

KAJIAN EFEKTIFITAS OPERASIONAL TERMINAL HAMID RUSDI MALANG

Anang Bakhtiar¹⁾

1). Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Malang
Jl. MT. Haryono No. 167 Malang, 65145, Jawa Timur. Email: anang.bakhtiar@unisma.ac.id

Abstrak

Terminal Hamid Rusdi merupakan sub terminal dan berdasarkan informasi dari dinas terkait bahwa terminal Hamid Rusdi dapat digolongkan dalam terminal type B yang melayani trayek angkutan dalam kota dan desa (KM 31 tahun 1995) serta bus AKDP. Adanya berbagai pusat aktifitas yang salah satunya adalah pasar Hamid Rusdi yang terletak bersebelahan dengan terminal Hamid Rusdi seharusnya menjadikan efektifnya terminal Hamid Rusdi, namun kenyataannya saat ini kondisi terminal tidak efektif.

Dari latar belakang dirumuskan masalah tentang faktor-faktor apa yang mempengaruhi efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang, bagaimana model hubungan antara efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang dengan variabel fasilitas, aksesibilitas, pelayanan dan keamanan terminal dan bagaimana rekomendasi perbaikan kinerja, guna efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang.

Kajian dilakukan menggunakan analisis IPA untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas operasional terminal, model dan analisis SWOT untuk mendapatkan rekomendasi yang dihasilkan. Dalam tahap awal dilakukan survey terkait penentuan variabel yang berpengaruh, yaitu fasilitas, aksesibilitas, pelayanan dan keamanan.

Dari kajian dihasilkan kesimpulan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang dari hasil analisis menunjukkan bahwa untuk atribut dari variabel yang mempengaruhi penentuan penanganan dalam prioritas utama adalah jalur kedatangan dan keberangkatan, tempat tunggu penumpang/pengantar, tempat parkir kendaraan serta pengawasan keamanan. Model dari regresi linier berganda didapatkan $Y_{\text{model}} = -0,360 + 0,471X_1 + 0,131X_2 + 0,266X_3 + 0,033X_4$

Dari hasil analisis antara efektifitas terminal dengan empat variabel terkait, menunjukkan hubungan yang signifikan dengan nilai R^2 yang dihasilkan sebesar 88,5% dan nilai $\alpha = 0,000 < 0,05$. Rekomendasi yang dihasilkan adalah fasilitas yang perlu ditingkatkan untuk perbaikan operasional terminal adalah perbaikan pada jalur kedatangan dan keberangkatan, menyediakan tempat tunggu penumpang/pengantar serta menyediakan tempat parkir kendaraan. Diperlukan perbaikan aksesibilitas untuk dapat meningkatkan fasilitas dan pelayanan terminal. Juga diperlukan penambahan fasilitas yang diharapkan dapat menjadikan peningkatan keamanan.

Kata kunci : efektifitas, terminal Hamid Rusdi, IPA, SWOT

A. Pendahuluan

Terminal Hamid Rusdi merupakan sub terminal dan dapat digolongkan dalam terminal type C yang melayani trayek angkutan dalam kota dan desa.

Adanya berbagai pusat aktifitas yang salah satunya adalah pasar Hamid Rusdi yang terletak bersebelahan dengan terminal Hamid Rusdi seharusnya menjadikan efektifnya terminal Hamid Rusdi, namun kenyataannya sampai dengan saat ini kondisi terminal tidak efektif.

Dari latar belakang dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang?
2. Bagaimana model hubungan antara efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang dengan variabel fasilitas, aksesibilitas, pelayanan dan keamanan terminal?
3. Bagaimana rekomendasi perbaikan kinerja, guna efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang?

Sedangkan Tujuan kajian untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang, membuat model hubungan

antara efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang dengan variabel fasilitas, aksesibilitas, pelayanan dan keamanan terminal serta membuat rekomendasi perbaikan kinerja guna efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi-Malang.

B. Metode Kajian

1. Penentuan Sampel

Untuk menentukan besarnya sampel dari populasi dengan Disproportioned Stratified Random Sampling yaitu pengambilan sampel dari anggota populasi secara acak dan berstrata (Riduwan, 2008 : 59)

$$N \geq \frac{[Z_{\alpha/2}]^2 p \cdot q}{e^2}$$

$$N \geq \frac{(1,96)^2 0,95 \cdot 0,05}{(0,05)^2} = 72,99 \approx 73$$

Digunakan jumlah sampel untuk pengguna dan pengemudi sebanyak 100 (seratus) orang.

