



Analisis Faktor yang Mempengaruhi Konsumen Dalam Memilihan Jasa Pengiriman Barang Menggunakan Moda Kereta Api Di Stasiun Madiun

Ary Putra Iswanto¹, Mariana Diah Puspitasari², Nanda Ahda Imron³, Safrudin Kurniawan⁴, Edi Nyoto Setyo Marsusidi⁵, Windi Nopriyanto⁶, Muchammad Farhan Ghifari⁷

Manajemen Transportasi Perkeretaapian, Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun, Jalan Tirta Raya Kota Madiun, Jawa Timur, Indonesia ⁽¹⁾

DOI: 10.31004/jutin.v6i3.16852

✉ Corresponding author:
aryputra@ppi.ac.id

Article Info

Abstrak

Kata kunci:
Konsumen;
Jasa Pengiriman;
Kereta Api;
Stasiun Madiun;
Analisis regresi logistic;

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pengguna jasa pengiriman barang menggunakan kereta api di Stasiun Madiun dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pemilihan layanan pengiriman barang menggunakan kereta api di Stasiun Madiun dengan menggunakan metode analisis regresi logistik multinomial. Hasil yang diperoleh yaitu Berdasarkan karakteristik pengguna jasa pengiriman barang menggunakan kereta api didominasi oleh laki-laki dengan status sebagai mahasiswa, pendidikan terakhir adalah SMA dan pendapatan per bulan kurang dari Rp. 1.000.000. Dari ke 5 faktor yang diteliti yaitu faktor harga, faktor lokasi, faktor keamanan, faktor ketepatan waktu dan faktor ketersediaan informasi. Terdapat 4 faktor yang signifikan mempengaruhi pemilihan pengiriman barang menggunakan kereta api di Stasiun Madiun adalah faktor lokasi, faktor keamanan, faktor ketepatan waktu dan faktor ketersediaan informasi.

Keywords:
Consumer;
Delivery service;
Train;
Madiun Station;
Logistic regression analysis;

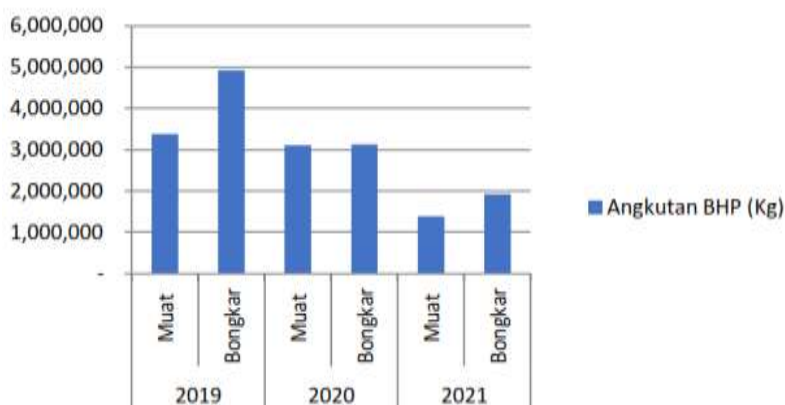
Abstract

This study aims to determine the characteristics of users of goods delivery services by train at Madiun Station and to analyze the factors that influence the choice of goods delivery services by train at Madiun Station using the multinomial logistic regression analysis method. The results obtained are based on the characteristics of users of goods delivery services by train dominated by men with student status, last education is high school and monthly income is less than Rp. 1,000,000. Of the 5 factors studied, namely the price factor, location factor, security factor, timeliness factor and information availability factor. There are 4 factors that significantly influence the choice of shipping goods by train at Madiun Station, namely location factors, security factors, timeliness factors and information availability factors.

