

PENGARUH MATERIALISM, CAR OWNERSHIP DAN CAR ACCESS TERHADAP PERILAKU MAHASISWA MENGGUNAKAN MOBIL KE KAMPUS

Billy Amiano¹, Susan Lango² dan Rudy Setiawan³

ABSTRAK : Mobil adalah salah satu jenis transportasi yang menjadi pilihan mahasiswa untuk melakukan perjalanan menuju kampus. Banyak nya jumlah mahasiswa yang menggunakan mobil pribadi menjadi salah satu penyebab kemacetan yang terjadi disekitar wilayah kampus. Selain itu juga perlu diketahui faktor apa saja yang memengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus. Penelitian ini membahas pengaruh materialisme (*Materialism*), kepemilikan mobil (*car ownership*) dan ketersediaan mobil (*car access*) yang diduga merupakan bagian dari banyaknya faktor yang mempengaruhi perilaku mahasiswa dalam menggunakan mobil ke kampus. Data diperoleh dengan melakukan survei di tujuh Perguruan Tinggi yang ada di Surabaya. Diperoleh 403 responden dari survei terkait dengan faktor yang memengaruhi perilaku perjalanan mahasiswa ke kampus. Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan model persamaan struktural (SEM). Hasil penelitian mengindikasikan bahwa niat mahasiswa adalah faktor yang paling mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus. Korelasi yang paling kuat adalah antara kepemilikan mobil dan kemudahan dalam mengakses mobil, sedangkan mahasiswa dengan persepsi materialisme yang kuat cenderung tidak tertarik untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus.

KATA KUNCI: *materialism, car ownership, car access*, mahasiswa pengguna mobil

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan meningkat nya jumlah penduduk di kota Surabaya, maka semakin meningkat pula kebutuhan yang menunjang untuk memiliki kendaraan (mobil) sebagai moda transportasi. Berdasarkan analisa GTZ (2000) disebutkan bahwa hanya sekitar 35% mobilitas penduduk menggunakan sarana angkutan umum, sisa nya memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Mobil dalam kehidupan sekarang ini dapat dianggap sebagai bentuk ekspresi diri sebagai sesuatu hal yang dimiliki pribadi, Richin dan Dawson (1992) menyebutkan bahwa seseorang cenderung menggunakan apa yang dimiliki sebagai bentuk mengekspresikan diri untuk mendapatkan kebahagiaan.

Didalam realita kehidupan kampus menurut Goldsmith, Flynn, dan Clark (2007) mengatakan bahwa seseorang dapat menarik perhatian dan memberi kesan pada sekitarnya dengan apa yang dimiliki. Dengan demikian diduga mahasiswa tidak hanya menggunakan mobil sebagai sarana transportasi, tetapi juga menggambarkan mobil itu sendiri sebagai ekspresi diri. Hal ini dikelompokan sebagai masyarakat materialisme, yaitu keterkaitan antara apa yang dimiliki dengan tingkat materialistik seseorang. Ketersediaan mobil juga merupakan salah satu pemicu dalam memunculkan niat mahasiswa untuk menggunakan mobil.

¹ Mahasiswa program studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra, billyamiano@gmail.com

² Mahasiswa program studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra, suzzanlango@gmail.com

³ Dosen program studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra, rudy@petra.ac.id