2. Analisa IPA (*Importance-Performance Analysis*)

IPA telah diterima secara umum dan dipergunakan pada berbagai bidang kajian karena kemudahan untuk diterapkan dan tampilan hasil analisa yang memudahkan dalam usulan perbaikan kinerja (Martinez, 2003).

IPA menggabungkan pengukuran faktor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan dalam grafik dua dimensi yang memudahkan penjelasan data dan mendapatkan usulan praktis.

Dalam penelitian ini terdapat variabel X untuk menunjukkan tingkat kepuasan kinerja dan variabel Y untuk menunjukkan tingkat kepentingan indikator. Dengan menggunakan rumus :

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%, \text{ dengan :}$$

Tki = tingkat kesesuaian responden.

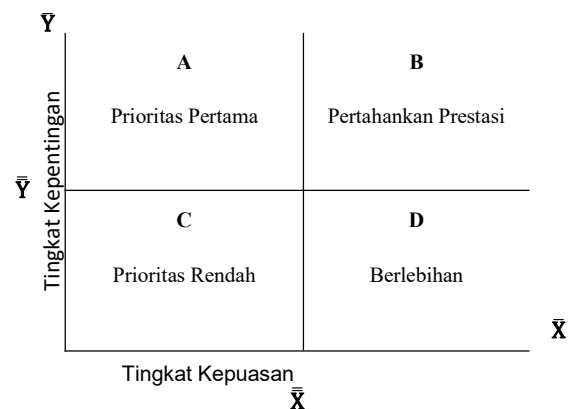
Xi = Skor penilaian kinerja.

Yi = Skor penilaian kepentingan.

Tabel 2 Skala Likert pengukuran tingkat kepentingan dan kepuasan pelanggan (Supranto, 2006)

Tingkat Kepentingan	Tingkat Kepuasan	Skor
Sangat Penting	Sangat Puas	5
Penting	Puas	4
Cukup Penting	Cukup Puas	3
Tidak Penting	Tidak Puas	2
Sangat Tidak penting	Sangat Tidak Puas	1

Nilai tingkat kepentingan dan kepuasan atribut yang diperoleh dari seluruh responden kemudian dihitung rata-ratanya. Besarnya nilai rata-rata tingkat kepentingan dan kepuasan ini akan menentukan letak garis yang akan membagi diagram kartesius menjadi empat kuadran seperti pada gambar 1,



Gambar 1 Diagram Cartesius

3. Analisa SWOT (*Strengths Weakness Opportunities Threats*)

Analisis SWOT diperlukan dalam penelitian ini, digunakan untuk membantu mengetahui potensi wilayah pada lokasi penelitian. Dalam analisis SWOT ini dilakukan analisis faktor internal dan eksternal, seperti dalam tabel matrik SWOT berikut :

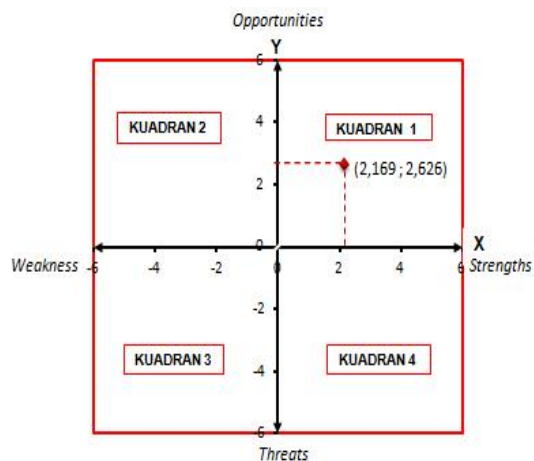
Tabel 3 Matrik SWOT

Sumber : Freddy Rangkuti, 2005

IFAS	STRENGTHS (S)	WEAKNESSES (W)
	Tentukan Faktor-Faktor Kekuatan	Tentukan Faktor-Faktor Kelemahan Internal

