confirmatory factor analysis* (CFA)

a. Uji Validitas Variabel *price fairness*

Berikutnya ini adalah variabel *price fairness* yang dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan dua indikator. Hasil *confirmatory factor analysis* pada variabel *price fairness*.



Gambar 4.21 CFA *Price Fairness*

Sumber: (Analisis Data, 2023)

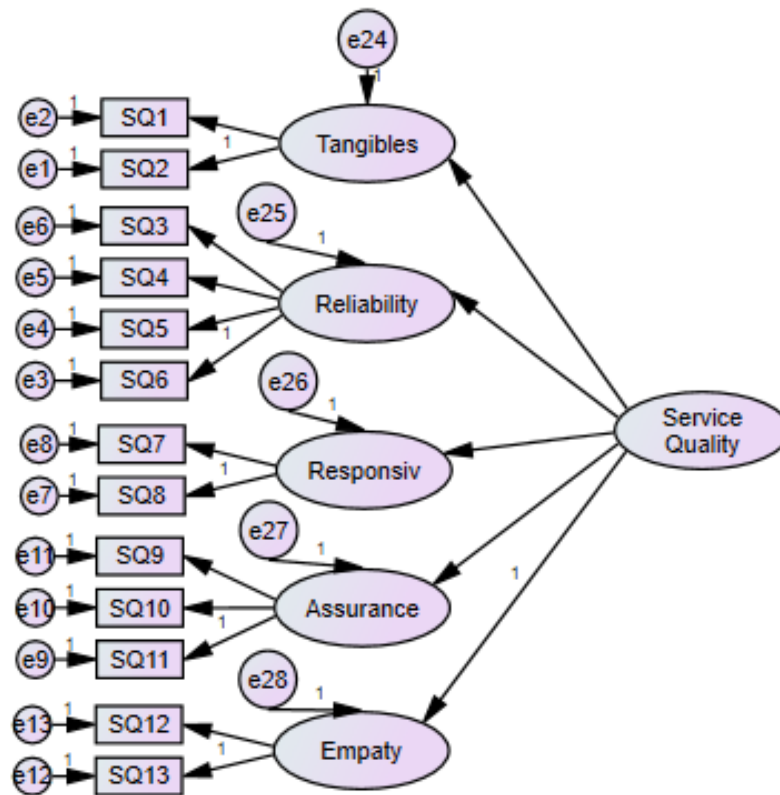
Tabel 4.21 Hasil CFA *Price Fairness* (sumber: Analisis Data, 2023)

variabel	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PF1 <--- Price_Fairness	1,000				
PF2 <--- Price_Fairness	,644	,305	2,110	,035	P < 0,05 signifikan

Berdasarkan Gambar dan hasil output yang ditunjukkan pada Tabel 4.21, diketahui bahwa kedua indikator yang digunakan untuk mengukur variable *Price Fairness* memiliki nilai P yang signifikan, sehingga dapat dijelaskan bahwa semua indikator signifikan digunakan untuk mengukur variable *Price Fairness*.

b. Uji Validitas Variabel Service Quality

Pada penelitian ini variabel *service quality* diukur dengan menggunakan 13 indikator. Hasil *confirmator factor analysis* pada variable *service quality* di tunjukan pada table Uji Validitas Variabel *service quality*.



Gambar 4.22 CFA Variabel *service quality*

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Tabel 4.22 Hasil CFA Variabel *service quality* *Sumber: (Analisis Data, 2023)*

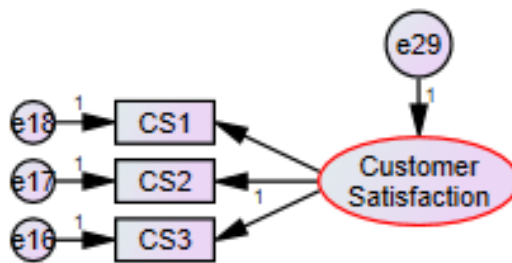
	variabel		Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
SQ2	<---	Tangibles	1,000				
SQ1	<---	Tangibles	,533	,243	2,200	,028	P < 0,05 signifikan
SQ6	<---	Reliability	1,000				
SQ5	<---	Reliability	1,718	,515	3,336	***	P < 0,05 signifikan
SQ4	<---	Reliability	1,799	,574	3,135	,002	P < 0,05 signifikan

