

## **Jurnal Of Development Economic and Digitalization**

Vol. 3, No. 2, 2024, pp. 81-97  
P-ISSN 2963-6221 – E-ISSN 2962-8520

### **ANALISIS KECENDERUNGAN KONSUMSI MENURUT THORSTEIN VEBLER PADA EKONOMI MODA TRANSPORTASI PUBLIK MASS RAPID TRANSIT (MRT) KOTA JAKARTA**

Ayu Aulia Rahma<sup>1\*</sup>, Fachru Nofrian<sup>2</sup>

<sup>1</sup>araaulia72@gmail.com, <sup>2</sup>fachru.nofrian@upnvj.ac.id

<sup>1</sup>Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, <sup>2</sup>Universitas Pembangunan Nasional  
Veteran Jakarta

\*Penulis Korespondensi

---

Received: 8 Agustus 2024

Published: 31 Agustus 2024

#### **Abstrak**

Institusi ekonomi membentuk standar hidup dan tingkat kenyamanan yang didorong oleh konsumsi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kecenderungan konsumsi masyarakat terhadap moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta dengan menggunakan pendekatan konsep Thorstein Veblen. Penelitian ini memfokuskan pada empat variabel utama yang memengaruhi kecenderungan konsumsi, yaitu aksesibilitas, keandalan, keamanan, dan pengaruh moda transportasi lain. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif melalui penggunaan kuesioner sebagai instrumen survei dan kuantitatif dengan menggunakan indikator data sekunder satuan rasio. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keseluruhan variabel, termasuk aksesibilitas, keamanan, dan pengaruh moda transportasi lainnya, memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kecenderungan konsumsi masyarakat terhadap moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta. Namun, variabel keandalan, meskipun menunjukkan pengaruh positif, namun tidak signifikan secara statistik. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun keandalan moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta dianggap penting oleh responden, namun belum menjadi faktor penentu utama dalam kecenderungan konsumsi masyarakat terhadap moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta. Implikasi dari penelitian ini adalah pentingnya pemerintah dan operator transportasi dalam meningkatkan aspek-aspek yang memengaruhi kecenderungan konsumsi, terutama dalam meningkatkan keandalan layanan MRT. Selain itu, penelitian ini juga memberikan kontribusi terhadap pemahaman tentang faktor-faktor yang memengaruhi perilaku konsumsi masyarakat terhadap moda transportasi publik, khususnya dalam konteks moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta.

**Kata Kunci:** Konsumsi, Pertumbuhan Ekonomi, Thorstein Veblen, Mass Rapid Transit (MRT), Kualitas, Teknologi, Aksesibilitas, Keandalan, Keamanan, Pengaruh Moda Transportasi Lain.

**Abstract**

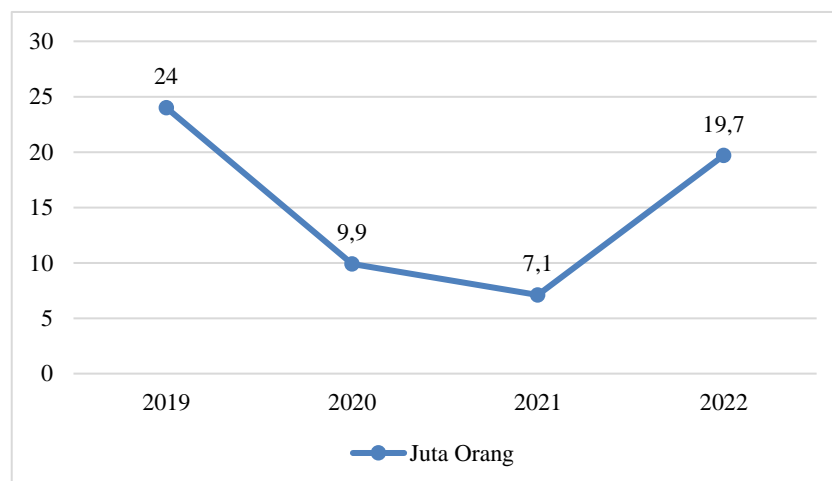
*Economic institutions shape living standards and levels of comfort that are driven by people's consumption. This research aims to analyze public consumption tendencies towards the Mass Rapid Transit (MRT) public transportation mode in the city of Jakarta using Thorstein Veblen's concept approach. This research focuses on four main variables that influence consumption tendencies, namely accessibility, reliability, safety, and the influence of other modes of transportation. The research method used is qualitative through the use of a questionnaire as a survey instrument and quantitative using secondary data indicators in ratio units. The research results show that all variables, including accessibility, safety and the influence of other modes of transportation, have a positive and significant influence on people's consumption tendencies towards the Mass Rapid Transit (MRT) public transportation mode in the city of Jakarta. However, the reliability variable, although showing a positive influence, is not statistically significant. These findings indicate that although the reliability of the Mass Rapid Transit (MRT) public transportation mode in the City of Jakarta is considered important by respondents, it has not yet become the main determining factor in people's consumption tendencies towards the Mass Rapid Transit (MRT) public transportation mode in the City of Jakarta. The implication of this research is the importance of the government and transportation operators in improving aspects that influence consumption tendencies, especially in increasing the reliability of MRT services. Apart from that, this research also contributes to the understanding of the factors that influence people's consumption behavior towards public transportation modes, especially in the context of the Mass Rapid Transit (MRT) public transportation mode in the city of Jakarta.*