EFAS	Internal (SKOR IFAS > 2)	(SKOR IFAS <= 2)
OPPORTUNIES (O)	STRATEGI S-O (I)	STRATEGI W-O (II)
Tentukan Faktor-Faktor Peluang Eksternal (SKOR EFAS > 2)	Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
TREATHS (T)	STRATEGI S-T (III)	STRATEGI W-T (IV)
Tentukan Faktor-Faktor Ancaman Eksternal (SKOR EFAS <= 2)	Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

No.	STRENGTH	SKOR	BOBOT	TOTAL
1.				
2.	dst.			
	Total Kekuatan			
No.	WEAKNESS	SKOR	BOBOT	TOTAL
1.				
2.	Dst.			
	Total Kelemahan			
<i>Selisih Total Kekuatan – Total Kelemahan = S – W = x</i>				
No.	OPPORTUNITY	SKOR	BOBOT	TOTAL
1.				
2.	dst.			
	Total Peluang			
No.	TREATH	SKOR	BOBOT	TOTAL
1.				
2.	Dst.			
	Total Tantangan			
<i>Selisih Total Peluang – Total Tantangan = O – T = y</i>				



Gambar 2 Kuadran SWOT

C. Hasil dan Pembahasan

Kajian IPA

1. Tingkat Kesesuaian

Penghitungan tingkat kesesuaian didasarkan pada 4 variabel yang terangkum dalam tabel berikut ini :

No.	Notasi	Variabel	Atribut	Tingkat Kesesuaian
1.	T _{k1a}	Fasilitas	Penggunaan fasilitas	53,29%
	T _{k1b}		Jalur kedatangan dan keberangkatan	42,64%
	T _{k1c}		Tempat tunggu penumpang/pengantar	42,99%
	T _{k1d}		Rambu, papan informasi	73,93%
	T _{k1e}		Kamar kecil/toilet	53,15%
	T _{k1f}		Musholla	56,21%
	T _{k1g}		Ruang informasi/pengaduan	52,23%
	T _{k1h}		Kantin, toko makanan	62,21%
	T _{k1i}		Wartel, wamet, TV	33,50%
	T _{k1j}		Penitipan barang	52,83%
	T _{k1k}		Taman	64,10%
2.	T _{k2a}	Aksesibilitas	Tempat parkir	51,29%
	T _{k2b}		Jaringan jalan	63,68%
	T _{k2c}		Letak strategis	46,86%
3.	T _{k3}	Pelayanan	Kemudahan dicapai pengguna	51,87%
4.	T _{k4}	Keamanan	Pelayanan petugas	54,06%
			Pengawasan pihak keamanan	46,37%

2. Diagram Cartesius

Diagram *cartesius* digunakan untuk mengetahui posisi seluruh variabel tersebut terhadap kuadran IPA. Berikut ini merupakan tabel sumbu diagram yang dirinci per variabel.

Tabel 4 Sumbu X dan Y dalam Kuadran IPA Dirinci per Atribut

No.	Variabel	Sumbu	Perhitungan	Nilai
1.	Fasilitas	X	501/203	2,46
		Y	940/203	4,63
2.		X	429/203	2,11
		Y	1006/203	4,95
3.		X	405/203	1,99
		Y	942/203	4,64
4.		X	712/203	3,50
		Y	963/203	4,74
5		X	530/203	2,61
		Y	997/203	4,91
6		X	493/203	2,42
		Y	877/203	4,32
7		X	525/203	2,58
		Y	1005/203	4,95
8		X	512/203	2,52
		Y	823/203	4,05
9		X	258/203	1,27
		Y	770/203	3,79
10		X	354/203	1,74
		Y	670/203	3,30
11		X	609/203	3,00
		Y	950/203	4,67
12		X	476/203	2,34
		Y	928/203	4,57
13	Aksesibilitas	X	591/203	2,91
		Y	928/203	4,57
14		X	419/203	2,06
		Y	894/203	4,40
15		X	511/203	2,51
		Y	985/203	4,85
16	Pelayanan	X	512/203	2,52
		Y	947/203	4,66
17	Keamanan	X	460/203	2,26
		Y	992/203	4,88
Rata-rata		X	40,80/17	2,40

No.	Variabel	Sumbu	Perhitungan	Nilai
		Y	76,88/17	4,52

Berdasarkan diagram *cartesius* bahwa untuk atribut dari variabel yang berpengaruh dalam penentuan penanganan dijelaskan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 5 Atribut yang mempengaruhi dan kuadran yang dihasilkan

