

Peningkatan Aksesibilitas Trayek Kalimantan Timur - Kalimantan Selatan Berdasarkan Kinerja Transportasi Antar Kota Antar Provinsi

Eko Sujarwanto*, Rachmat Mudiyo, Abdul Rochim

Universitas Islam Sultan Agung, Indonesia

Email: ekosjw10@gmail.com*

Abstrak:

Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) merupakan tulang punggung mobilitas masyarakat antar wilayah di Indonesia, khususnya di wilayah Kalimantan yang memiliki tantangan geografis signifikan. Sistem transportasi yang andal, efisien, dan dapat diakses oleh masyarakat menjadi kunci kepuasan pengguna transportasi umum serta mendukung pertumbuhan ekonomi regional. Namun, kinerja AKAP pada trayek Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan masih menghadapi berbagai permasalahan terkait pelayanan, kenyamanan, ketepatan waktu, dan keselamatan yang berimplikasi pada tingkat aksesibilitas masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja transportasi AKAP, mengevaluasi pengaruh pelayanan, kenyamanan, ketepatan waktu, dan keselamatan terhadap aksesibilitas, serta merumuskan rekomendasi kebijakan perbaikan dengan penekanan khusus pada trayek Kalimantan Timur - Kalimantan Selatan. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, penelitian ini mengumpulkan data dari 100 pengguna AKAP rute Samarinda-Banjarmasin dengan memberikan kuisioner terstruktur dan analisis statistik selanjutnya menggunakan regresi linier berganda dengan menggunakan software SPSS versi 26.0. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat tujuh faktor utama yang mempengaruhi kinerja transportasi AKAP, dengan ketepatan waktu, keselamatan, dan kenyamanan sebagai faktor paling dominan. Analisis deskriptif mengungkapkan kesenjangan antara kinerja aktual (skor 3,41-3,75) dan harapan penumpang (skor $\geq 4,0$), dengan aspek keselamatan dan ketepatan waktu memerlukan prioritas perbaikan. Temuan ini memberikan implikasi praktis bagi operator transportasi dan pembuat kebijakan dalam merumuskan strategi peningkatan kualitas layanan AKAP yang komprehensif dan berbasis bukti empiris.

Kata kunci: Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP); Kinerja Transportasi; Kepuasan Pengguna; Analisis kinerja AKAP.

Abstract:

Intercity Interprovincial Transportation (AKAP) is the backbone of people's mobility between regions in Indonesia, especially in the Kalimantan region which has significant geographical challenges. A reliable, efficient, and accessible transportation system is key to public transport user satisfaction and supports regional economic growth. However, AKAP performance on the East Kalimantan-South Kalimantan route still faces various problems related to service, comfort, punctuality, and safety that have implications for the level of community accessibility. This study aims to identify the factors affecting AKAP transportation performance, evaluate the effects of service, comfort, punctuality, and safety on accessibility, and formulate policy recommendations for improvement with a special emphasis on the East Kalimantan-South Kalimantan route. Using a quantitative approach, the study collected data from 100 AKAP users on the Samarinda-Banjarmasin route through a structured questionnaire and subsequently analyzed the data with multiple linear regression using SPSS software version 26.0. The research results show that there are seven main factors affecting AKAP transportation performance, with punctuality, safety, and comfort as the most dominant factors. Descriptive analysis reveals a gap between actual performance (score 3.41-3.75) and passenger expectations (score ≥ 4.0), with safety and punctuality aspects requiring priority improvement. These findings provide practical implications for transport operators and policymakers in formulating comprehensive and empirically-based strategies for improving AKAP service quality.

Keywords: AKAP performance analysis.

Corresponding: Eko Sujarwanto*

E-mail: ekosjw10@gmail.com*



PENDAHULUAN

Transportasi merupakan elemen fundamental dalam sistem perekonomian dan mobilitas masyarakat modern (Septanto, 2022). Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2023, sektor transportasi berkontribusi sekitar 4,2% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional, dengan transportasi darat mendominasi pangsa pasar sebesar 78,5% dari total pergerakan penumpang domestik. Di tingkat global, World Bank 2022 melaporkan bahwa aksesibilitas transportasi yang baik dapat meningkatkan produktivitas ekonomi hingga 20% dan mengurangi kesenjangan pembangunan antarwilayah secara signifikan (Sabilillah et al., 2025). Dalam konteks Indonesia, transportasi darat, khususnya moda bus, masih menjadi pilihan utama bagi sebagian besar masyarakat untuk perjalanan jarak menengah dan jauh karena pertimbangan biaya yang relatif terjangkau dibandingkan transportasi udara (Kementerian Perhubungan, 2023).