1. LATAR BELAKANG

Pada era modern sekarang ini, aktivitas para pelaku bisnis dipengaruhi perubahan industri serta teknologi. Sekarang ini banyak perusahaan yang berinovasi dan berkreasi demi memenuhi kebutuhan konsumen dikarenakan perkembangan dunia bisnis saat ini yang sangat kompetitif, baik perusahaan di bidang barang maupun jasa (Astuti, 2021). Namun sebelum itu para pelaku usaha harus melihat konsumen yang akan mereka targetkan, terlebih dalam perilaku konsumen. Menurut Rivaldo (2021) Perusahaan dalam menjalankan usahanya harus selalu mengantisipasi perubahan perilaku, untuk memperbaiki strategi pemasarannya dengan membuat sebuah kajian. Kegiatan individu yang secara langsung terlibat dalam mendapatkan dan mempergunakan barang atau jasa disebut perilaku konsumen yang juga termasuk dalam proses pengambilan keputusan pada persiapan dan penentuan kegiatan. Perusahaan yang menjalankan usahanya harus senantiasa mewaspadai perubahan perilakunya guna mengantisipasi perubahan tingkah laku yang akan dijadikan pelajaran untuk memperbaiki strategi pemasarannya.

Masyarakat sekarang ini lebih selektif dalam jasa atau produk mana yang akan mereka gunakan atau beli. Hal ini mendorong para penyedia barang dan jasa untuk mempertahankan pasarnya dan meningkat jumlah pelanggan, terutama di bidang logistik. Logistik di sini berfungsi untuk menyalurkan produk dari produsen/penjual kepada konsumen dan merupakan peranan penting dalam proses bisnis dimana proses distribusi pada era ini semakin banyak perusahaan yang bergerak di bidang penyediaan pelayanan jasa logistik. Salah satunya Moda kereta api yang digunakan untuk transportasi barang yang memerlukan pengiriman dengan kapasitas besar, berat, dan jarak jauh. Saat ini banyak perusahaan yang beroperasi dalam bidang penyedia jasa pendistribusian barang dengan menggunakan moda transportasi kereta api seperti PT. KALOG, PT. LNP, PT. KIB, PT. KI8, dan PT. HERONA yang hadir untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang. salah satunya tersedia di DAOP 7 Madiun. namun pada tahun tahun terakhir jasa pengiriman barang pada DAOP 7 Madiun mengalami penurunan jumlah volume angkutan Barang Hantaran (BHP) yang berarti jumlah pengguna jasa pengiriman barang juga berkurang. Bahkan salah satu stasiun terpaksa menutup jasa pengiriman barang di daerahnya karena kurangnya peminat. Di bawah ini merupakan bongkar muat BHP pada Stasiun Madiun.



Gambar 1 Data survei bongkar muat barang stasiun madiun

Dari data di atas diketahui dari tahun 2019 hingga tahun 2021 jumlah bongkar muat barang yang ada di Stasiun Madiun mengalami penurunan. yang awalnya pada tahun 2019 jumlah barang yang dimuat sebanyak 3,377,620 Kg dan yang dibongkar sebanyak 4,928,351 Kg, turun pada tahun 2021 hingga jumlah barang yang dimuat sebanyak 1,386,321 Kg dan yang dibongkar sebanyak 1,922,098 Kg. Hal ini mengindikasikan bahwa konsumen sudah mengalami perubahan perilaku pada tahun 2021. Dengan literatur tersebut maka pada penelitian ini melakukan penyelidikan tentang faktor yang mempengaruhi perilaku konsumen terhadap pemilihan jasa pengiriman barang melalui kereta api. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menggali perilaku konsumen yang dapat digunakan sebagai bentuk evaluasi dan pengembangan layanan jasa pengiriman melalui kereta api yang lebih baik

2. METODE

Dalam menentukan sampel peneliti menggunakan metode lemeshow. Pengumpulan data yang dilaksanakan pada penelitian ini memakai metode accidental sampling dengan skala likert. Adapun indikator kuesioner) yakni harga, lokasi, keamanan, ketepatan waktu dan ketersediaan informasi. Selanjutnya instrumen kuesioner yang sudah dibuat akan dilaksanakan uji instrumen terlebih dahulu yaitu uji validitas serta reliabilitas. Apabila sudah memenuhi, maka dapat dilakukan pengambilan data. Sesudah data telah dikumpulkan, maka dapat dilanjutkan analisis data. Metode analisis data pada penelitian ini mempergunakan uji regresi logistik multinomial. Langkah-langkah analisis data adalah (1) Menguji secara serentak masing masing variabel menggunakan uji likelihood ratio test (2) Menguji secara parsial masing masing variabel menggunakan uji Wald (3) Melakukan uji kesesuaian model (4) Menguji ketepatan klasifikasi model.