No	Variabel	Atribut	Kuadran	Keterangan
1.	Fasilitas	a. Jalur kedatangan dan keberangkatan b. Tempat tunggu penumpang/pengantar c. Tempat parkir kendaraan	A	Prioritas utama (pada kuadran ini tiga responden terkait kurang puas terhadap atribut variabel yang dianggap penting)
2.	Keamanan	d. Pengawasan keamanan		
1.	Fasilitas	a. Penggunaan fasilitas b. Rambu, papan informasi c. Kamar kecil/toilet d. Ruang informasi/pengaduan e. Taman	B	Dipertahankan (atribut dalam variabel menunjukkan kepuasan selaras dengan kepentingan)
2.	Aksesibilitas	f. Jaringan jalan g. Kemudahan dicapai		
3.	Pelayanan	h. Pelayanan petugas		
1.	Fasilitas	a. Telekomunikasi, warnet dan TV b. Tempat penitipan barang	C	Prioritas rendah
2.	Aksesibilitas	c. Letak strategis		
1.	Fasilitas	a. Musholla b. Kantin, toko makanan	D	Berlebihan (menurut tiga responden terkait atribut ini cukup memuaskan, namun kurang penting)

Sumber: Hasil perhitungan

Kajian SWOT

Variabel dan atribut SWOT diperoleh dari hasil analisis *Importance, Performance Analysis* (IPA). Bobot atribut didasarkan pada tingkat kepentingan dari hasil analisis kuesioner dari responden pengguna, pengemudi angkutan umum dan dinas terkait/praktisi. Sedangkan score didapatkan dari tingkat kebutuhan masing-masing atribut terkait efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi.

Dihasilkan kuadran SWOT dengan nilai kuadran (X ; Y) adalah (2,169 ; 2,626) sebagaimana gambar 3 berikut ini :

Adapun kajian SWOT yang dihasilkan ditabelkan sebagai berikut:

Tabel 6 Hasil Kajian SWOT

No.	Atribut	Bobot (a)	Score (b)	Total (a) x (b)
1.	Kekuatan			
1.	Efektifitas penggunaan fasilitas	0,057	6,468	0,369
2.	Rambu, papan informasi yang jelas	0,059	7,507	0,443
3.	Kamar kecil/toilet yang ada	0,062	6,611	0,410
4.	Ruang informasi/pengaduan yang ada	0,062	6,586	0,408
5.	Taman yang asri	0,058	7,000	0,406
6.	Jaringan jalan terhadap jalur utama	0,056	6,911	0,387
7.	Kemudahan dicapai menuju fasilitas yang ada	0,061	6,517	0,398
8.	Pelayanan petugas yang baik	0,058	6,522	0,378
9.	Musholla yang bersih	0,052	6,429	0,334
10.	Kantin, toko makanan yang ada	0,048	6,522	0,313
				3,846

Sumber: Hasil perhitungan

No.	Atribut	Bobot (a)	Score (b)	Total (a) x (b)
2.	Kelemahan			
1.	Jalur kedatangan dan keberangkatan yang kurang baik	0,062	3,867	0,241
2.	Tempat tunggu penumpang/pengantar yang belum ada	0,057	4,005	0,228
3.	Tempat parkir kendaraan yang kurang baik	0,056	3,655	0,205
4.	Pengawasan keamanan yang kurang	0,061	3,734	0,228
5.	Waktu operasional tidak maksimal	0,057	3,532	0,201
6.	Telekomunikasi, warnet dan TV yang belum ada	0,044	4,729	0,208
7.	Tempat penitipan barang yang kurang efektif	0,036	4,259	0,153
8.	Letak terminal dirasa kurang strategis	0,054	3,936	0,213
		1,000		1,677
Selisih Total Kekuatan – Total Kelemahan		= 3,846 – 1,677 = 2,169 (X)		