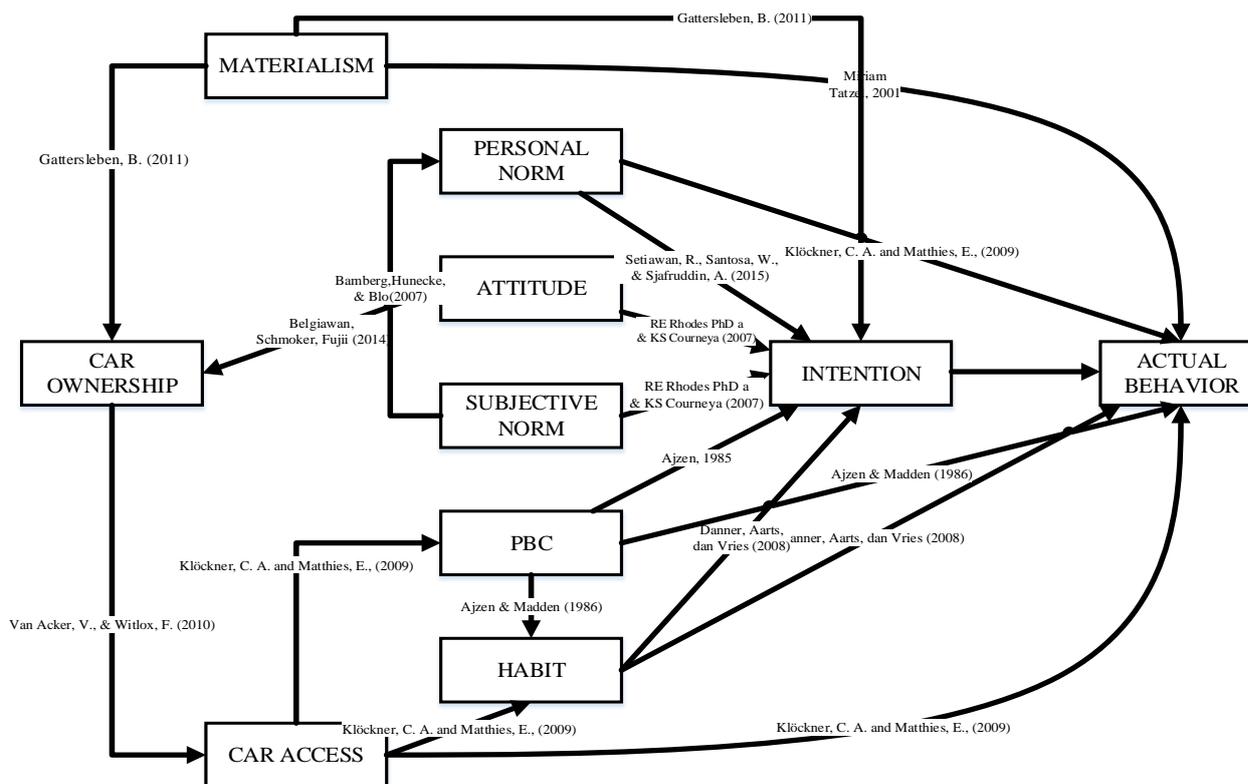
Maka dari itu materialisme (*materialism*), kepemilikan mobil (*car ownership*), ketersediaan mobil (*car access*) diduga memengaruhi mahasiswa dalam perilakunya berkendara. Dalam hal ini Setiawan (2012) mengatakan bahwa informasi mengenai faktor psikologis yang paling memengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil, merupakan masukan yang sangat bermanfaat dalam merancang berbagai kebijakan transportasi kampus, yang diharapkan dapat secara efektif dan efisien memengaruhi perilaku mahasiswa untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana pengaruh materialisme (*materialism*), kepemilikan mobil (*car ownership*), ketersediaan mobil (*car access*) memengaruhi mahasiswa dalam perilakunya berkendara sendiri menggunakan mobil ke kampus.

2. LANDASAN TEORI

Khisty dan Lall (2005) mengidentifikasikan bahwa terdapat beberapa kategori perilaku manusia yang dipengaruhi oleh transportasi. Tamin (1997) pun menyebutkan bahwa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dibagi menjadi 3 bagian, yaitu ciri pengguna jalan, ciri pergerakan, dan ciri fasilitas moda transportasi. Dalam hal ini ternyata memang moda transportasi berkaitan erat dengan kehidupan sehari-hari mahasiswa dalam melakukan perjalanan ke kampus. hal tersebut juga dapat dilihat dari peningkatan jumlah mahasiswa terutama mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi maupun angkutan umum, yang tampaknya menyumbang kepadatan dan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan disekitar wilayah kampus.