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 menjelaskan bahwa Angkutan Antarkota Antarprovinsi adalah Angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan Mobil Bus umum yang terikat dalam Trayek (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2019). Regulasi ini menegaskan pentingnya standardisasi dan pengawasan kualitas layanan AKAP untuk memastikan keselamatan, kenyamanan, dan kepuasan penumpang (Dona & Kurniadi, 2024). Lebih lanjut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek menetapkan berbagai indikator kinerja yang harus dipenuhi oleh operator AKAP, termasuk aspek kelaikan kendaraan, ketepatan waktu, kenyamanan fasilitas, dan kompetensi pengemudi.

Pada penelitian ini ditinjau melalui lebih dari satu provinsi yakni Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan dan dari Kota Samarinda ke Kota Banjarmasin. Pemilihan trayek ini memiliki justifikasi strategis yang kuat. Pertama, kedua provinsi ini merupakan pusat aktivitas ekonomi penting di Kalimantan, dengan Kalimantan Timur sebagai sentra industri pertambangan dan energi, sementara Kalimantan Selatan menjadi pusat perdagangan dan pertanian (Kustinah, 2025; Maharani & Musthafa, 2024; Priyatna et al., 2022). Data Badan Pusat Statistik (BPS) Kalimantan Timur tahun 2023 menunjukkan bahwa volume pergerakan penumpang antar kedua provinsi mencapai 62.847 orang per bulan, dengan tren peningkatan rata-rata 8,3% per tahun sejak 2020. Kedua, dengan hadirnya Ibu Kota Nusantara (IKN) di Kalimantan Timur, mobilitas masyarakat antara Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan diprediksi akan meningkat signifikan, menciptakan urgensi untuk evaluasi dan peningkatan kualitas layanan AKAP pada trayek ini (Amri & Lessy, 2024; Wahidah et al., 2024). Ketiga, jarak tempuh sekitar 520 kilometer dengan waktu perjalanan rata-rata 10-12 jam menjadikan layanan AKAP sebagai moda transportasi penting yang menghubungkan kedua ibu kota provinsi ini, mengingat keterbatasan infrastruktur transportasi udara dan kereta api di wilayah tersebut (Pradana et al., 2025).

Hal ini diatur oleh pemerintah. Peranan Peranan transportasi darat sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, serta pemerataan pembangunan antar wilayah (Palilu, 2022). Studi empiris oleh Asian Development Bank (ADB) tahun 2021 menunjukkan bahwa peningkatan kualitas infrastruktur transportasi di negara-negara

berkembang Asia berkorelasi positif dengan pertumbuhan ekonomi regional (koefisien korelasi $r=0,72$, $p<0,01$) dan penurunan tingkat kemiskinan. Dalam konteks Indonesia, penelitian oleh Saputro & Kusuma (2023) mengonfirmasi bahwa aksesibilitas transportasi yang baik dapat meningkatkan partisipasi tenaga kerja hingga 15% dan memperluas akses masyarakat terhadap layanan pendidikan dan kesehatan. Di Indonesia, transportasi darat, khususnya Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), menjadi salah satu moda utama penghubung antar daerah di wilayah Kalimantan Timur (Kaltim) dan Kalimantan Selatan (Kalsel) (Pratama & Zulaika, 2025). Keberadaan AKAP akan menjadi vital karena menghubungkan dua provinsi strategis yang sedang berkembang, dengan hadirnya Ibu Kota Nusantara (IKN) yang akan memiliki potensi peningkatan arus mobilitas antar wilayah.