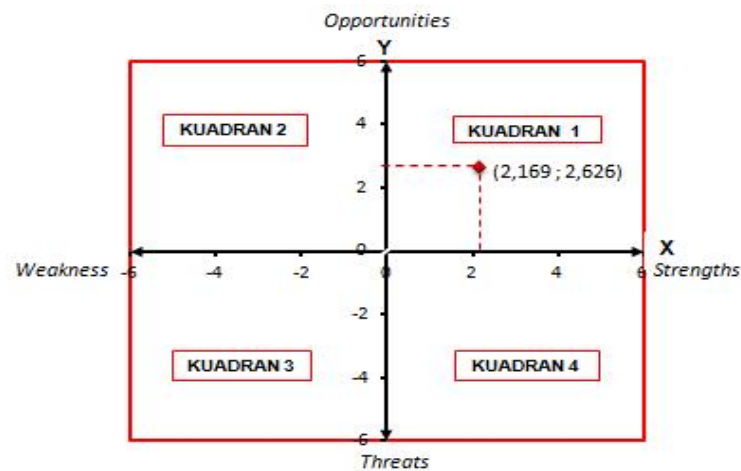
Sumber: Hasil perhitungan

No.	Atribut	Bobot (a)	Score (b)	Total (a) x (b)
1.	Peluang			
1.	Rencana pembangunan Malang Interchange	0,141	6,911	0,974
2.	Pengembangan pasar	0,141	6,911	0,974
3.	Sekitar lokasi terminal berpotensi dalam pengembangan pusat aktivitas	0,141	6,911	0,974
4.	Kemudahan dicapai dari jalan utama	0,152	6,517	0,991
				3,914

Sumber: Hasil perhitungan

No.	Atribut	Bobot (a)	Score (b)	Total (a) x (b)
2.	Ancaman			
1.	Kurangnya dukungan pemerintah berkaitan dengan kondisi fasilitas terminal	0,143	3,532	0,505
2.	Relokasi terminal	0,134	3,089	0,414
3.	Banyaknya kendaraan pribadi	0,148	2,493	0,369
		1,000		1,288
Selisih Total Peluang - Total Ancaman		= 3,914 – 1,288 = 2,626 (Y)		

Sumber: Hasil perhitungan



Gambar 3 Kuadran SWOT

Adapun analisa SWOT yang dihasilkan berdasarkan kuadran SWOT yang didapatkan sebagaimana tabel berikut

Tabel 7 Matrik SWOT terkait IFAS EFAS

IFAS EFAS	Kekuatan (Strength)	Kelemahan (Weakness)
	1. Efektifitas Penggunaan fasilitas 2. Rambu, papan Informasi yang ada 3. Kamar kecil/toilet yang ada 4. Ruang Informasi/pengaduan yang ada 5. Taman yang asri 6. Adanya Jalur/jalan terhadap jalur utama 7. Kemudahan dicapai menuju fasilitas yang ada 8. Pelayanan petugas yang baik 9. Musholla yang bersih 10. Kantin, toko makanan yang ada	1. Jalur kedatangan dan keberangkatan yang kurang baik 2. Tempat tunggu penumpang/pengantar yang belum ada 3. Tempat parkir kendaraan yang kurang baik 4. Pengawasan keamanan yang kurang 5. Waktu operasional tidak maksimal 6. Telekomunikasi, wamet dan TV yang belum ada 7. Tempat penitipan barang yang kurang efektif 8. Letak kurang strategis
Peluang (Opportunity)	Dengan kondisi fasilitas yang baik yang terdapat dalam komponen kekuatan, pelayanan yang baik serta kemudahan dicapai menuju fasilitas yang ada dapat berkesinambungan dengan peluang yang ada sehingga berpotensi untuk berkembang lebih baik. Pengembangan pasar, kemudahan dicapai dari jalan utama, potensi pengembangan pusat aktifitas dapat menjadikan efektifitas operasional terminal meningkat begitu sebaliknya.	Kelemahan yang ada harus dapat diminimalisir dan diupayakan untuk segera diperbaiki sehingga dengan peluang yang ada dapat dimanfaatkan dengan baik dalam upaya peningkatan efektifitas operasional terminal Madyopuro di masa mendatang. Tempat parkir kendaraan dan pengawasan keamanan yang dirasa kurang diharapkan segera diperbaiki guna kenyamanan pengguna menuju pusat aktifitas yang ada.
Ancaman (Threats)	Kekuatan yang ada diupayakan dapat meminimalisir ancaman yang akan timbul. Kekuatan yang ada dapat dijadikan sebagai rujukan dalam kebijakan pemerintah berkaitan dalam relokasi pasar dan regulasi terkait penggunaan kendaraan pribadi, serta perlunya dukungan pemerintah dalam upaya perbaikan terminal	Kelemahan yang ada diupayakan untuk segera mendapatkan penanganan dalam perbaikan dan pengadaan serta peningkatan dalam pengawasan keamanan sehingga ancaman yang akan timbul dapat diminimalisir.