Setiawan, Santosa dan Sjafruddin (2015) mengatakan bahwa model perilaku mahasiswa yang menggunakan mobil untuk bepergian ke kampus merupakan isu kontemporer yang penting, dan hal yang memengaruhi hal tersebut adalah faktor kemacetan lalu lintas dan konflik sosial dengan warga sekitar wilayah kampus. Disisi lain, *Materialism*, *car ownership*, dan *car access* diduga memengaruhi mahasiswa dalam perilakunya berkendara sendiri menggunakan mobil ke kampus baik secara langsung maupun tidak langsung. Dikatakan secara tidak langsung karena adanya keterkaitan antar variabel-variabel pendukung lainnya seperti, norma subjektif (*subjective norm*), norma personal (*personal norm*), sikap (*attitude*), kebiasaan (*habit*), persepsi kendali perilaku (*Perceived Behavioral Control*, PBC), dan niat (*intention*) yang pada akhirnya akan berdampak pada perilaku aktual (*actual behavior*). Pada **Gambar 1** menunjukkan hubungan antar variabel terkait.



Gambar 1. Grafik Hubungan antar Variabel

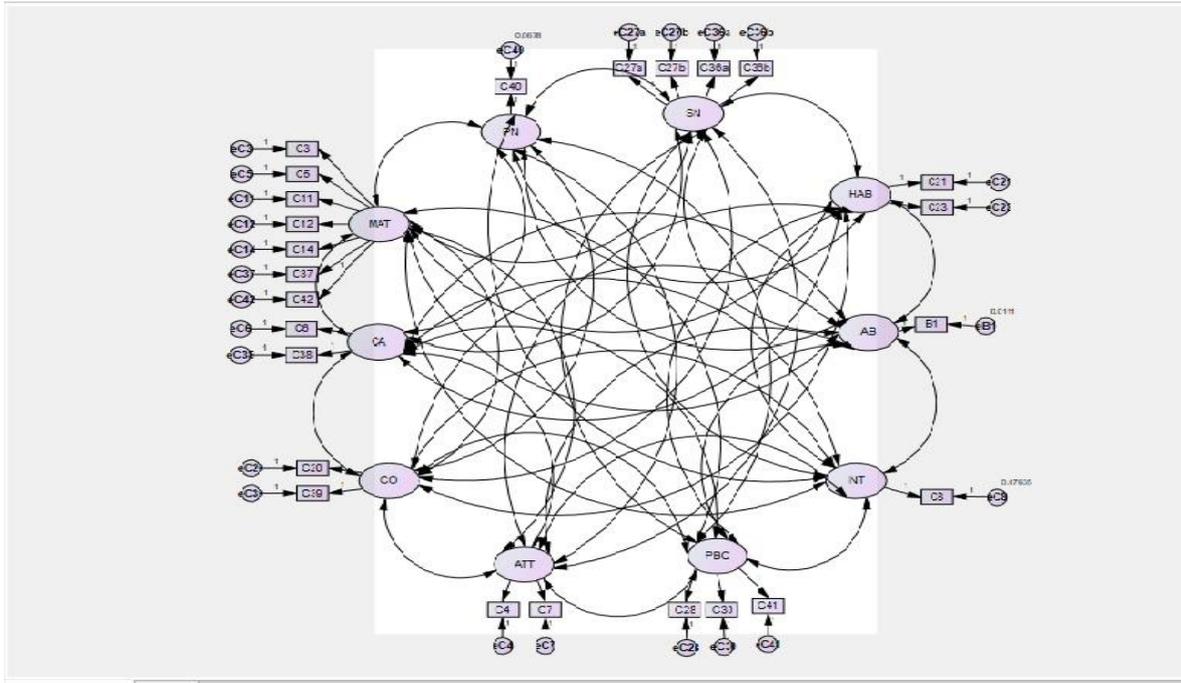
3. METODOLOGI

Pengumpulan data dilakukan dengan cara membagikan kuesioner baik secara fisik maupun *online*, kepada mahasiswa di beberapa perguruan tinggi di Surabaya yaitu Universitas Kristen Petra (UKP), Universitas Surabaya (UBAYA), Universitas Ciputra, Universitas Katolik Widya Mandala (UKWM), Universitas Hang Tuah (UHT), Universitas Airlangga (UNAIR) dan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), dan yang diutamakan adalah pengendara mobil pribadi ataupun antar-jemput, dengan jumlah total responden adalah 403 mahasiswa.