Pada dasarnya Sistem transportasi yang handal, efisien, dan mudah diakses menjadi harapan dan kebutuhan fundamental para pengguna Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) (Setiawan et al., 2025). Konsep aksesibilitas transportasi, menurut Septiani (2021), didefinisikan sebagai kemudahan seseorang atau kelompok untuk mencapai aktivitas atau tujuan tertentu menggunakan moda transportasi yang tersedia. Aksesibilitas yang baik tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur fisik, tetapi juga oleh kualitas layanan, keterjangkauan biaya, keandalan jadwal, keselamatan, dan kenyamanan (Maimunah et al., 2024; Nasrullah et al., 2024; Rahman, 2025). Dalam konteks AKAP, aksesibilitas mencakup dimensi spasial (jangkauan geografis), temporal (frekuensi dan ketepatan waktu), ekonomi (keterjangkauan tarif), dan kualitas layanan (kenyamanan dan keselamatan). Melihat kondisi saat ini, kinerja angkutan AKAP pada trayek Kalimantan Timur (Kaltim) menuju Kalimantan Selatan (Kalsel) belum banyak mendapat perhatian serius. Survei pendahuluan yang dilakukan peneliti pada Maret 2024 terhadap 30 penumpang reguler trayek ini mengidentifikasi berbagai keluhan, antara lain: keterlambatan keberangkatan rata-rata 45 menit dari jadwal (83% responden), kondisi armada yang kurang terawat (67% responden), fasilitas toilet dan AC yang sering tidak berfungsi (72% responden), serta kurangnya informasi jadwal dan rute yang jelas (58% responden). Kondisi ini sejalan dengan temuan Boemiya & Surur (2022) yang melaporkan bahwa hanya 64,3% operator AKAP di Terminal Purabaya yang memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan pemerintah. Permasalahan seperti ketidaktepatan jadwal, kondisi prasarana yang buruk, keterbatasan armada, dan rendahnya kenyamanan serta keselamatan penumpang menjadi tantangan yang perlu dianalisis secara mendalam. Kinerja transportasi yang buruk secara langsung akan memengaruhi aksesibilitas, seperti kemudahan masyarakat dalam mencapai lokasi tujuan dengan waktu, biaya, dan kenyamanan menjadi tidak efisien (Husada et al., 2025).

Berbagai penelitian terdahulu telah mengkaji kinerja transportasi AKAP dari perspektif berbeda namun masih menunjukkan keterbatasan signifikan. Widiyanti (2017) menganalisis kinerja bus AKAP BPU "Rosalian Indah" menggunakan IPA dan menemukan ketepatan waktu serta kenyamanan kursi sebagai prioritas perbaikan, namun terbatas pada satu operator tanpa eksplorasi hubungan variabel kinerja dengan aksesibilitas. Putra & Lestari (2018) mengkaji BOK dan WTP trayek Banjarmasin-Samarinda yang mengungkap gap tarif dengan kesediaan bayar, namun fokus pada aspek ekonomi-finansial bukan kinerja layanan multidimensional. Hafid et al. (2022) meneliti kepuasan Angkutan Teman Bus Makassar dengan CSI (indeks 72,4%), Firdaus (2023) menganalisis AKAP Kota Dumai menggunakan CSI dan IPA, serta

Akbar (2023) & Boemiya (2022) mengevaluasi SPM Terminal Purabaya yang menunjukkan 7 dari 11 indikator terpenuhi, namun semua penelitian tersebut belum mengintegrasikan analisis faktor untuk dimensi laten dan belum menganalisis dampak kuantitatif terhadap aksesibilitas. Berdasarkan tinjauan literatur, teridentifikasi empat gap utama: gap metodologis karena penelitian terdahulu menggunakan pendekatan univariat/bivariat tanpa analisis multivariat; gap kontekstual dimana penelitian spesifik trayek Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan masih terbatas; gap konseptual karena literatur belum mengintegrasikan kinerja operasional, kualitas layanan, dan keselamatan dalam kerangka holistik; serta gap temporal terkait dampak pembangunan IKN terhadap dinamika mobilitas Kalimantan.

Penelitian ini menawarkan kebaruan melalui integrasi metodologis yang menggabungkan Analisis Faktor untuk identifikasi dimensi laten, analisis deskriptif untuk evaluasi gap kinerja aktual-harapan, dan Regresi Linear Berganda untuk uji pengaruh kausal, memberikan pemahaman komprehensif yang tidak ditemukan pada penelitian terdahulu yang menggunakan metode tunggal. Kebaruan kontekstual terletak pada fokus spesifik trayek Samarinda-Banjarmasin dengan karakteristik unik sebagai penghubung dua provinsi strategis Kalimantan dalam konteks pembangunan IKN, mengisi kekosongan literatur AKAP wilayah Kalimantan. Kebaruan konseptual diwujudkan melalui pengembangan kerangka teoritik holistik yang mengintegrasikan empat dimensi kinerja (pelayanan, kenyamanan, keselamatan, ketepatan waktu) sebagai prediktor aksesibilitas, disintesis dari teori SERVQUAL, teori aksesibilitas transportasi Geurs & van Wee, dan Permenhub No. 29/2015, menghasilkan model kontekstual dan aplikatif yang tidak hanya mengidentifikasi masalah tetapi menghasilkan rekomendasi kebijakan spesifik dan operasional untuk implementasi langsung oleh operator dan regulator.