Sumber : Hasil analisis

Berdasarkan diagram diatas menunjukkan bahwa untuk atribut dari variabel yang berpengaruh dalam penentuan

penanganan dijelaskan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 8 Atribut yang mempengaruhi penanganan

No	Variabel	Atribut	Kuadran	Keterangan
1.	Fasilitas	a. Jalur kedatangan dan keberangkatan	A	Prioritas utama (pada kuadran ini tiga responden terkait kurang puas terhadap atribut variabel yang dianggap penting)
2.	Keamanan	b. Tempat tunggu penumpang/pengantar c. Tempat parkir kendaraan d. Pengawasan keamanan		
1.	Fasilitas	a. Penggunaan fasilitas b. Rambu, papan informasi c. Kamar kecil/toilet d. Ruang informasi/pengaduan e. Taman		
2.	Aksesibilitas	f. Jaringan jalan g. Kemudahan dicapai	B	Dipertahankan (atribut dalam variabel menunjukkan kepuasan selaras dengan kepentingan)
3.	Pelayanan	h. Pelayanan petugas		
1.	Fasilitas	a. Telekomunikasi, warnet dan TV	C	Prioritas rendah
2.	Aksesibilitas	b. Tempat penitipan barang c. Letak strategis		
1.	Fasilitas	a. Musholla b. Kantin, toko makanan	D	Berlebihan (menurut tiga responden terkait atribut ini cukup memuaskan, namun kurang penting)

Hasil matrik SWOT terkait IFAS-EFAS yang didapatkan menunjukkan bahwa posisi efektifitas operasional terminal Hamid Rusdi Malang saat ini berada pada kuadran I. Hal ini berarti kondisi fasilitas terminal masih layak operasional

Pembentukan Model

1. Model Regresi

Hasil kuesioner hubungan antara fasilitas, aksesibilitas, pelayanan dan keamanan terhadap efektifitas operasional terminal diperoleh dari jumlah responden sebanyak 100 responden yang mengetahui kondisi terminal Hamid Rusdi Malang. Penentuan data model regresi yang dihasilkan, untuk penilaian terkait variabel Y, X_1 , X_2 , X_3 dan X_4 . Adapun variabel tersebut adalah variabel Y yang merupakan variabel respon yaitu efektifitas operasional terminal. Sedangkan untuk variabel penjelas diterangkan sebagai berikut :

Untuk X_1 merupakan variabel fasilitas terminal, yaitu

- Jalur kedatangan dan keberangkatan
- Tempat tunggu penumpang/pengantar
- Tempat parkir kendaraan
- Telekomunikasi, warnet dan TV
- Tempat penitipan barang

Untuk X_2 merupakan variabel aksesibilitas, yaitu letak terminal dari pusat aktifitas seperti, pasar, sekolah, kantor dan perumahan serta kondisi dan jaringan jalan. Untuk X_3 merupakan variabel pelayanan yang meliputi jumlah petugas, optimalisasi pelayanan (kinerja). Sedangkan X_4 merupakan variabel keamanan yang meliputi jumlah petugas keamanan, prasarana pendukung keamanan, misalnya pagar keliling, pos jaga dilengkapi alat pendukung keamanan dan keamanan terhadap fasilitas yang ada.

2 Uji Korelasi

Sebelum variabel digunakan dalam penentuan model, terlebih dahulu harus dilakukan pengujian. Pengujian dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh suatu variabel terhadap variabel yang lain. Penentuan variabel dilakukan bila antar variabel penjelas (X) menunjukkan pengaruh hubungan yang lemah yaitu $R^2 < 0,5$ dan hubungan variabel penjelas (X) dengan variabel respon (Y) menunjukkan hubungan yang kuat yaitu $R^2 > 0,5$.