Metode analisa data dilakukan dengan menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM), yang mana menurut Wijanto (2008) di dalamnya akan dinilai seberapa cocok model yang diteliti dengan ukuran *goodness of fit* (GOF), dari situ pun perlu diketahui nilai *Construct Reliability* (CR) atau realibilitas $\geq 0,70$, nilai *Variance Extracted* atau validitas $\geq 0,50$. Kemudian akan diperoleh nilai perbandingan *standard loading factor* (SLF) terhadap nilai *p* signifikan $\leq 0,001$ untuk menunjukkan pengaruh hubungan antar variabel.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis SEM dilakukan dengan menggunakan program *Analysis Of Moment Structure* (AMOS) 21. Dimana program AMOS tersebut akan membantu dalam perhitungan hubungan antar variabel. Program AMOS dipilih untuk digunakan dalam penelitian ini, karena AMOS dapat melakukan perhitungan beberapa variabel sekaligus dalam sekali jalan. Tahap awal adalah dengan melakukan proses *Measurement Modelling* yang kemudian dilanjutkan dengan melakukan proses *Structural Modelling*



Gambar 2. Measurement Modelling Awal

Gambar 2 menunjukkan bentuk tahap awal dari *measurement model* (MM) untuk analisis SEM di program AMOS. Dalam tahap ini semua variabel dihubungkan satu sama lain.

Tabel 1. Nilai CR dan VE pada Measurement Modelling Awal

Konstruk	Σ SFL	Σ (SFL ²)	δ	CR	CR \geq 0.70	VE	VE \geq 0.50
MAT	3.5080	2.4665	4.5335	0.7308	OK	0.3524	NOT OK
CA	1.0480	0.5507	1.4493	0.4311	NOT OK	0.2754	NOT OK
ATT	-0.3190	0.5301	1.4699	0.0647	NOT OK	0.2651	NOT OK
PBC	0.6530	0.1587	2.8413	0.1305	NOT OK	0.0529	NOT OK
HAB	1.6160	1.3061	0.6939	0.7901	OK	0.6530	OK
SN	1.9240	1.5908	2.4092	0.8543	OK	0.3977	NOT OK

Tabel 1 menunjukkan hasil CR dan Ve dari MM tahap awal, terlihat bahwa yang memenuhi kedua syarat hanya kebiasaan (*habit*). Materialisme (*materialism*) dan norma subjektif (*subjective norm*) memenuhi syarat dari CR \geq 0.70 namun tidak memenuhi syarat untuk VE \geq 0.50.

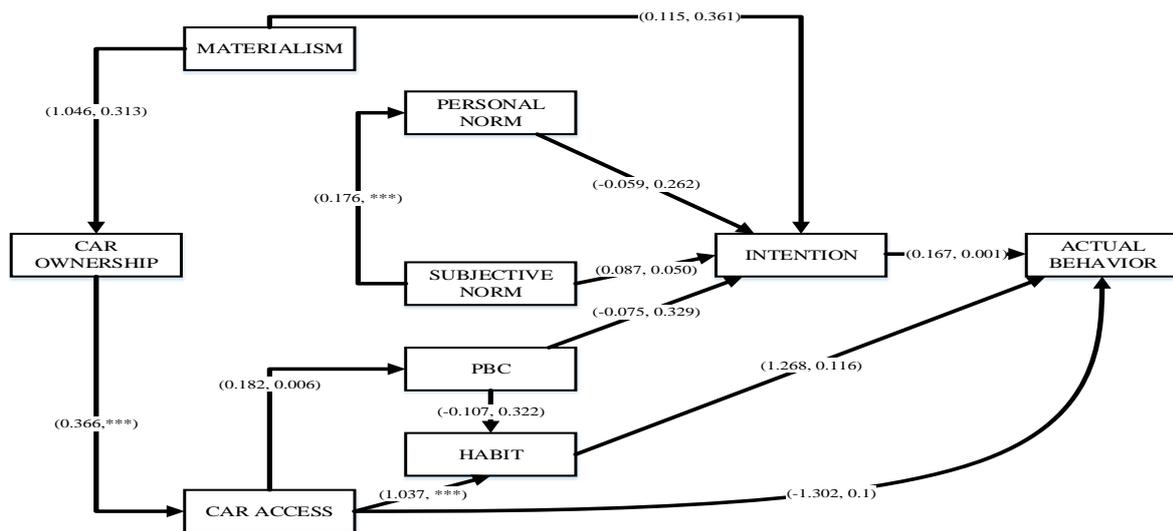
Tabel 2. Nilai GOF Measurement Modelling Tahap Awal