Penelitian ini memiliki lima tujuan terintegrasi: pertama, mengidentifikasi faktor utama yang mempengaruhi kinerja AKAP trayek Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan menggunakan analisis faktor eksploratori untuk mengungkap struktur dimensi laten; kedua, menganalisis kinerja AKAP trayek Samarinda-Banjarmasin berdasarkan indikator pelayanan, ketepatan waktu, kenyamanan, dan keselamatan serta mengidentifikasi gap kinerja aktual-ekspektasi melalui analisis deskriptif komparatif; ketiga, mengevaluasi pengaruh keempat variabel tersebut terhadap aksesibilitas masyarakat menggunakan regresi linear berganda untuk menguji hubungan kausal dan mengidentifikasi prediktor dominan; keempat, mengidentifikasi kendala utama operasional AKAP berdasarkan analisis frekuensi dan pengelompokan masalah untuk pemetaan prioritas penanganan; kelima, merumuskan rekomendasi kebijakan dan strategi peningkatan kinerja serta aksesibilitas berbasis bukti empiris dengan mempertimbangkan aspek teknis operasional, regulasi, kapasitas operator, dan kebutuhan pengguna secara sistematis dan aplikatif.

Secara teoretis, penelitian ini memperkaya literatur kinerja transportasi AKAP Indonesia khususnya wilayah Kalimantan, berkontribusi pada pengembangan model aksesibilitas transportasi yang mengintegrasikan dimensi kualitas layanan operasional, dan menyediakan kerangka metodologis integratif yang dapat direplikasi untuk penelitian serupa. Secara praktis dan kebijakan, penelitian ini memberikan informasi empiris komprehensif kepada operator bus AKAP untuk prioritas perbaikan, menyediakan basis data bagi Dinas Perhubungan Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan untuk perumusan kebijakan pengawasan,

menghasilkan rekomendasi spesifik dan terukur untuk peningkatan kinerja-aksesibilitas AKAP, memberikan masukan strategis perencanaan sistem transportasi regional terkait integrasi dengan IKN, serta membantu Kementerian Perhubungan dalam evaluasi implementasi SPM dan penyempurnaan regulasi AKAP nasional. Secara sosial, penelitian ini berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup masyarakat melalui layanan AKAP yang lebih baik, aman, nyaman, dan tepat waktu, yang meningkatkan mobilitas, mendorong pertumbuhan ekonomi regional, membuka akses terhadap peluang ekonomi-pendidikan-kesehatan, serta mendukung pemerataan pembangunan dan pengurangan kesenjangan antarwilayah Kalimantan secara berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, pengambilan data berupa pengisian kuisisioner yang dilakukan secara tertutup dengan responden adalah penumpang bus AKAP rute trayek Samarinda - Banjarmasin Kalimantan Timur – Kalimantan Selatan.

Peneliti menggunakan rumus Taro Yamane atau Slovin (Machali, 2021) dalam penentuan jumlah sampel yang digunakan. Berikut rumus Taro Yamane atau Slovin:

$$n = \frac{N}{N.d^2+1} \dots \dots \dots (3.1)$$

Dalam penelitian ini populasi yang digunakan adalah penumpang bus AKAP rute Samarinda-Banjarmasin trayek Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan pada bulan April dengan jumlah sebesar 5241 penumpang (data terlampir) dengan presisi/tingkat penyimpangan yang diinginkan sebesar 0,1 (Machali, 2021). Sampel dalam penelitian ini dapat ditentukan menggunakan Teknik Slovin, yakni:

$$n = \frac{5241}{5241.0,1^2+1} \quad n = \frac{5241}{5241.0,01+1} \quad n = 98,127$$
$$n \approx 100$$

Pada penelitian ini yakni pelayanan kinerja bus AKAP merupakan variabel manifes (parameter/indikator) dan selanjutnya diwujudkan sebagai item-item pertanyaan dalam kuesioner sebagai instrumen pengumpulan data. Jawaban pertanyaan responden diukur dengan Skala Likert 5 angka sehingga hasilnya berbentuk angka (skor). Pertanyaan terbuka untuk menggali pendapat responden pada setiap item pertanyaan. Adapun variabel pada penelitian ini yang digunakan yakni :

- a. Aksesibilitas (Y)
- b. Pelayanan (X1)
- c. Kenyamanan (X2)
- d. Keselamatan (X3)
- e. Ketepatan waktu (X4)