Validitas dan reliabilitas instrumen

Kuesioner dalam penelitian harus memenuhi persyaratan valid dan reliabel sebelum disebar kepada responden yang nantinya akan digunakan dalam penelitian. Oleh karena itu dalam pelaksanaan penelitian ini, dilakukan uji coba

kuesioner kepada 30 responden guna mengetahui tingkat validitas dan reliabilitas instrumen penelitian. Uji validitas dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SPSS v.22 dengan menggunakan nilai Pearson's Product Moment Correlation, dengan menghitung korelasi skor item pertanyaan dengan skor total. Keputusan diambil berdasarkan nilai r hitung dengan r tabel. Kuesioner disimpulkan valid apabila r tabel < r hitung. Berikut hasil uji validitas kuesioner penelitian.

Tabel 1 Gambaran Variabel Penelitian

Pernyataan	skor			
	1	2	3	4
Memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta untuk mengirim	13	38	28	26
Harga yang terjangkau	9	37	40	19
Tersedianya tempat/outlet pengiriman jasa yang mudah dijangkau	9	39	42	15
Barang yang dikirim sampai tujuan dengan baik dan tanpa kerusakan	13	45	28	19
Proses pengiriman tepat waktu	8	33	41	23
Ketersediaan catalog informasi	5	13	56	31

Tabel 2 Uji Instrumen Validitas

Pernyataan	R hitung	r tabel	Keterangan
Y (Variabel Pemilihan Layanan)	0,513	0,320	Valid
X ₁ (Variabel harga)	0,639	0,320	Valid
X ₂ (Variabel lokasi)	0,787	0,320	Valid
X ₃ (Variabel keamanan)	0,663	0,320	Valid
X ₄ (Variabel ketepatan waktu)	0,723	0,320	Valid
X ₅ (Variabel ketersediaan informasi)	0,708	0,320	Valid

Tabel di atas merupakan tabel penyajian hasil uji validitas yang dilakukan menggunakan aplikasi SPSS v.25. Berdasarkan tabel di atas diperlihatkan bahwa keseluruhan pernyataan dalam kuesioner memiliki nilai r hitung lebih besar dari nilai r tabel. Sehingga dapat disimpulkan bahwa keseluruhan pernyataan dalam kuesioner dinyatakan valid dan dapat digunakan.

Uji reliabilitas dilakukan dengan mencari nilai Cronbachs Alpha. Dasar pengambilan keputusan yang digunakan dalam uji reliabilitas dilihat dari nilai cronbachs alpha yang diperoleh. Keseluruhan pernyataan dalam kuesioner dinyatakan reliabel apabila mendapat nilai lebih dari 0,6. Berikut merupakan hasil uji reliabilitas yang telah dilakukan:

Tabel 3 Uji Realibilitas

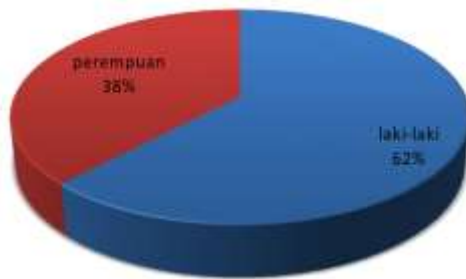
Variabel	Cronbachs Alpha	Kesimpulan
Y (Variabel Pemilihan Layanan)	0,736	Reliabel
X ₁ (Variabel harga)		
X ₂ (Variabel lokasi)		
X ₃ (Variabel keamanan)		
X ₄ (Variabel ketepatan waktu)		
X ₅ (Variabel ketersediaan informasi)		

Tabel di atas merupakan tabel penyajian hasil uji reliabilitas menggunakan aplikasi SPSS v.25. Berdasarkan hasil uji reliabilitas, nilai cronbachs alpha dari keseluruhan pernyataan kuesioner adalah sebesar 0,736. Nilai tersebut lebih tinggi dari 0,6. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa keseluruhan item kuesioner adalah reliabel dan dapat digunakan untuk melaksanakan pengukuran variabel.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