variabel			Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
SQ3	<---	Reliability	1,897	,594	3,193	,001	P < 0,05 signifikan
SQ8	<---	Responsiv	1,000				
SQ7	<---	Responsiv	,619	,137	4,532	***	P < 0,05 signifikan
SQ11	<---	Assurance	1,000				
SQ10	<---	Assurance	1,237	,244	5,076	***	P < 0,05 signifikan
SQ9	<---	Assurance	1,124	,256	4,385	***	P < 0,05 signifikan
SQ13	<---	Empaty	1,000				
SQ12	<---	Empaty	,998	,178	5,592	***	P < 0,05 signifikan
SQ1	<---	Tangibles	,533	,243	2,200	,028	P < 0,05 signifikan
SQ6	<---	Reliability	1,000				

Berdasarkan Gambar dan hasil output yang ditunjukkan pada Tabel 4.22, diketahui bahwa ketiga belas indikator yang digunakan untuk mengukur variable *service quality*. Memiliki nilai P yang signifikan, sehingga dapat dijelaskan bahwa semua indicator signifikan digunakan untuk mengukur variable *service quality*.

c. Uji Validitas Variabel Customer Satisfaction

Pada variabel customer satisfaction, dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan tiga indikator. Hasil confirmatory factor analysis pada variabel *customer satisfaction* ditunjukkan pada tabel Uji Validitas Variabel Kepuasan.



Gambar 4.23 CFA Customer Satisfaction

Sumber: (Analisis Data, 2023)

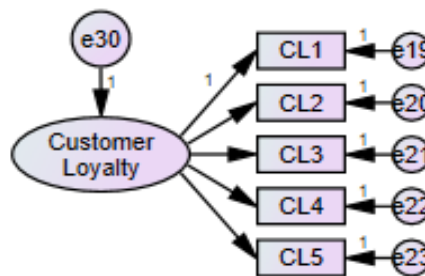
Tabel 4.23 Hasil CFA Variabel Customer Satisfaction (sumber: Analisis Data, 2023)

	Variabel	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
CS3	<-- Customer_Satisfaction	1,000				
CS2	<-- Customer_Satisfaction	1,283	,148	8,672	**	P < 0,05 signifikan
CS1	<-- Customer_Satisfaction	,938	,130	7,210	**	P < 0,05 signifikan

Berdasarkan Gambar dan hasil output yang ditunjukkan pada Tabel 4.23, diketahui bahwa ketiga indikator yang digunakan untuk mengukur variable Customer Satisfaction memiliki nilai P yang signifikan, sehingga dapat dijelaskan bahwa semua indicator signifikan digunakan untuk mengukur variable Customer Satisfaction.

d. Uji Validitas Variabel *Customer Loyalty*

Pada variabel *customer loyalty*, penelitian menggunakan lima indikator untuk mengukur variabel tersebut. Hasil *confirmatory factor analysis* pada variabel *customer loyalty* ditunjukkan pada table uji CFA variabel *customer Loyalty*.



Gambar 4.24 CFA *Customer Loyalty*

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Tabel 4.24 Hasil CFA Variabel *Customer Loyalty* (*Analisis Data, 2023*)

Variabel	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
CL1 <-- Customer_Loyalty -	1,000				
CL2 <-- Customer_Loyalty -	1,378	,376	3,664	***	P < 0,05 signifikan
CL3 <-- Customer_Loyalty -	2,353	,667	3,526	***	P < 0,05 signifikan
CL4 <-- Customer_Loyalty -	2,368	,699	3,389	***	P < 0,05 signifikan
CL5 <-- Customer_Loyalty -	1,770	,545	3,249	,001	P < 0,05 signifikan

Berdasarkan Gambar dan hasil output yang ditunjukkan pada Tabel 4.24, diketahui bahwa kelima indikator yang digunakan untuk mengukur variable Customer Loyalty memiliki nilai P yang signifikan, sehingga dapat dijelaskan bahwa semua indicator signifikan digunakan untuk mengukur variable Customer Loyalty.

e. Uji Reliabilitas

Pengujian reliabilitas yang digunakan pada penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat konsistensi instrument penelitian. Setiap konstruk dapat dievaluasi terpisah dengan menilai *construct reliability* dan *variance extracted*. Nilai *construct reliability* diperoleh dari kuadrat dari jumlah *standard loading* dibagi dengan kuadrat dari jumlah *standard loading* yang ditambahkan dengan jumlah *error*. Sedangkan jumlah *variance extracted* diperoleh dari jumlah dari kuadrat *standard loading* dibagi dengan jumlah dari kuadrat *standard loading* yang ditambahkan dengan jumlah *error*. Nilai *construct reliability* dan *variance extracted* yang direkomendasikan masing-masing adalah diatas 0,70 dan 0,50 (Murhadi, 2011).