**Keywords:** *Consumption, Economic Growth, Thorstein Veblen, Mass Rapid Transit (MRT), Quality, Technology, Accessibility, Reliability, Safety, Influence of Other Modes of Transportation.*

## 1. PENDAHULUAN

Sistem transportasi yang efisien sangat diperlukan bagi perekonomian karena dapat memperlancar aktivitas ekonomi sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Jakarta, sebagai pusat perekonomian di Indonesia, menghadapi tekanan mobilitas yang terus meningkat, memerlukan pengembangan dalam hal infrastruktur transportasi yang lebih berkualitas. Hal tersebut merupakan salah satu langkah strategis dalam mengatasi tantangan kemacetan, polusi, dan keselamatan, serta memenuhi kebutuhan dinamika yang semakin kompleks di kota Jakarta. **Teknologi berperan penting dan berdampak pada ekonomi. Berbagai fakta empiris menunjukkan adanya transformasi kerja, pembayaran, relasi produksi dan kerja, perubahan gaya hidup, termasuk hubungan publik-privat dalam big data. Semua itu menunjukkan dampak dari teknologi (Nofrian F, 2019).** Teknologi seperti kendaraan otonom menjadi faktor penting dalam membentuk masa depan transportasi. Dalam rangka itu, maka pemerintah membangun sarana transportasi penunjang yaitu moda transportasi publik *Mass Rapid Transit* (MRT). **Dampak investasi tentu dapat mempengaruhi kinerja atau produktivitas dan kecenderungan perubahan (Parianom, 2024).**

**Gambar 1. Jumlah Pengguna Moda Transportasi Publik *Mass Rapid Transit* (MRT) di Kota Jakarta Tahun 2019-2022**



Sumber: MRT Jakarta

Pertumbuhan pengguna MRT di Jakarta menciptakan manfaat ekonomi serta tantangan manajemen mobilitas perkotaan. Meskipun terdapat MRT tetapi masih terdapat tantangan isu kemacetan, keselamatan, integrasi, dan lain-lain perlu diatasi melalui pengelolaan dan pengembangan kualitas sistem transportasi. Masih terdapat banyak isu yang terjadi pada transportasi umum MRT Jakarta yaitu tempat drop off yang masih berantakan, kurangnya tempat sampah, tangga licin membuat pengguna sering kali terjatuh, fasilitas penitipan sepeda yang masih rawan kehilangan, pengumuman di gerbong yang terlalu berulang-ulang. Institusi dalam hal sistem transportasi salah satunya yaitu dalam hal kenyamanan fisik atau (*Physical Comfort*) sehingga dapat meningkatkan kualitas hidup bagi pengguna dan akan berdampak pada pola konsumsi masyarakat. Fokus analisis terhadap pola konsumsi pengguna MRT Jakarta dapat dikaitkan dengan teori konsumsi Thorstein Veblen melalui faktor-faktor kunci kenyamanan fisik seperti aksesibilitas, keandalan, keamanan, dan pengaruh transportasi lain. **Layanan dan simbol berpengaruh terhadap variabel membuat kebijakan dalam hal infrastruktur sehingga kualitas berdampak signifikan terhadap suatu asset atau infrastuktur (Juliannisa, 2022).**