Adapun pengaruh hubungan sebagaimana diterangkan dalam tabel berikut ini:

Tabel 9 Pengaruh hubungan variabel respon dengan variabel penjelas

No	Variabel	R^2	Keterangan
1.	Y dan X_1	0,7906	Hubungan kuat
2.	Y dan X_2	0,6193	Hubungan kuat

3.	Y dan X ₃	0,6612	Hubungan kuat
4.	Y dan X ₄	0,5223	Hubungan kuat

Tabel 10 Pengaruh hubungan antar variabel penjas

No	Variabel	R ²	Keterangan
1.	X ₁ dan X ₂	0,5321	Hubungan kuat
2.	X ₁ dan X ₃	0,471	Hubungan lemah
3.	X ₁ dan X ₄	0,5284	Hubungan kuat
4.	X ₂ dan X ₃	0,4221	Hubungan lemah
5.	X ₂ dan X ₄	0,3601	Hubungan lemah
6.	X ₃ dan X ₄	0,3933	Hubungan lemah

Dari tabel 10 diketahui bahwa nilai R² untuk pengaruh hubungan X₁ dan X₂, dan X₁ dan X₄ menunjukkan pengaruh hubungan yang kuat. Dengan demikian dua variabel tersebut harus dihilangkan.

Dengan menghilangkan variabel X₂ dan X₄ yaitu variabel aksesibilitas dan keamanan, didapatkan model dari pengolahan data menggunakan bantuan program komputer sebagai berikut :

Adapun analisis menggunakan bantuan program komputer didapatkan hasil dari analisis regresi linier berganda (Sarwono, Jonathan, 2009) adalah,

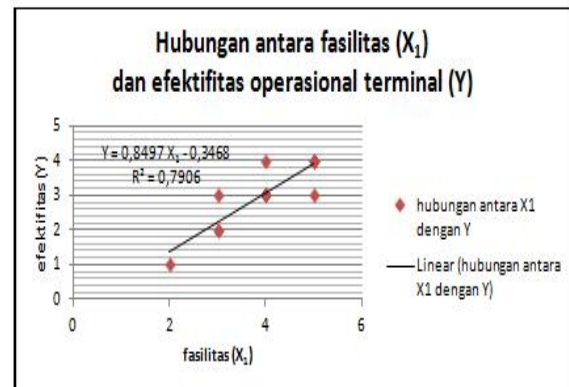
$$Y_{\text{model}} = -0,460 + 0,598X_1 + 0,320X_3$$

Y_{model} menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan atas variabel X₁ dan X₃ akan mempengaruhi Y_{model} sebesar 0,598 untuk X₁, 0,320 untuk X₃,

Dari hasil analisis menunjukkan kedua variabel yaitu fasilitas dan pelayanan menunjukkan hubungan yang signifikan. Hal ini ditunjukkan dengan nilai R² sebesar 86,8% dan $\alpha = 0,000 < 0,05$.

Berikut diperlihatkan pengaruh setiap variabel model terhadap efektifitas operasional terminal yang dibuat berdasarkan satu variabel terkait dimana hasilnya bersifat indikatif.

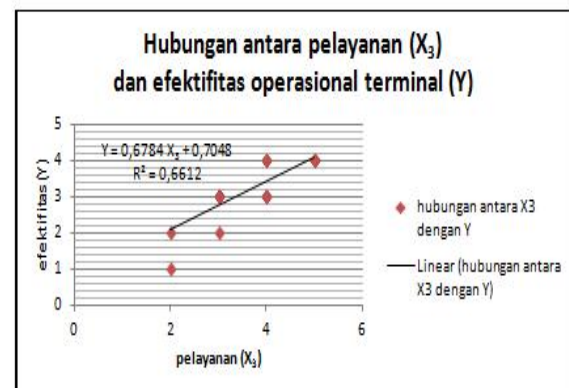
A. Hubungan antara variabel model dan efektifitas operasional terminal



Gambar 4 Hubungan antara fasilitas dan efektifitas operasional terminal

Setiap kenaikan variabel fasilitas satu satuan memberikan pengaruh efektifitas operasional terminal sebesar 0,8497. Dengan pengaruh sebesar 79,06%.

Setiap kenaikan variabel aksesibilitas satu satuan memberikan pengaruh efektifitas operasional terminal sebesar 0,5474. Dengan pengaruh sebesar 61,93%. Hal ini berarti berkorelasi kuat secara positif.