Berikut merupakan hasil pengujian reliabilitas yang telah dilakukan, yang disajikan pada Tabel berikut

Tabel 4.25 Hasil Pengujian reliabilitas (sumber: Analisis Data 2023)

Variabel	Indikator	SFL	<i>SFL Kuadrat</i>	<i>Error</i>	<i>Construct Reliability</i>	<i>Variance Extracted</i>
Price Fairness	PF1	0.709	0.502681	0.497319	0.753387	0.604753
	PF2	0.745	0.555025	0.444975		

Variabel	Indikator	SFL	<i>SFL Kuadrat</i>	<i>Error</i>	<i>Construct Reliability</i>	<i>Variance Extracted</i>
Service Quality	SQ2	0.962	0.925444	0.074556	0.92672	0.504398
	SQ1	0.412	0.169744	0.830256		
	SQ6	0.382	0.145924	0.854076		
	SQ5	0.591	0.349281	0.650719		
	SQ4	0.661	0.436921	0.563079		
	SQ3	0.661	0.436921	0.563079		
	SQ8	0.793	0.628849	0.371151		
	SQ7	0.492	0.242064	0.757936		
	SQ11	0.561	0.314721	0.685279		
	SQ10	0.611	0.373321	0.626679		
	SQ9	0.572	0.327184	0.672816		
	SQ13	0.724	0.524176	0.475824		
	SQ12	0.705	0.497025	0.502975		

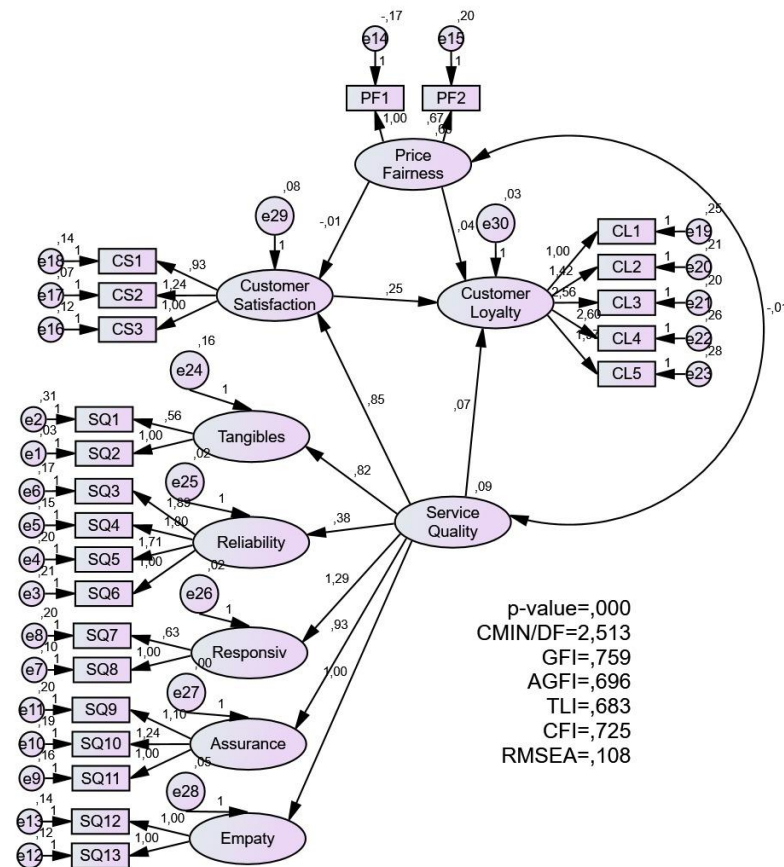
Variabel	Indikator	SFL	<i>SFL Kuadrat</i>	<i>Error</i>	<i>Construct Reliability</i>	<i>Variance Extracted</i>
Customer Satisfaction	CS3	0.741	0.549081	0.450919	0.86726	5.059403
	CS2	0.869	0.755161	0.244839		
	CS1	0.69	0.4761	0.5239		

Variabel	Indikator	SFL	<i>SFL Kuadrat</i>	<i>Error</i>	<i>Construct Reliability</i>	<i>Variance Extracted</i>
Customer Loyalty	CL1	0.401	0.160801	0.839199	0.747798	0.5
	CL2	0.555	0.308025	0.691975		
	CL3	0.759	0.576081	0.423919		
	CL4	0.717	0.514089	0.485911		
	CL5	0.594	0.352836	0.647164		

Hasil pengujian reliabilitas yang ditunjukkan pada table 4.25. Menunjukkan hasil yang reliabel karena nilai *construct reliability* $\geq 0,70$ dan nilai *variance extracted* juga $\geq 0,50$.