Melalui pendekatan ini, penelitian bertujuan memberikan pemahaman komprehensif yang dapat berkontribusi pada pengembangan kebijakan transportasi perkotaan yang berkelanjutan serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Studi sebelumnya (Cervero, 2010) lebih fokus pada hubungan antara pengembangan stasiun MRT dan properti tanpa mengeksplorasi aspek-aspek lain seperti keandalan dan pengaruh transportasi terhadap konsumsi. Padahal memahami dinamika kecenderungan konsumsi pengguna MRT penting bagi pembuat kebijakan dan pengelola transportasi untuk merancang solusi yang lebih terarah dan efektif. Hal ini dapat meningkatkan kapasitas, efisiensi, dan kualitas layanan MRT, serta mendukung mobilitas perkotaan yang berkualitas. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk meneliti kecenderungan konsumsi pengguna MRT di Jakarta dalam perspektif teori konsumsi Thorstein Veblen.

Berdasarkan uraian diatas apakah faktor aksesibilitas, keamanan, keandalan dan pengaruh moda transportasi lain mempengaruhi kecenderungan konsumsi penggunaan moda transportasi publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta dan bagaimana pengaruhnya berdasarkan teori konsumsi Thorstein Veblen?

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### ***Teori Leisure Class Thorstein Veblen***

Thorstein Veblen, seorang ekonom ternama di awal abad ke-20, mengembangkan teori konsumsi yang mencerminkan pandangannya tentang institusi. Karyanya yang klasik, "*The Theory of the Leisure Class*" (1899), menguraikan konsep-konsep fundamental tentang institusi dalam dinamika konsumsi masyarakat. Teori Leisure Class menurut Veblen adalah institusi yang merupakan suatu pemikiran mengenai kenyamanan hidup dalam membentuk *Standard of Living*. Institusi memainkan peran penting dalam membentuk *Standard of Living* melalui pengaruhnya terhadap tingkat kenyamanan fisik dan "*the comforts of life*" individu dan masyarakat. Kualitas kenyamanan hidup ini kemudian menjadi penanda nilai ekonomi atau konsumsi seseorang sebagaimana kutipan Veblen:

"Kenyamanan hidup, yang sangat bergantung pada kondisi non-ekonomi, dan karenanya pada institusi ekonomi komunitas, adalah eksponen yang tidak mencolok tetapi paling efektif dari nilai ekonomi individu." (Veblen, 1899).

Kualitas layanan tidak hanya menciptakan kenyamanan fisik, tetapi juga dapat menjadi sarana reproduksi pola konsumsi "*leisure class*". Kualitas layanan menciptakan persepsi masyarakat terhadap efektivitas dan tanggung jawab institusi, yang dapat memengaruhi dukungan dan kepercayaan masyarakat terhadap institusi tersebut. Dalam konteks moda transportasi publik *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta, peran institusi menjadi kunci dalam membentuk pengalaman pengguna dan menciptakan kenyamanan fisik yang merata bagi seluruh masyarakat.

### ***Teori Konsumsi Demonstratif Menurut Thorstein Veblen***

Teori konsumsi demonstratif menjelaskan bahwa konsumen memilih layanan tidak hanya berdasarkan manfaatnya, tetapi juga untuk menunjukkan gaya hidup yang nyaman. Konsumsi demonstratif menekankan pada pilihan layanan yang lebih praktis dan mudah sebagai simbol ekonomi seseorang. Dalam konteks layanan institusi, kualitas layanan yang tinggi, terutama dalam hal kenyamanan fisik, dapat menjadi simbol status bagi pengguna. Pengguna yang mampu menggunakan layanan dengan kenyamanan fisik yang baik, seperti kereta api kelas eksekutif atau pesawat terbang kelas bisnis, dianggap memiliki status sosial yang lebih tinggi daripada pengguna yang menggunakan layanan dengan kenyamanan fisik yang lebih rendah.