Gambar 5 Hubungan antara variabel pelayanan dan efektifitas operasional terminal

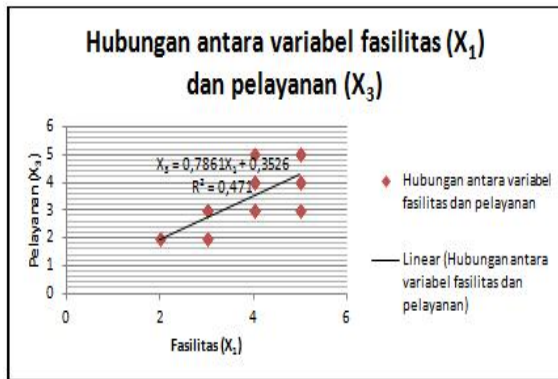
Setiap kenaikan variabel pelayanan satu satuan memberikan pengaruh efektifitas operasional terminal sebesar 0,6784 dengan pengaruh sebesar 66,12%. Hal ini berarti berkorelasi kuat secara positif.

B. Hubungan antar variabel

Hubungan antar variabel bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh antara satu variabel

dengan variabel yang lain yang dapat dijelaskan dengan pembacaan hasil grafik hubungan.

Hubungan antar variabel fasilitas dan pelayanan dijelaskan dalam gambar berikut ini :



Gambar 6 Hubungan antara variabel fasilitas dengan pelayanan

Setiap penambahan satu satuan fasilitas akan mempengaruhi pelayanan sebesar 0,7861. Besar pengaruh yang ditunjukkan sebesar 47,1% yang diartikan memiliki korelasi yang cukup.

Kesimpulan dan saran

Dari analisis kajian dihasilkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis IPA dihasilkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas pelayanan terminal Hamid Rusdi-Malang adalah jalur kedatangan dan keberangkatan, tempat tunggu penumpang/pengantar, tempat parkir kendaraan serta pengawasan keamanan dari pengguna, pengemudi dan dinas terkait.
2. Model hubungan $Y_{\text{model}} = -0,460 + 0,598X_1 + 0,320X_3$

Adapun Y_{model} adalah efektifitas operasional terminal sedangkan X_1 adalah variabel fasilitas dan X_3 adalah variabel pelayanan.

Dari hasil analisis menunjukkan bahwa antara efektifitas terminal dengan dua variabel terkait, yaitu fasilitas dan pelayanan menunjukkan hubungan yang signifikan. Hal ini

ditunjukkan dengan nilai R^2 yang dihasilkan sebesar 0,868 diartikan menunjukkan pengaruh hubungan sebesar 86,8%.

Rekomendasi

Rekomendasi yang dihasilkan dari kajian ini adalah fasilitas yang perlu ditingkatkan untuk perbaikan operasional terminal adalah perbaikan pada jalur kedatangan dan keberangkatan, menyediakan tempat tunggu penumpang/pengantar serta menyediakan tempat parkir kendaraan.

Saran

Adapun saran yang dapat disampaikan terkait hasil kajian/penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya perhatian dari dinas terkait, sehubungan dengan kebutuhan pengguna terkait fasilitas, aksesibilitas dan pelayanan terminal.
2. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan responden yang dipilih memahami kondisi terminal yang sebenarnya guna melengkapi hasil penelitian saat ini.
3. Penentuan variabel model diharapkan menggunakan hasil analisis data dari seluruh variabel yang ada, sehingga dapat diketahui secara pasti variabel yang berpengaruh dari hasil analisis regresi.
4. Perlunya penerapan *law inforcement* terhadap angkutan umum yang tidak masuk terminal guna efektifitas operasional terminal.

DAFTAR PUSTAKA

-(1995), *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.

- Freddy Rangkuti, (2005), *Analisis SWOT. Teknik Membedah Kasus Bisnis*, Gramedia Jakarta.
- Martinez, C.L.,(2003), *Evaluation Report: Tools Cluster Networking Meeting #1*, CenterPoint Institute, Inc., Arizona.
http://www.centerpointinstitute.org/.../Networking%20Meeting%201_Evaluation%20Report%20FINAL.pdf
- Riduwan, (2008), *Metode dan teknik menyusun tesis*, Alfabeta, Bandung
- Sarwono, Jonathan (2009), *Statistik Itu Mudah: Panduan Lengkap Untuk Belajar Komputasi Statistik Menggunakan SPSS 16*, Penerbit Andi, Yogyakarta.
- Supranto, J. (2006). *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*. PT. Rineka Cipta, Jakarta.