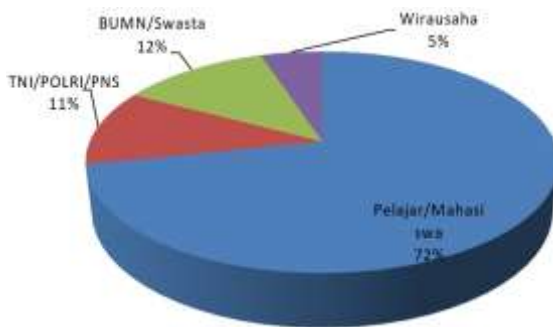
Gambaran karakteristik responden

Responden yang diambil berjumlah 105 orang. Responden yang keseluruhan adalah pengguna jasa pengiriman barang menggunakan kereta api di Stasiun Madiun, yang diteliti adalah faktor pemilihan layanan pengiriman barang menggunakan kereta api. Berikut ini informasi tentang mengenai responden



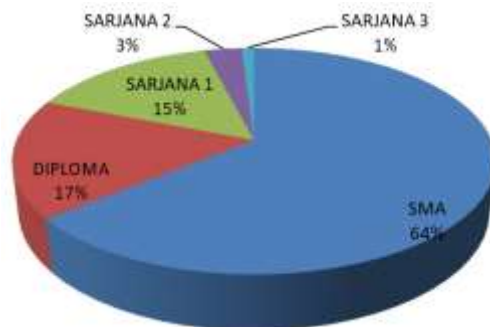
Gambar 2. Flowchart jenis kelamin responden

Keseluruhan responden yang berjumlah 100 terbagi menjadi 2 kelompok berdasarkan jenis kelamin yaitu 62 responden atau 62% dari total responden merupakan laki-laki, dan 38 responden atau 38% dari total responden adalah perempuan.



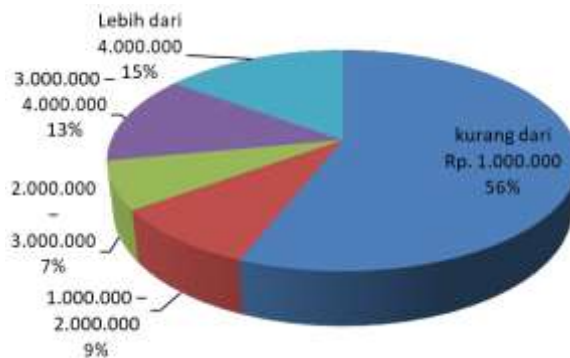
Gambar 3. Flowchart pekerjaan responden

Dari Keseluruhan responden yang berjumlah 100 orang terbagi menjadi 4 kelompok berdasarkan pekerjaan yaitu 72 responden atau 72% dari total responden merupakan Pelajar/Mahasiswa, 11 responden atau 11% dari total responden merupakan TNI/POLRI/PNS, 12 responden atau 12% dari total responden merupakan pekerja BUMN/Swasata dan 5 responden atau 5% dari total responden merupakan wirausaha.



Gambar 4. Flowchart pendidikan responden

Keseluruhan responden yang berjumlah 100 terbagi menjadi 5 kelompok berdasarkan tingkat pendidikan yaitu 64 responden atau 64% dari total responden merupakan lulusan SMA sederajat, 17 responden atau 17% dari total responden merupakan lulusan DIPLOMA, 15 responden atau 15% dari total responden merupakan lulusan S1, 3 responden atau 3% dari total responden merupakan lulusan S2 dan 1 responden atau 1% dari total responden merupakan lulusan S3.



Gambar 5. Flowchart pendapatan per bulan responden

Keseluruhan responden yang berjumlah 105 terbagi menjadi 5 kelompok berdasarkan tingkat pendidikan yaitu 56 responden atau 56% dari total responden memiliki pendapatan per bulan sebesar kurang dari Rp. 1.000.000, 9 responden atau 9% dari total responden memiliki pendapatan per bulan sebesar 1.000.000–2.000.000, 7 responden atau 7% dari total responden memiliki pendapatan per bulan sebesar 2.000.000 –3.000.000, 13 responden atau 13% dari total responden memiliki pendapatan per bulan sebesar 3.000.000-4.000.000 dan 15 responden atau 15% dari total responden memiliki pendapatan per bulan sebesar Lebih dari 4.000.000.