Adapun kriteria penilaian tingkat aksesibilitas bus AKAP berdasarkan responden yaitu :

Sangat Tidak Setuju (STS)	diberi skor	1
Tidak Setuju (TS)	diberi skor	2
Cukup (C)	diberi skor	3
Setuju (S)	diberi skor	4
Sangat Setuju (SS)	diberi skor	5

Nama Author Peningkatan Aksesibilitas Trayek Kalimantan Timur - Kalimantan Selatan Berdasarkan Kinerja Transportasi Antar Kota Antar Provinsi

Eko Sujarwanto*, Rachmat Mudiyo, Abdul Rochim

Factor-faktor yang mempengaruhi kinerja transportasi AKAP dapat dianalisis menggunakan Analisa Faktor kemudian melihat Rotated Component Matrix, maka akan diketahui variabel mana yang membentuk faktor utama dalam hal kinerja transportasi AKAP.

Dalam menganalisis kinerja transportasi AKAP dengan indikator pelayanan, ketepatan waktu, kenyamanan, dan keselamatan dapat menggunakan statistic deskriptif dengan membandingkan antar indicator menggunakan uji T/ANOVA maka dapat melihat hasil performa tiap indikator. Terdapat beberapa indikator yang menjadi tolak ukur dalam kinerja transportasi AKAP yang ditinjau pada penelitian ini meliputi pelayanan, ketepatan waktu, kenyamanan, dan keselamatan. Hal ini relevan dengan (Jannah) menyatakan bahwa kualitas pelayanan dapat diukur melalui evaluasi atribut pelayanan dan penyusunan jadwal layanan sesuai dengan harapan penumpang. Evaluasi peran transportasi AKAP dalam meningkatkan aksesibilitas antarprovinsi dalam hal ini Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan dapat menggunakan regresi linear agar mengetahui seberapa besar kontribusi transportasi AKAP terhadap aksesibilitas.

Untuk melihat hasil dari kendala utama dalam operasional transportasi AKAP dapat menggunakan analisis frekuensi masalah ataupun analisis faktor untuk pengelompokkan masalah utama dengan melihat signifikansi.

Untuk merumuskan rekomendasi kebijakan ataupun strategi peningkatan kinerja dan aksesibilitas layanan transportasi AKAP pada trayek ini tidak langsung dikerjakan pada SPSS. Namun, dilihat dari semua hasil analisis yang digunakan, identifikasi titik lemah dan juga faktor signifikansi maka interpretasi hasil dari uji-uji sebelumnya dapat dirumuskan sebagai rekomendasi kebijakan.

No.	Tujuan Penelitian	Analisis dalam SPSS	Langkah Analisis
A	Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja transportasi AKAP pada trayek tersebut.	Analisis Faktor (Factor Analysis)	1. Input data 2. Jalankan Analisis Faktor 3. Lihat hasil Rotated Component Matrix
B	Menganalisis kinerja transportasi AKAP pada trayek Kalimantan Timur-Kalimantan Selatan berdasarkan indikator pelayanan, ketepatan waktu, kenyamanan, dan keselamatan.	Statistik Deskriptif dan Uji Perbandingan (T-Test / ANOVA)	1. Input Data 2. Hitung Statistik Deskriptif 3. Bandingkan antar indikator (Uji T atau ANOVA)
C	Mengevaluasi peran transportasi AKAP dalam meningkatkan aksesibilitas masyarakat antar provinsi di wilayah Kaltim-Kalsel.	Regresi Linear (Linear Regression)	1. Input Data 2. Regresi Linear berganda 3. masukkan variabel aksesibilitas sebagai dependen, variabel-variabel kinerja AKAP sebagai independen.
D	Mengidentifikasi kendala utama dalam operasional transportasi AKAP pada trayek Kaltim-Kalsel.	Frekuensi (Opsional) Analisis Faktor	1. Input data 2. Frekuensi 3. Analisis Faktor

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Transportasi AKAP Analisis Faktor (Factor Analysis), Pada penelitian ini analisis faktor dilakukan untuk mengidentifikasi dimensi-dimensi utama yang dapat memberikan pengaruh terhadap kinerja transportasi AKAP

trayek Kalimantan Timur - Kalimantan Selatan. Adapun uji kelayakan data menggunakan Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) dan Bartlett's Test of Sphericity yang ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 1. KMO dan Bartlett's Test

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.631
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	436.573
	Df	190
	Sig.	<,001

Pada table 1 KMO dan Bartlett's Test menunjukkan nilai KMO sebesar 0,631 yang memiliki arti bahwa ukuran sampel masuk dalam katagori cukup.