INDIKATOR	VALUE	BATAS	STATUS
<i>Absolut Fit Measure</i>			
<i>Significance probability (p)</i>	0	\geq 0.05	NOT OK
<i>Goodness of Fit Index (GFI)</i>	0.817	\geq 0.90	MARGINAL FIT
<i>Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)</i>	0.092	\leq 0.08	NOT OK
<i>Incremental Fit Measure</i>			

Tabel 2. Nilai GOF Measurement Modelling Tahap Awal (lanjutan)

INDIKATOR	VALUE	BATAS	STATUS
<i>Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI)</i>	0.745	≥ 0.90	NOT OK
<i>Tucker Lewis Index (TLI)</i>	0.644	≥ 0.90	NOT OK
<i>Comparative Fit Index (CFI)</i>	0.723	≥ 0.90	NOT OK
<i>Incremental Fit Index (IFI)</i>	0.730	≥ 0.90	NOT OK
<i>Relative Fit Index (RFI)</i>	0.582	≥ 0.90	NOT OK
<i>Root Mean Square Residuan (RMSR) atau RMR</i>	0.129	$\leq 0,05$	GOOD FIT

Goodness of Fit Index (GFI) masuk dalam nilai marginal fit karena sesuai dengan persyaratan yaitu $\geq 0,90$ (*good fit*), $0,80 \leq GFI < 0,90$ (*marginal fit*).



Gambar 3. Structural Modelling Hasil Respesifikasi Terpilih

Gambar 3 menunjukkan bentuk *Structural Model (SM)* dari hasil respesifikasi yang terpilih. Dalam tahap ini hubungan antar variabel disesuaikan dengan bentuk yang akan didalam penelitian ini dengan keterangan angka didalam nya (p , *SLF*).

Tabel 3. Nilai CR dan VE Structural Modelling Hasil Respesifikasi Terpilih

Konstruk	ΣSFL	$\Sigma(SFL^2)$	δ	CR	CR ≥ 0.70	VE	VE ≥ 0.50
MAT	3.5580	2.4677	3.5323	0.7818	OK	0.4113	NOT OK
CA	1.0310	0.5366	1.4634	0.4207	NOT OK	0.2683	NOT OK
CO	0.7230	0.2862	1.7138	0.2337	NOT OK	0.1431	NOT OK
PBC	1.4420	1.3918	1.6082	0.5639	NOT OK	0.4639	NOT OK
HAB	1.6150	1.3042	0.6958	0.7894	OK	0.6521	OK
SN	1.8910	1.7472	2.2528	0.6135	NOT OK	0.4368	NOT OK

Tabel 3 menunjukkan hasil CR dan Ve dari SM hasil respesifikasi terpilih, terlihat bahwa yang memenuhi kedua syarat masih hanya *habit*. *Materialism* memenuhi syarat $CR \geq 0.70$