(1) Keseluruhan responden yang berjumlah 100 terbagi menjadi 2 kelompok berdasarkan jenis kelamin yaitu 62% laki-laki, dan 38% perempuan. (2) Berdasarkan pekerjaan 72% merupakan Pelajar/Mahasiswa, 11% merupakan TNI/POLRI/PNS, 12% merupakan pekerja BUMN/Swasata dan 5% merupakan wirausaha. (3) Berdasarkan tingkat pendidikan 64% merupakan lulusan SMA sederajat, 17% merupakan lulusan DIPLOMA, 15% merupakan lulusan S1, 3% merupakan lulusan S2 dan 1% S3. (4) Berdasarkan tingkat pendidikan 56% memiliki pendapatan per bulan sebesar kurang dari Rp. 1.000.000 , 9% memiliki pendapatan per bulan sebesar 1.000.000 – 2.000.000, 7% memiliki pendapatan per bulan sebesar 2.000.000 – 3.000.000, 13% memiliki pendapatan per bulan sebesar 3.000.000 – 4.000.000 dan 15% memiliki pendapatan per bulan sebesar Lebih dari 4.000.000 (Ary, 2020).

Analisis Regresi Logistik Multinomial

Regresi logistik multinomial adalah regresi logistik yang digunakan apabila variabel dependen mempunyai skala yang memiliki lebih dari 2 kategori. Metode analisis digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat baik secara simultan maupun secara parsial. Pengolahan data yang digunakan dalam regresi logistik multinomial adalah sebagai berikut:

Uji Serentak

Pengujian simultan/uji serentak digunakan untuk memeriksa peran seluruh variabel independen terhadap model secara bersama-sama. Dalam penelitian ini menggunakan uji likelihood ratio test dengan hipotesis: H0 : tidak ada pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. H1 : minimal ada satu pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 4. Hasil Uji serentak Model Fitting Information

Model Fitting Criteria -2 Log		Likelihood Ratio Tests		
Model	Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	233.081			
Final	157.893	75.188	45	003

Berdasarkan tabel tersebut terlihat bahwa sig yang sangat kecil dan kurang dari tingkat signifikansi yaitu α (0,05) sebesar 0,003, sehingga H0 ditolak. Jadi, dapat disimpulkan bahwa paling tidak terdapat satu variabel bebas yang berpengaruh terhadap variabel terikat (Imron N.A et.al. 2018).

Uji parsial digunakan untuk mengetahui apakah masing masing variabel terikat berpengaruh signifikan atau tidak terhadap variabel bebas. Uji ini bermaksud melihat apakah suatu variabel bebas layak masuk dalam model dengan menggunakan hipotesis uji Wald (Wj) dan Kriteria keputusan adalah tolak H0 apabila nilai uji nilai sig < 0,05. H0 : tidak ada pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. H1 ada pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat (Lubis A., 2020)

Tabel 5. Persamaan Logit 1

Pemilihan layanan ^a		B	Wald	Sig.	Exp(B)
tidak setuju	Intercept	-54.703	0.000	0.991	
	[Harga=1.00]	-17.210	0.000	0.998	3.357E-08
	[Harga=2.00]	1.854	1.616	0.204	6.387
	[Harga=3.00]	0.605	0.156	0.692	1.831
	[Harga=4.00]	0c			
	[Lokasi=1.00]	-4.327	0.000	1.000	0.013
	[Lokasi=2.00]	17.052	199.325	0.000	25443814.575
	[Lokasi=3.00]	15.785			7168270.368
	[Lokasi=4.00]	0c			
	[Keamanan=1.00]	37.560	0.000	0.996	20518598605004900.000
	[Keamanan=2.00]	18.420	221.049	0.000	99905614.448
	[Keamanan=3.00]	17.906			59759108.657
	[Keamanan=4.00]	0c			
	[Ketepatan waktu=1.00]	-1.077	0.135	0.714	0.341
	[Ketepatan waktu=2.00]	0.382	0.054	0.816	1.465
	[Ketepatan waktu=3.00]	-0.569	0.174	0.676	0.566
[Ketepatan waktu=4.00]	0c				
[Informasi=1.00]	-0.295			0.745	
[Informasi=2.00]	19.136	0.000	0.997	204437089.127	
[Informasi=3.00]	19.276	0.000	0.997	235283902.456	
[Informasi=4.00]	0c				