Hasil dari Bartlett's Test menghasilkan nilai Chi-Squre sebesar 436,573 dengan nilai signifikansi < 0,001, sehingga dapat ditarik Kesimpulan bahwa matrik korelasi bukan matrik identitas dan dapat dinyatakan analisis factor layak dilakukan.

Tabel 2. Total Variance Explained

Component	Total Variance Explained								
	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Var.	Cum.%	Total	% of Var.	Cum. %	Total	% of Var.	Cum.%
1	3.528	17.640	17.640	3.528	17.640	17.640	2.225	11.124	11.124
2	2.124	10.622	28.262	2.124	10.622	28.262	2.057	10.283	21.407
3	1.777	8.885	37.146	1.777	8.885	37.146	1.933	9.666	31.073
4	1.462	7.309	44.455	1.462	7.309	44.455	1.893	9.463	40.536
5	1.375	6.873	51.328	1.375	6.873	51.328	1.536	7.680	48.215
6	1.153	5.766	57.095	1.153	5.766	57.095	1.447	7.233	55.448
7	1.030	5.150	62.245	1.030	5.150	62.245	1.359	6.797	62.245
8	.933	4.667	66.913						
9	.876	4.381	71.294						
10	.824	4.122	75.416						
11	.804	4.021	79.437						
12	.678	3.389	82.827						
13	.655	3.274	86.100						
14	.545	2.726	88.826						
15	.477	2.384	91.210						
16	.452	2.260	93.470						
17	.415	2.075	95.545						
18	.356	1.779	97.323						
19	.299	1.494	98.817						
20	.237	1.183	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Adapun hasil dari tabel 2 Total Variance Explained menunjukkan bahwa adanya 7 komponen dengan nilai eigenvalue > 1, dimana secara kumulatif mampu menjelaskan 62.245 % variasi data. Hal ini memberikan pemahaman bahwa variasi dalam indicator kinerja transportasi AKAP trayek Kalimantan Timur – Kalimantan Selatan dapat diproyeksikanke dalam 7 faktor utama.

Tujuh faktor utama yang mempengaruhi kinerja transportasi AKAP terdapat dalam table 3 Rotated Component Matrix berikut;

Tabel 3. Rotated Component Matrix

	Rotated Component Matrix ^a						
	Component						
	1	2	3	4	5	6	7
X1.1	.041	.057	-.134	.113	-.074	-.029	.783
X1.2	.272	-.217	-.237	.172	.615	-.263	-.086
X1.3	-.291	-.285	.323	.427	-.118	.034	.201
X1.4	-.054	.105	.302	.083	.571	.160	.010
X2.1	.201	.251	.704	.033	.001	-.003	.103
X2.2	.032	.204	.307	.099	.523	.459	-.195
X2.3	-.016	-.049	.022	-.489	.464	.125	.354
X2.4	.182	.059	.650	.152	.259	-.115	-.123
X3.1	.043	.792	.122	.035	.041	.080	.157
X3.2	-.105	-.102	.664	-.145	.035	.096	-.036
X3.3	.094	.037	-.056	.028	.037	.869	.057
X3.4	-.005	-.288	.241	.005	.090	.382	.493
X4.1	.758	-.111	.001	.130	.229	-.106	.101
X4.2	.332	.327	.243	.054	.358	-.105	.310
X4.3	.780	.145	.142	-.012	-.047	.143	.090
X4.4	.775	.149	.020	.071	-.037	.083	-.127
Y.1	.186	.169	-.173	.804	.146	.023	.049
Y.2	.066	.263	.115	.725	.141	.086	.118
Y.3	.067	.644	.068	.345	.089	-.232	-.100
Y.4	.162	.637	-.080	.221	-.105	.284	-.281

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.^a

a. Rotation converged in 14 iterations.

Dalam tabel tersebut memperlihatkan distribusi variable terhadap masing-masing faktor dengan nilai loading signifikansi $\geq 0,5$. Adapun 7 faktor utama yang terejawantahkan ke dalam variabel berikut:

Faktor 1 atau loading tinggi yang terjadi pada X4.1 dengan nilai 0,758; X4.3 dengan nilai 0,780; dan X4.4 dengan nilai 0,775. (**Variable ketepatan waktu**).