Teori Konsumsi Demonstratif memiliki relevansi tinggi dalam bidang ekonomi dan konsumsi transportasi. Kualitas kenyamanan fisik layanan transportasi menjadi salah satu

indikator utama dalam proses pengambilan keputusan konsumsi individu. Teori Konsumsi Demonstratif Veblen membantu memahami bagaimana institusi, melalui kualitas layanan dan kenyamanan fisik, dapat memengaruhi *Standard of Living* masyarakat. Konsumsi demonstratif, didorong oleh keinginan untuk menunjukkan status dan prestise, menjadi faktor penting dalam pengambilan keputusan konsumsi, terutama dalam konteks transportasi.

***Hubungan Teori Konsumsi Thorstein Veblen Faktor Aksesibilitas, Keandalan, Keamanan dan Pengaruh Moda Transportasi Lain Terhadap Kecenderungan Konsumsi Terkait Dengan Penggunaan Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta.***

Teori Konsumsi Thorstein Veblen menyoroti peran status sosial dan keberlanjutan dalam pembentukan kecenderungan konsumsi. Dalam konteks penggunaan Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta, faktor aksesibilitas memainkan peran penting dalam memahami bagaimana pengguna memandang dan memilih MRT sebagai pilihan transportasi mereka termasuk konsep tentang konsumsi sebagai alat untuk menilai institusi (Veblen, 1899).

Dengan merujuk pada Teori Konsumsi Thorstein Veblen dalam konteks MRT Jakarta, faktor aksesibilitas, keandalan, keamanan dan pengaruh moda transportasi lain memainkan peran penting dalam pemilihan moda transportasi. Investasi dalam desain dan kenyamanan dapat meningkatkan kecenderungan konsumsi. Integrasi konsep kualitas atau institusi dalam layanan MRT dapat menciptakan pengalaman pengguna yang lebih memuaskan dan mendukung peningkatan standar hidup dengan mempertimbangkan karakteristik spesifik Kota Jakarta seperti geografi, demografi, dan sosial-ekonomi.

Berdasarkan uraian landasan teori dan penjelasan di atas maka hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu diduga faktor aksesibilitas, keandalan, keamanan, dan pengaruh moda transportasi lain mempengaruhi kecenderungan konsumsi penggunaan moda transportasi publik *Mass Rapid Transit* (MRT) di Kota Jakarta dan pengaruhnya berdasarkan teori konsumsi Thorstein Veblen.

### **3. METODOLOGI PENELITIAN**

#### ***Populasi dan Sampel***

Populasi merujuk pada keseluruhan individu, objek, atau unit yang relevan untuk studi atau analisis tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dilakukan penelitian dan pembelajaran lalu diambil kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah masyarakat Kota Jakarta yang menggunakan moda transportasi Mass Rapid Transit (MRT) sebagai alat transportasi untuk menunjang aktivitas atau kegiatan.

Jumlah serta karakteristik yang ada dalam suatu populasi disebut sampel (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian, peneliti tentu memiliki keterbatasan dalam beberapa hal seperti tenaga, waktu serta dana jika populasi berjumlah besar. Oleh karena itu, penelitian dapat dilakukan dengan pengambilan sampel dari populasi yang ada. Dalam pengambilan sampel, peneliti menggunakan metode yang disebut Purposive Sampling. Purposive Sampling merupakan teknik dalam menentukan sampel yang mempertimbangkan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2009). Sampel yang ditentukan pada penelitian yaitu memenuhi beberapa kriteria yaitu masyarakat Kota Jakarta dan pernah menggunakan moda transportasi *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta.

Pedoman penetapan besaran sampel pada metode *Partial Least Square* (PLS) yaitu kondisi jika penerkaan indikator memiliki kemungkinan maksimum maka disarankan memiliki besaran sampel dari 100 sampai 200 dengan sampel minimum 50 sampel, model terdiri dari 5 sampai 10 jumlah indicator dan sama dengan 5 sampai 10 kali jumlah parameter.

Indikator yang digunakan pada penelitian ini terdapat sebanyak 20 indikator, berdasarkan poin ketiga pada pedoman maka ukuran sampel minimal yaitu  $5 \times 20$  atau sebesar 100 sampel. Lalu batas maksimal yaitu  $10 \times 20$  atau sebesar 200 sampel. Dengan demikian, sampel penelitian ini yaitu minimal 100 responden (Hair, 2014).