Tabel 4. Nilai GOF *Structural Modelling* Hasil Respesifikasi Terpilih

INDIKATOR	VALUE	BATAS	STATUS
Absolut Fit Measure			
<i>X2 Chi-Square</i>		$\leq \alpha.df$ (lebih kecil dari X2 tabel)	
<i>Significance probability (p)</i>	0	≥ 0.05	NOT OK
<i>Goodness of Fit Index (GFI)</i>	0.840	≥ 0.90	MARGINAL FIT
<i>Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)</i>	0.090	≤ 0.08	NOT OK
Incremental Fit Measure			
<i>Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI)</i>	0.796	≥ 0.90	NOT OK
<i>Tucker Lewis Index (TLI)</i>	0.698	≥ 0.90	NOT OK
<i>Comparative Fit Index (CFI)</i>	0.742	≥ 0.90	NOT OK
<i>Incremental Fit Index (IFI)</i>	0.745	≥ 0.90	NOT OK
<i>Relative Fit Index (RFI)</i>	0.639	≥ 0.90	NOT OK
<i>Root Mean Square Residuan (RMSR) atau RMR</i>	0.156	≤ 0.05	GOOD FIT

Dapat dilihat dari **Tabel 4** bahwa *Goodness of Fit Index* (GFI) masih masuk dalam nilai marginal fit karena sesuai dengan persyaratan yaitu $\geq 0,90$ (*good fit*), $0,80 \leq GFI < 0,90$ (*marginal fit*).

Tabel 5. Nilai *p* dan SLF pada *Structural Modelling* Hasil Respesifikasi Terpilih

			<i>p</i>	SLF
PBC	<---	CA	0.006	0.182
HAB	<---	CA	***	1.037
AB	<---	CA	0.1	-1.302
CA	<---	CO	***	0.366
AB	<---	HAB	0.116	1.268
AB	<---	INT	0.001	0.167
CO	<---	MAT	0.313	1.046
INT	<---	MAT	0.361	0.115
INT	<---	PBC	0.329	-0.075
HAB	<---	PBC	0.322	-0.107
INT	<---	PN	0.262	-0.059
PN	<---	SN	***	0.176
INT	<---	SN	0.05	0.087

Pada SM tahap awal menunjukkan bahwa nilai P dan SLF untuk variabel PBC \rightarrow AB diharapkan berhubungan positif namun hasilnya ternyata negatif dan hal tersebut dijelaskan tidak memenuhi kriteria. **Tabel 5** menunjukkan nilai P dan SLF pada SM hasil respesifikasi terpilih, hubungan antara CA \rightarrow AB, PBC \rightarrow INT, PBC \rightarrow HAB bernilai negatif namun masih memenuhi kriteria karena tidak signifikan. Walaupun dalam tahap ini nilai CR, VE menurun, namun nilai GOF membaik walaupun hanya ada satu yang memenuhi *good fit* dan GFI bernilai *marginal fit*. Hasil dari hubungan juga dikategorikan masuk akal dan dapat dipakai.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil yang didapatkan dari penelitian, *materialism*, *car ownership*, dan *car access* memiliki pengaruh terhadap perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus. Maka dapat diartikan bahwa mahasiswa yang menggunakan mobil dengan berkendara sendiri ke kampus adalah mahasiswa yang memiliki kemudahan akses untuk menggunakan mobil nya, sedangkan mahasiswa dengan persepsi materialisme yang kuat, cenderung kurang tertarik untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus.

6. DAFTAR REFERENSI

- Goldsmith, R. E., Flynn, L. R., & Clark, R. A. (2011). Journal of Retailing and Consumer Services Materialism and Brand Engagement as Shopping Motivations. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 18(4), 278–284. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2011.02.001>
- GTZ, et. al. (2000). *Makalah: Semiloka Instrumen Ekonomi dan Manajemen Permintaan Angkutan di Surabaya*. Surabaya: Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.
- Khisty, C.J., & Lall, B.K. (2005). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga.
- Richins, M. L., & Dawson, S. (1992). *A Consumer Values Orientation for Materialism and Its Measurement : Scale Development and Validation*, 19 (December).
- Setiawan, R., Santosa, W., & Sjafruddin, A. (2015). Effect of Habit and Car Access on Student Behavior Using Cars for Traveling to Campus. *Procedia Engineering*, 125, 571–578.
- Setiawan, R. (2012), Keyakinan-Keyakinan Utama Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus, *Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*, 12(2), 113-122
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*. Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Wijanto, S. (2008). *Structural Equation Modelling*, Graha Ilmu, Yogyakarta.