Faktor 2 loading tinggi terdapat di X3.1 dengan nilai 0,792; Y3 dengan nilai 0,644; dan pada Y.4 dengan nilai 0,637. **Variable keselamatan dan aksesibilitas**.

Faktor 3 loading tinggi terjadi di X2.1 dengan nilai 0,704; X2.4 dengan nilai 0,650; dan pada X3.2 dengan nilai 0,664. **Variable kenyamanan dan keselamatan**.

Faktor 4 loading tinggi terjadi di Y.1 dengan nilai 0,804; dan Y.2 dengan nilai 0,725. **Variabel aksesibilitas**.

Faktor 5 loading tinggi terjadi di X2.2 dengan nilai 0,615; X1.4 dengan nilai 0,571; dan X2.2 dengan nilai 0,523. **Variabel pelayanan dan kenyamanan**.

Faktor 6 loading tinggi terjadi di X3.3 dengan nilai 0,869. **Variabel keselamatan**.

Faktor 7 loading tinggi terjadi di X1.1 dengan nilai 0,783. **Variabel pelayanan**.

Maka dapat ditarik kesimpulan secara menyeluruh bahwa faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kinerja transportasi AKAP tidak hanya dari segi sarana (armada) dan Prasarana (terminal), tetapi juga dari segi layanan, kenyamanan, kecepatan, keselamatan, serta kepuasan dari penumpang sebagai pengguna bus AKAP.

KESIMPULAN

Hasil analisis faktor menunjukkan bahwa kinerja transportasi AKAP dipengaruhi oleh empat variabel utama, yaitu pelayanan (X1), kenyamanan (X2), keselamatan (X3), dan ketepatan waktu (X4). Keempat faktor tersebut merupakan indikator penting yang menentukan tingkat kepuasan penumpang, dengan ketepatan waktu menjadi faktor yang paling signifikan. Berdasarkan hasil analisis deskriptif, skor aktual kinerja menunjukkan bahwa variabel pelayanan memiliki nilai 3,75 (baik) dengan nilai harapan 4,0 (sangat baik), kenyamanan memperoleh skor 3,73 (baik) dengan nilai harapan $\geq 4,0$ (sangat baik), keselamatan mendapat nilai 3,41 (cukup) dengan nilai harapan $\geq 4,0$ (sangat baik), dan ketepatan waktu mencatat skor 3,59 (baik, namun terendah) dengan nilai harapan $\geq 4,0$ (sangat baik). Temuan ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara kinerja aktual dan ekspektasi penumpang, di mana aspek keselamatan dan ketepatan waktu membutuhkan perhatian prioritas untuk ditingkatkan. Untuk menutup kesenjangan skor kinerja (3,41–3,75) menuju skor harapan ($\geq 4,0$), strategi yang direkomendasikan mencakup peremajaan armada, peningkatan ketepatan waktu, digitalisasi sistem jadwal dan tiket, serta perbaikan fasilitas terminal guna meningkatkan kualitas layanan transportasi AKAP secara menyeluruh.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, A. F., & Wibisono, R. E. (2023). Optimalisasi Angkutan Bus Kota Surabaya Berdasarkan Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal Menggunakan Metode Important Performance Analysis (IPA), Studi Kasus: Bus Koridor F, Trayek Terminal Purabaya-Jalan. Rajawali via Jalan Diponegoro. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 1(2 (Agustus)), 234–248.
- Amri, D. R., & Lessy, Z. (2024). Analisis diskursus pemerataan ekonomi dalam pembangunan nasional Ibu Kota Nusantara. *Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 6(5), 2655–2672.
- Boemiya, H., & Surur, M. (2022). Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021. *Jurnal Pamator: Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo*, 15(2), 241–258. <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>
- Dona, R. N., & Kurniadi, D. (2024). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bandar Udara: Kualitas Pelayanan, Fasilitas, dan Keamanan. *Journal of Engineering and Transportation*, 2(1).
- Firdaus, T. Y. (2023). Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Pelayanan di Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam–Kepulauan Riau Menggunakan Metode IPA dan CSI. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Hafid, D. M., Fauziah Badaron, S., & Syaifei, I. (2022). Studi Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja Pelayanan Angkutan Teman Bus Koridor IV Kampus Teknik Unhas Gowa–Mall Panakkukang di Kota Makassar.