D. Structural Equation Modelling

1. Uji fit model



Gambar 4. 25 goodness of fit

Sumber: (Analisis Data, 2023)

Berdasarkan model persamaan struktural yang ditunjukkan pada Gambar 4.25, diperoleh evaluasi kriteria goodness of fit dimana pengaruh *Service quality* (SQ) terhadap *customer satisfaction* (CS), *Service quality* (SQ) terhadap *customer loyalty* (CL), *Service quality* (SQ) terhadap *Tangibles*, *Service quality* (SQ) terhadap *Reliability*, *Service quality* (SQ) terhadap *responsive*, *Service quality* (SQ) terhadap *Assurance*, *Service quality* (SQ) terhadap *empaty*, *Price fairness*

(PF) terhadap *customer satisfaction* (CS), *Price fairness* (PF) terhadap *customer loyalty* (CL), *customer satisfaction* (CS) terhadap *customer loyalty* (CL).

Tabel 4.26 Hasil *Goodness of Fit* (sumber: Analisis Data, 2023)

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut off value</i>	Hasil	Evaluasi Model
Chi-Square	Diharapkan kecil	559.6	<i>Good fit</i>
Probability	$\geq 0,05$	0.000	<i>Marginal fit</i>
CMIN/DF	$\leq 2,00$	2.555	<i>Marginal fit</i>
GFI	$\geq 0,90$	0.953	<i>Good fit</i>
AGFI	$\geq 0,90$	0.908	<i>Good fit</i>
TLI	$\geq 0,95$	0.676	<i>Poor fit</i>
CFI	$> 0,95$	0.720	<i>Poor fit</i>
RMSEA	$\leq 0,08$	0.110	<i>Marginal Fit</i>

Tabel 4.25 menunjukkan bahwa beberapa kriteria sudah memenuhi cut of value yaitu, Probability, GFI, AGFI, TLI, NFI, CFI, RMSEA, RMR dan CMIN/DF. Hal ini menjelaskan CMIN/DF merupakan indeks kesesuaian parsimoni yang mengukur goodness of fit model dengan jumlah koefisien-koefisien estimasi yang diharapkan untuk mencapai kesesuaian. Hasil CMIN/DF pada penelitian ini 2.555 menunjukkan bahwa model penelitian *Marginal fit*. *Goodness of Fit Indeks* (GFI) menunjukkan tingkat kesesuaian model secara keseluruhan yang dihitung dari residual kuadrat dari model yang diprediksi dibandingkan data sebenarnya. Nilai GFI pada model ini adalah 0,953. Nilai mendekati dengan tingkat yang direkomendasikan $\geq 0,90$ menunjukkan model penelitian *Good fit*.

RMSEA adalah indeks yang digunakan untuk mengkompensasi nilai chi-square dalam sampel yang besar. Nilai RMSEA penelitian ini adalah 0,110 dengan nilai yang direkomendasikan yaitu $\leq 0,08$ hal inimenunjukkan model penelitian *Marginal fit*.

AGFI adalah GFI yang disesuaikan dengan rasio antara degree of freesom yang diusulkan dan degree of freedom dari null model. Nilai AGFI pada model ini adalah 0,908. Nilai mendekati dengan tingkat yang direkomendasikan $\geq 0,90$ menunjukkan model penelitian *Good fit*.

TLI merupakan imdeks kesesuaian yang kurang dipengaruhi ukuran sampel. Nilai TLI pada penelitian ini adalah 0,676 dengan nilai yang direkomendasikan yaitu $\geq 0,95$ hal inimenunjukkan model penelitian *Poor fit*.

CFI merupakan indeks yang relative tidak sensitive terhadap besarnya sampel dan kerumitan model. Nilai CFI pada penelitian ini adalah 0,720 dengan nilai yang direkomendasikan yaitu $\geq 0,95$ hal ini menunjukkan model penelitian *Poor fit*.