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa pada logit 1 yaitu: (a) Variabel lokasi dengan kategori kurang setuju memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependent (b) Variabel keamanan dengan kategori kurang setuju memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependent

Tabel 6. Persamaan Logit 2

Pemilihan layanan ^a		B	Wald	Sig.	Exp(B)
kurang setuju	Intercept	0.966	0.271	0.603	
	[Harga=1.00]	0.539	0.155	0.694	1.714
	[Harga=2.00]	0.657	0.592	0.442	1.929
	[Harga=3.00]	-1.520	1.979	0.159	0.219
	[Harga=4.00]	0c			
	[Lokasi=1.00]	-2.790	1.422	0.233	0.061
	[Lokasi=2.00]	-0.411	0.053	0.818	0.663
	[Lokasi=3.00]	-0.696	0.160	0.689	0.499
	[Lokasi=4.00]	0c			
	[Keamanan=1.00]	19.618	0.000	0.998	330975324.32796
	[Keamanan=2.00]	-0.718	0.494	0.482	0.488
	[Keamanan=3.00]	-0.850	0.825	0.364	0.427
	[Keamanan=4.00]	0c			
	[Ketepatan waktu=1.00]	-20.717	0.000	0.998	1.006E-09
	[Ketepatan waktu=2.00]	0.136	0.011	0.917	1.146
	[Ketepatan waktu=3.00]	-0.266	0.105	0.746	0.766

	[Ketepatan waktu=4.00]	0c			
	[Informasi=1.00]	1.162	0.342	0.558	3.195
	[Informasi=2.00]	1.564	1.959	0.162	4.780
	[Informasi=3.00]	-0.178	0.036	0.849	0.837
	[Informasi=4.00]	0c			

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui pada logit 2 bahwa tidak ada satu pun variabel yang berpengaruh secara signifikan

Tabel 7. Persamaan logit 3

Pemilihan layanana		B	Wald	Sig.	Exp(B)
setuju	Intercept	-0.254	0.021	0.886	
	[Harga=1.00]	0.925	0.394	0.530	2.523
	[Harga=2.00]	0.153	0.027	0.870	1.165
	[Harga=3.00]	0.970	1.315	0.251	2.638
	[Harga=4.00]	0c			
	[Lokasi=1.00]	-4.120	3.561	0.059	0.016
	[Lokasi=2.00]	-0.831	0.265	0.606	0.435
	[Lokasi=3.00]	-1.206	0.597	0.440	0.299
	[Lokasi=4.00]	0c			
	[Keamanan=1.00]	21.203	0.000	0.998	1616295369.954
	[Keamanan=2.00]	2.423	4.979	0.026	11.277
	[Keamanan=3.00]	-0.106	0.011	0.916	0.899
	[Keamanan=4.00]	0c			
	[Ketepatan waktu=1.00]	-2.658	2.080	0.149	0.070
	[Ketepatan waktu=2.00]	-3.243	4.632	0.031	0.039
	[Ketepatan waktu=3.00]	-1.534	3.952	0.047	0.216
	[Ketepatan waktu=4.00]	0c			
	[Informasi=1.00]	0.642	0.097	0.756	1.901
	[Informasi=2.00]	2.730	5.683	0.017	15.336
	[Informasi=3.00]	1.627	2.959	0.085	5.088
	[Informasi=4.00]	0c			

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa pada logit 3 yaitu: (a) Variabel keamanan dengan kategori kurang setuju memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependent (b) Variabel ketepatan waktu dengan kategori kurang setuju memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependent (c) Variabel informasi dengan kategori kurang setuju memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependent

Berdasarkan hasil uji parsial, dari ketiga model fungsi logit di atas diperoleh model fungsi logit terbaik sebagai berikut yang dilihat dari nilai parameter β pada tabel dan adalah sebagai berikut

fungsi logit 1 (tidak setuju)

$$g_1(x) = \frac{P(TS)}{P(SS)} = -54,703 + 17,052x_2(2) - 0,199x_3(2)$$

fungsi logit 3 (setuju)

$$g_3(x) = \frac{P(TS)}{P(SS)} = -0,254 + 2,423x_3(2) - 3,243x_4(2) + 2,730x_5(2)$$