- Husada, M. S., Sururama, S., & MH, M. S. (2025). *Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Layanan Transportasi Masyarakat Di Kota Jambi*. Institut Pemerintahan Dalam Negeri.
- Kustinah, E. M. (2025). *Determinan Produktivitas Tenaga Kerja melalui Rata-Rata Lama Sekolah, Upah Riil, dan Angka Harapan Hidup di Sektor Pertambangan Kalimantan Timur*. UPN Veteran Jawa Timur.
- Machali, I. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif*.
- Maharani, D., & Musthafa, K. (2024). Analisis Peran Sektor Ekonomi Potensial Terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Provinsi Kalimantan Selatan. *Jurnal Ekonomi-Qu*, 14(2), 49–56.
- Maimunah, S., Apsari, N. C., & Rachim, H. A. (2024). Aksesibilitas inklusif: Implementasi infrastruktur publik ramah disabilitas di Indonesia (sebuah literatur review). *Focus: Jurnal Pekerjaan Sosial*, 7(2), 250–276.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/129467/permenhub-no-15-tahun-2019>
- Nasrullah, A., Majid, S. A., Rafi, S., Marina, S., & Wardana, A. (2024). Pentingnya Aksesibilitas Moda Transportasi, Fasilitas Bandar Udara, Dan Kualitas Pelayanan Di Bandar Udara Silampari Lubuk Linggau Sumatera Selatan. *Media Bina Ilmiah*, 19(4), 4351–4366.
- Palilu, A. (2022). *Pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto*. CV. Azka Pustaka.
- Putra, B. N., & Lestari, U. S. (2018). Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan WTP (Willingness to Pay) pada Bus AKAP Jurusan Banjarmasin–Samarinda. *KECAPURI*, 1(2), 115–126. <https://ojs.uniska-bjm.ac.id/index.php/jurnalkacapuri/article/view/1779/1454>
- Pradana, M. R., Chornito, F. A., Akromah, P. I., Nihaya, Q. N., Nugroho, R. S., & Rahmawati, R. (2025). Analisis Perbandingan Efektivitas Waktu Tempuh dan Aksesibilitas Moda Transportasi Publik dari Bandara (Studi Kasus Bandara Suvarnabhumi Thailand dan Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali). *CRANE: Civil Engineering Research Journal*, 6(1), 10–17.
- Pratama, U., & Zulaika, S. (2025). *Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Balikpapan Provinsi Kalimantan Timur*. Institut Pemerintahan Dalam Negeri.
- Priyatna, A., Rahayu, D., & Saipudin, S. (2022). Analisis transformasi ekonomi sektor pertanian antar provinsi di pulau Kalimantan. *Jurnal Syntax Transformation*, 3(01), 16–30.
- Rahman, R. (2025). Aksesibilitas, Ketersediaan Tenaga Kerja, dan Ketersediaan Fasilitas Pemanfaatan Pelayanan Kesehatan Puskesmas di Wilayah Pesisir: Literature Review. *Jurnal Kendari Kesehatan Masyarakat*, 4(3), 136–152.
- Sabilillah, M., Shadrina, N., Nurjannah, N., & Ginting, J. (2025). Peran Infrastruktur dalam Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi di Daerah Tertinggal Indonesia. *Jurnal Ilmu Manajemen, Bisnis Dan Ekonomi (JIMBE)*, 3(1), 86–90.
- Saputro, T. W., & Kusuma, A. (2023). Kajian Analisis Aksesibilitas Transportasi Publik di

- Kawasan Cipete Raya. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 23(3), 2810. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v23i3.4111>
- Septanto, H. (2022). Pentingnya implementasi smart mobility sebuah sistem transportasi modern pada smart city. *Prosiding Seminar SeNTIK*, 6(1), 99–104.
- Septiani, T. F. (2021). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Antara Kereta Api Bandara Dan Shuttle Bus Damri Ke Yogyakarta International Airport*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Setiawan, F. M. S. F., Wijaya, K. A. S., & Lukman, J. P. (2025). Efektivitas Program Bus Sekolah Oleh Dinas Perhubungan Dalam Menunjang Transportasi Umum Di Kota Denpasar. *Socio-Political Communication and Policy Review*, 2(3).
- Wahidah, A. N., Leo, S., & Gustia, R. (2024). Memperkirakan pengaruh pemindahan ibukota negara terhadap pertumbuhan indeks pembangunan manusia di Provinsi Kalimantan Timur. *Kemakmuran Hijau: Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 1(2), 65–79.
- Widiyanti, D. (2017). Analisis Kinerja Pengoperasian dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) (Studi Kasus pada Biro Perjalanan Umum (BPU) “Rosalia Indah”). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 18(1). <https://doi.org/10.25104/jptd.v18i1.111>