Berdasarkan keseluruhan pengukuran beberapa *goodness of fit*, marginal fit dan poor fit diatas mengindikasi bahwa model model yang diajukan dalam penelitian ini menjelaskan beberapa diterima.

2. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis yang dilakukan adalah untuk menjawab pertanyaan pada penelitian ini atau untuk menganalisis hubungan struktural model. Analisis data hipotesis dapat dilihat dari nilai *Standar dized Regression Weights* yang x

menunjukkan koefisien pengaruh antar variabel. Dari pengolahan data dapat diketahui adanya hubungan positif antar variabel jika C.R menunjukkan nilai $>1,960$ dan nilai $P < 0,05$ adapun hasil uji hipotesis dapat diperoleh pada tabel berikut:

Tabel 4.27 Hasil Uji Hipotesis (sumber: Analisis Data, 2023)

Hubungan	<i>Estimate</i>	S.E	C.R	<i>P-value</i>	Keterangan
Customer Satisfaction <- - Service Quality	0.848	0.178	4.769	***	Signifikan
Customer Satisfaction <- - Price Fairness	-0.014	0.028	-0.507	0.612	Tidak Signifikan
Customer Loyalty <-- Service Quality	0.554	0.115	2.469	0.039	Signifikan
Customer Loyalty <-- Price Fairness	0.341	0.148	3.095	0.011	Signifikan
Customer Loyalty <-- Customer Satisfaction	0.293	0.136	2.152	0.031	Signifikan

Berdasarkan hasil pengujian kualitas yang ditunjukkan pada tabel di atas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. *Service quality* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *customer satisfaction*. Hal ini dikarenakan nilai probabilitas sebesar 0,000 Hasil ini menjelaskan bahwa hipotesis pertama yang diajukan pada penelitian ini dapat diterima. Dan *Service quality* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *customer loyalty*. Hal ini dikarenakan nilai *probability* sebesar 0.039. Hasil ini menjelaskan bahwa hipotesis ketiga yang diajukan pada penelitian ini diterima.
2. *Price fairness* berpengaruh tidak positif dan tidak signifikan terhadap *customer satisfaction*. Hal ini dikarenakan nilai *probability* sebesar 0.612.

Hasil ini menjelaskan bahwa hipotesis kedua yang diajukan pada penelitian ini ditolak, dikarenakan pada kondisi di lapangan ada beberapa hal yang membuat konsumen tidak puas yaitu barang yang mengalami kerusakan, kekurangan timbangan, dll.

3. *Price fairness* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *customer loyalty*. Hal ini dikarenakan nilai *probability* sebesar 0.011. Hasil ini menjelaskan bahwa hipotesis keempat yang diajukan pada penelitian ini diterima.
4. *customer satisfaction* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *customer loyalty*. Hal ini dikarenakan nilai *probability* sebesar 0.031. Hasil ini menjelaskan bahwa hipotesis kelima yang diajukan pada penelitian ini diterima.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya dan sesuai dengan tujuan penelitian, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah:

1. SEM adalah penggabungan antara dua konsep statistika, yaitu konsep analisis faktor yang masuk pada model pengukuran (measurement model) dan konsep regresi melalui model struktural (structural model). Model pengukuran menjelaskan hubungan antara variabel dengan indikator-indikatornya dan model struktural menjelaskan hubungan antar variabel. Model pengukuran merupakan kajian dari psikometrika sedangkan model struktural merupakan kajian dari statistika.
2. Hubungan variable *service quality* berpengaruh positif dan signifikan ke *customer satisfaction*, *service quality* berpengaruh positif dan signifikan ke *customer loyalty*, *price fairness* berpengaruh positif dan signifikan ke *customer loyalty*, *customer satisfaction* berpengaruh positif dan signifikan ke *customer loyalty*, karena setiap indikatornya memenuhi nilai *standardized regression weights* dan nilai *P-value* sehingga hipotesis dalam penelitian ini dapat diterima sedangkan variable *price fairness* berpengaruh tidak positif dan tidak signifikan ke *customer satisfaction* karena nilai *P-value* $> 0,05$, yaitu 0,612.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, Adapun saran yang yang dapat diberikan:

1. Secara keseluruhan kualitas pelayanan yang diberikan oleh transportasi pengangkut hasil pertanian terbilang sudah cukup baik, namun beberapa poin yang perlu ditingkatkan oleh para pengemudi seperti kemampuan, daya tanggap dalam melayani barang konsumen.
2. Terkhusus Mahasiswa Prodi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Parepare di bidang transportasi, penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan literatur untuk penelitian selanjutnya

DAFTAR PUSTAKA

- Fadly, I., Rafli, Indriyanti, (2021). Analisis Pelayanan Angkutan Pedesaan (Study Kasus Desa Letta, Kecamatan Lembang, Kabupaten Pinrang). *Jurnal Karajata Engineering*, 1:1
- Hakzah, Yusuf, s., Pawelloi, A.I., (2022). Karakteristik Taksi Sepeda Motor Dan Pengaruh Terhadap Petani, *Seri Konferensi IOP: Ilmu Bumi dan Lingkungan*. 1117:012006
- Hakzah, H., Yusuf, S., Pawelloi, I.A., (2022), Pentingnya Angkutan Ojek Hasil Pertanian Dan Pendapatan Operator di Indonesia. *Jurnal Transportasi Terbuka*. 16:2-5
- Irawan, M.Z., Rizki, M., Chalermpong, S., Kato, H., (2022). Pemetaan Pengguna Ojek Di Yogyakarta: Analisis Faktor Dan Preferensi Sosial Ekonomi. *Studi Transportasi Asia*. 8:00073
- Kassali, R., Ayanwale, A.B., Idowu, Y.O., Williams, S.B., (2012). Pengaruh Sistem Transportasi Pedesaan Terhadap Produktivitas Pertanian Di Negara Bagian Oyo, Nigeria. *Jurnal Pertanian dan Pembangunan Pedesaan di Daerah Tropis dan Subtropis*. 113(1): 13-19
- Mayanda, L., Wijayanto, H., Muflikhati, A.I, (2018). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Dan Loyalitas Pada Pt Mitra Taksi-Motor Online. *Jurnal Bisnis dan Kewirausahaan Indonesia*. 4(2): 1-2
- Putri, Y.A., Wahab, Z., Shihab, M.S., Hanafi, A., (2018). Pengaruh Kualitas Layanan Dan Kepercayaan Merek Terhadap Loyalitas Melalui Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Transportasi Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Palembang. *Jurnal Manajemen Motivasi*. 14: 24-31
- Pamungkas, R.P., Sulistiyowati, W., (2022). Analisis Kepuasan Pelanggan Gojek Di Pandaan Menggunakan Metode *Structural Equation Modelling* (SEM). *Seminar Nasional Inovasi Teknologi*. 2549-7952
- Prasetyo, D., Mariyanti, S., Safitri. (2017). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan Jasa Ojek Online Go-Jek. *Jurnal Psikologi*. 15: 1
- Rasyid, H.A., (2017). Pengaruh Kualitas Layanan Dan Pemanfaatan Teknologi Terhadap Kepuasan Dan Loyalitas Pelanggan Go-Jek. *Jurnal Ecodemica*, 1: 22355-0295

- Tuan, V.A., Babiano, I.B.M., (2013). Layanan Ojek di Vietnam Dampak Sosial Ekonomi dan Pertimbangan Kebijakannya. *Jurnal Masyarakat Asia Timur untuk Studi Transportasi*. 10: 9-10
- Starkey, P., (2018). Manfaat Dan Tantangan Peningkatan Penggunaan Sepeda Motor Untuk Akses Pedesaan. *Internasional Conference An Transport And Road Research*.: 2-12
- Solaja, M.O., kalejaiye, P.O., itsuokor, P.A., (2014). Tantangan yang Dihadapi Pekerjaan Informal di Nigeria: Studi Beberapa Sepeda Motor Komersial Terpilih di Negara Bagian Edo, *Jurnal Afrika Untuk Studi PsikologiMasalahSosial*. 18(1):47-56
- Suhartanto, D., Dean, D., Gan, C., Suwatno., Chen, B.T., (2020). Pemeriksaan Kepuasan Terhadap Ojek Online Pada Tingkat Penggunaan Yang Berbeda. *Studi Kasus tentang Kebijakan Transportasi*. 2213: 624
- Zimmera y, Marques, G.V., (2021). Biaya Energi Untuk Memproduksi Dan Mengangkut Hasil Panen E Penggerak Harga Hasil Panen? Studi Kasus Untuk Mato Grosso, Br. *Elsevier*. 225 :120260