### ***Teknik Pengumpulan Data***

Jenis penelitian ini yaitu penelitian dengan metode kuantitatif dan kualitatif yang menggunakan pendekatan berupa angka dan statistik untuk mengukur serta menganalisis fenomena dalam suatu sampel ataupun populasi dengan menguji hipotesis, identifikasi pola dan generalisasi hasil ke populasi lebih besar (John W. Creswell, 2017). Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer yang merupakan data diperoleh langsung dari objek penelitian yaitu pengguna moda transportasi Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta melalui kuesioner. Selain itu, menggunakan data sekunder yang merupakan data survey langsung terkait dengan penelitian ini sebagai data penunjang penelitian dengan hasil data yaitu data rasio.

### ***Teknik Analisis Data***

Analisis data yang digunakan yaitu analisis deskriptif dengan menggunakan rasio dilakukan untuk menggambarkan hubungan atau perbandingan antara dua variabel. Salah satu metrik yang umum digunakan dalam analisis ini adalah rasio. Rasio adalah pembagian antara dua nilai atau ukuran. Rasio yang cocok untuk menghitung kecenderungan konsumsi adalah Rasio Penggunaan Terhadap Frekuensi. Rasio ini mengukur sejauh mana penggunaan suatu indikator digunakan berdasarkan jumlah penggunaan atau frekuensi tertentu. Ini dihitung dengan membagi jumlah penggunaan oleh total frekuensi yang diinginkan atau yang tersedia.

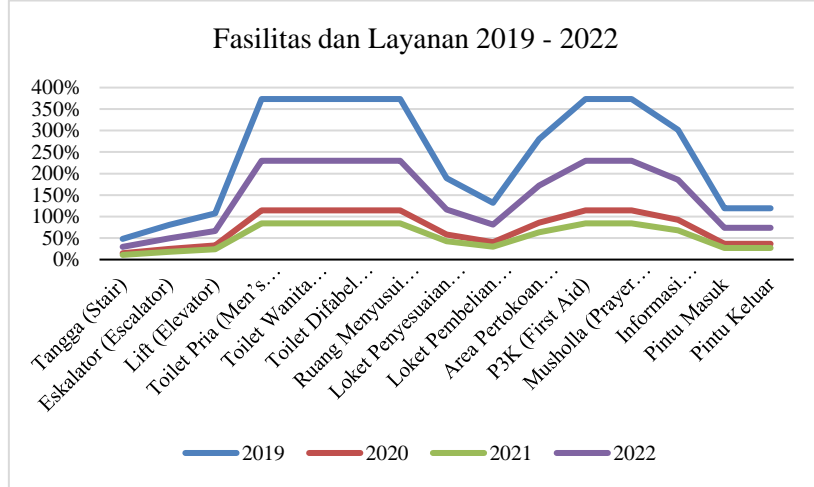
Partial Least Square (PLS) merupakan teknik analisis yang digunakan untuk mendapatkan nilai variabel laten yang bertujuan untuk prediksi (Ghozali, 2014). Penelitian ini menggunakan analisis hipotesis software SmartPLS 3 untuk menguji hubungan antar variabel. Pendugaan pengukuran parameter dalam Partial Least Square (PLS) terdapat tiga yaitu Weight estimate, Path estimate dan Means (Ghozali, 2014). Dalam analisis Partial Least Square (PLS) terdapat beberapa langkah-langkah yang perlu dilakukan yaitu Rancangan Inner Model (Model Struktural), Rancangan Outer Model (Model Pengukuran) dan Konstruksi diagram jalur (Yamin, 2021).

Uji validitas, reliabilitas dan uji t-Statistik (Signifikan Parameter Individual) juga dilakukan dalam penelitian ini sebagai alat ukur dan dasar pengambilan keputusan.