Uji kesesuaian model digunakan untuk mengetahui model dengan variabel dependen merupakan model yang sesuai atau bukan, untuk itu diperlukan suatu uji kesesuaian model dengan hipotesis H0: tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara prediksi dengan observasi (model sesuai). H1: terdapat perbedaan yang signifikan antara antara prediksi dengan observasi (model tidak sesuai)

Tabel 8. Hasil Uji Kesesuaian Model Goodness-of-fit

Chi-Square		df	Sig.
Pearson	214.452	156	.001
Deviance	142.220	156	.778

Berdasarkan statistik uji Kesesuaian Model dan mengacu pada Tabel di atas nilai sig dari deviance sebesar 0,778 yang lebih dari = 0.05 yang berarti Terima H0 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara prediksi dengan observasi (model sesuai) sehingga model tersebut dapat digunakan.

Ketepatan Klasifikasi Model

Ketepatan klasifikasi model dilakukan untuk mengetahui seberapa besar model dapat memprediksi data yang diobservasi dengan benar. Salah satu ukuran kebaikan model adalah jika memiliki peluang salah klasifikasi yang minimal. Ketepatan prediksi dari model dapat diketahui dengan menggunakan tabel ketepatan klasifikasi (*classification table*).

Tabel 9. Hasil Uji Ketepatan Klasifikasi Model Pseudo R-Square

Cox and Snell	.529
Nagelkerke	.573
McFadden	.295

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai Nagelkerke sebesar 0,573 yang artinya variabel bebasnya mampu mempengaruhi variabel terikat sebesar 57,3% dan 42,7% lainnya dipengaruhi variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Dari hasil analisis terdapat pembahasan terkait hal tersebut.

Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan pengiriman barang

1. Persamaan logit 1

$$g_1(x) = -54,703 + 17,052x_2(2) - 0,199x_3(2)$$

Berdasarkan persamaan logit 1 dapat diinterpretasikan sebagaimana (1) Nilai konstanta sebesar -54,703 dimana nilai tersebut negatif artinya jika tidak ada lokasi yang sesuai dan keamanan yang mumpuni maka probabilitas pelanggan tidak setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta sangat rendah. (2) Diperoleh nilai koefisien regresi variabel X2 sebesar 17,052 (positif) artinya jika tidak ada lokasi yang sesuai maka probabilitas pelanggan tidak setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta lebih tinggi daripada sangat setuju. (3) Diperoleh nilai koefisien regresi variabel X3 sebesar -0,199 (negatif) artinya jika tidak ada keamanan yang mumpuni maka probabilitas pelanggan tidak setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta lebih rendah daripada sangat setuju.

2. Persamaan logit 2

$$g_3(x) = -0,254 + 2,423x_3(2) - 3,243x_4(2) + 2,730x_5(2)$$

Berdasarkan persamaan logit 2 dapat diinterpretasikan sebagaimana berikut (1) Nilai konstanta sebesar -0,254 dimana nilai tersebut negatif artinya jika tidak ada keamanan yang mumpuni, ketepatan waktu pengiriman barang dan ketersediaan informasi maka probabilitas pelanggan sangat setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta sangat rendah. (2) Diperoleh nilai koefisien regresi variabel X3 sebesar 2,423 (positif) artinya jika tidak ada keamanan yang mumpuni maka probabilitas pelanggan setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta lebih tinggi daripada sangat setuju. (3) Diperoleh nilai koefisien regresi variabel X4 sebesar -3,243 (negatif) artinya jika tidak ada ketepatan waktu pengiriman barang maka probabilitas pelanggan setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta lebih rendah daripada sangat setuju. (4) Diperoleh nilai koefisien regresi variabel X5 sebesar 2,730 (positif) artinya jika tidak ada ketersediaan informasi maka probabilitas pelanggan setuju memilih layanan pengiriman barang menggunakan kereta lebih tinggi daripada sangat setuju dan 42,7% lainnya dipengaruhi variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini

4. KESIMPULAN

Karakteristik pengguna jasa pengiriman barang menggunakan kereta api didominasi oleh laki-laki dengan status sebagai mahasiswa, pendidikan terakhir adalah SMA dan pendapatan per bulan kurang dari Rp. 1.000.000. Hasil persamaan model logit menyebutkan faktor-faktor yang signifikan atau berpengaruh terhadap pemilihan layanan

pengiriman barang menggunakan kereta api pada taraf signifikan 5% adalah faktor lokasi, faktor keamanan, faktor ketepatan waktu dan faktor ketersediaan informasi

5. TERIMAKASIH

Terimakasih disampaikan kepada taruna, dosen dan unit Penelitian dan Pengabdian Masyarakat yang telah memberikan kontribusi dalam penelitian ini.

6. DAFTAR PUSTAKA

Ary Putra Iswanto & Willy Artha Wirawan. (2020). Community Characteristics in the Use of the Madiun-Surabaya Railway and Bus Transportation Mode. Vol 4 No 1 (2020): Jurnal Perkeretaapian Indonesia Volume 4 Nomer 1 Tahun 2020. DOI: <https://doi.org/10.37367/jpi.v4i1.108>.

Idris, R., & Lestari, E. (2017). Pengaruh Pengorganisasian Terhadap Peningkatan Mutu Pendidikan Di Sd Inpres Alessandro Lintang Zhambudi (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Keterlambatan Pembangunan Jalur Ganda, Repository PPI Madiun,

Danar Muda Kusuma (2020). Analisis Pengaruh Keamanan, Kenyamanan, Dan Aksesibilitas Terhadap Minat Masyarakat Pengguna MRT Jakarta, Repository PPI Madiun,

Dwikentarti, F. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penyakit Tuberkulosis Pada Pasien Dengan Regresi Logistik Multinomial (Doctoral dissertation, Mathematics and Natural science).

Hertanto, E. (2017). Perbedaan skala likert lima skala dengan modifikasi skala likert empat skala. Metodologi Penelitian, 2, 2-3.

Hidayat, T., Hudah, M., & Zhannisa, U. H. (2020). Survey Minat Masyarakat Untuk Olahraga Rekreasi Bersepeda Pada Masa Pandemi Covid 19 di Kabupaten Demak. Journal of Physical Activity and Sports (JPAS), 1(1), 80-88.

Labela, T. M. Z. (2019). Analisis Minat Masyarakat Desa Sampung Dalam Menggunakan Produk Perbankan Syariah (Doctoral dissertation, IAIN Ponorogo).

Pertiwi, D., & Ritonga, H. D. (2012). Analisis minat menabung masyarakat pada Bank Muamalat di kota Kisaran. Jurnal Ekonomi dan Keuangan, 1(1), 14868.

Rivaldo, Y. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konsumen Terhadap Keputusan Pemilihan Hotel. Jurnal As-Said, 1(1), 98-106.

Imron, N. A., Rachman, N. F., Wirawan, W. A., Aghastya, A., Perkeretaapian, T. E., Perkeretaapian, T. M., Perkeretaapian, J., Perkeretaapian, A., & Madiun, I. (2018). Penerapan Teknologi Automatic Level Crossing. 2(November), 133-140.

Lubis, A. A. N., Iswanto, A. P., Riyanta, W., & Wirawan, W. A. (2020). Pengaruh Pemahaman Early Warning System Sebagai Variabel Intervening. 23-24.

Romadhon, S. A., & Rustiadi, T. (2016). Motivasi dan minat masyarakat dalam berolahraga sepeda di kota semarang. ACTIVE: Journal of Physical Education, Sport, Health and Recreation, 5(1), 24-2

Suseno, Y. D. (2012). Beberapa Faktor Kualitas Layanan Yang Dipertimbangkan Oleh Pelanggan Dalam Pemilihan Angkutan Jasa Umum Taksi. Eksplorasi, 24(1).

Widya, I. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konsumen Menggunakan Jasa Pengiriman PT Pos Indonesia (Soreang). Kompak: Jurnal Ilmiah Komputerisasi Akuntansi, 14(2), 230-239.

Yamin, S. (2021). Tutorial Statistik SPSS, LISRIEL, WARPPLS, & JASP (Mudah & Aplikatif). Depok: PT Dewangga Energi Internasional.