**4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

*Analisis Data Deskriptif*

**Gambar 2. Fasilitas dan Layanan MRT Jakarta 2019-2022**



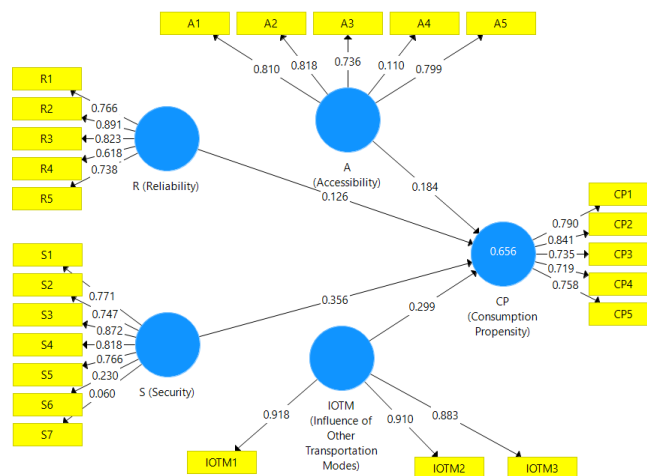
Sumber: MRT Jakarta

Data deskriptif fasilitas dan layanan MRT Jakarta mencerminkan keterkaitannya dengan kenyamanan hidup dan standard of living dalam teori kecenderungan konsumsi Thorstein Veblen. Fasilitas seperti tangga, eskalator, dan lift tidak hanya memfasilitasi aksesibilitas fisik bagi pengguna, tetapi juga mencerminkan kenyamanan hidup yang diinginkan (*comforts of life*) oleh pengguna. Keberadaan toilet pria, wanita, dan difabel, ruang menyusui, loket penyesuaian tarif, serta area pertokoan dan informasi tidak hanya menjamin aksesibilitas yang lebih baik, tetapi juga meningkatkan standar hidup (*standard of living*) pengguna dengan menyediakan layanan yang diperlukan dalam kehidupan sehari-hari.

**Evaluasi Model Pengukuran (Outer Model)**

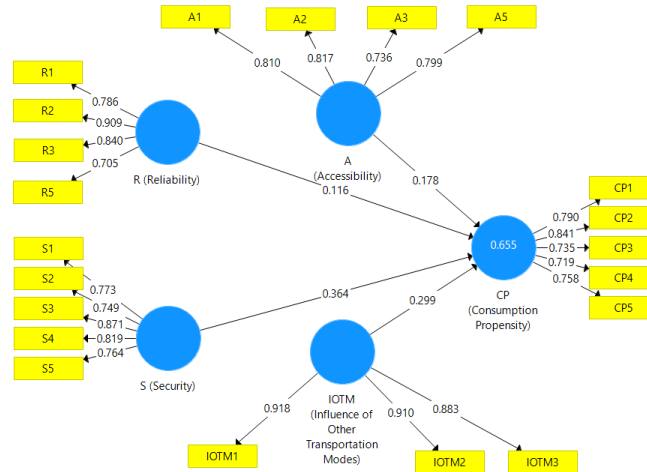
Tujuan dari tahap outer model adalah untuk memastikan bahwa indikator yang dipilih dapat membangun dengan baik variabel laten yang mereka wakili dan mengukurnya dengan akurat. Dengan demikian, tahap ini membantu untuk menguji dan memvalidasi struktur konseptual yang diusulkan dalam model penelitian (Hair Jr, 2010). Berikut merupakan hasilnya:

**Gambar 3. Hasil Path Algorithm**



Setelah melakukan estimasi ulang dengan menghilangkan nilai loading factor pada indikator yang memiliki nilai dibawah 0.70 yaitu indikator A4, R4, S6 dan S7 maka hasil akhir untuk indikator yang tersisa yaitu > 0.70. hasil estimasi ulang ditunjukkan sebagai berikut:

**Gambar 4. Hasil Path Algorithm setelah Estimasi Ulang**



**Uji Validitas**

**Loading Factor (Outer Loading)**

Loading factor digunakan untuk mengevaluasi seberapa efektif setiap indikator (variabel pengukuran) dalam model dapat merepresentasikan konstruk yang sedang diukur. Rentang nilai Loading Factor adalah dari 0 hingga 1, dimana nilai yang lebih tinggi menandakan keterkaitan yang lebih kuat antara indikator dan konstruk yang mendasarinya.

**Tabel 1. Hasil Nilai Loading Factor**

Variabel	Indikator	Outer Loading	Keterangan
A (Accessibility)	A1	0.810	Valid
	A2	0.817	Valid
	A3	0.736	Valid
	A5	0.799	Valid
R (Reliability)	R1	0.786	Valid
	R2	0.909	Valid
	R3	0.840	Valid
	R5	0.705	Valid
S (Security)	S1	0.773	Valid
	S2	0.749	Valid
	S3	0.871	Valid
	S4	0.819	Valid
	S5	0.764	Valid
IOTM (Influence of Other Transportation Modes)	IOTM1	0.918	Valid
	IOTM2	0.910	Valid
	IOTM3	0.883	Valid
CP (Consumption Propensity)	CP1	0.790	Valid
	CP2	0.841	Valid
	CP3	0.735	Valid
	CP4	0.719	Valid
	CP5	0.758	Valid

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3



Hasil *Loading Factor* menunjukkan bahwa nilai loading factor > 0.70, dapat ditarik kesimpulan bahwa semua indikator bersifat valid dan dapat diukur dengan variabel yang dibentuknya serta hal tersebut merupakan hasil dari proses estimasi ulang.

***Average Variance Extracted (AVE)***

**Tabel 2. Hasil Average Variance Extracted (AVE)**

Variabel	Nilai Average Variance Extracted (AVE)
A ( <i>Accessibility</i> )	0.626
R ( <i>Reliability</i> )	0.661
S ( <i>Security</i> )	0.634
IOTM ( <i>Influence of Other Transportation Modes</i> )	0.817
CP ( <i>Consumption Propensity</i> )	0.592

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil menunjukkan bahwa semua variabel valid dikarenakan nilai AVE pada semua variabel > 0.50.

***Fornell-Larcker Criterion***

Tahap uji Fornell-Larcker Criterion merupakan teknik yang digunakan dalam analisis faktor konfirmatori (CFA) untuk menilai validitas konvergen dan validitas diskriminan suatu konstruk. Metode ini melibatkan perbandingan antara akar kuadrat dari Average Variance Extracted (AVE) dari setiap konstruk dengan korelasi antara konstruk tersebut dengan konstruk lain dalam model.

**Tabel 3. Nilai Fornell-Larcker Criterion**

Variabel	A ( <i>Accessibility</i> )	R ( <i>Reliability</i> )	S ( <i>Security</i> )	IOTM ( <i>Influence of Other Transportation Modes</i> )	CP ( <i>Consumption Propensity</i> )
A ( <i>Accessibility</i> )	0.791				
R ( <i>Reliability</i> )	0.539	0.813			
S ( <i>Security</i> )	0.794	0.537	0.796		
IOTM ( <i>Influence of Other Transportation Modes</i> )	0.563	0.451	0.577	0.904	
CP ( <i>Consumption Propensity</i> )	0.698	0.542	0.740	0.662	0.770

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil uji *Fornell-Larcker Criterion* menunjukkan bahwa nilai korelasi variabel dengan variabel yang lain bernilai lebih besar, maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengujian *Discriminant Validity* sudah terpenuhi.

*Cross Loading*

**Tabel 4. Nilai Cross Loading**

<b>Indikator</b>	<b>A (Accessibility)</b>	<b>R (Reliability)</b>	<b>S (Security)</b>	<b>IOTM (Influence of Other Transportation Modes)</b>	<b>CP (Consumption Propensity)</b>
<b>A1</b>	0.810	0.320	0.602	0.389	0.450
<b>A2</b>	0.817	0.470	0.539	0.460	0.503
<b>A3</b>	0.736	0.374	0.442	0.358	0.401
<b>A5</b>	0.799	0.493	0.811	0.521	0.735
<b>CP1</b>	0.410	0.446	0.438	0.461	0.790
<b>CP2</b>	0.622	0.422	0.536	0.517	0.841
<b>CP3</b>	0.367	0.342	0.424	0.538	0.735
<b>CP4</b>	0.387	0.348	0.562	0.492	0.719
<b>CP5</b>	0.773	0.494	0.785	0.527	0.758
<b>IOTM1</b>	0.563	0.386	0.545	0.918	0.629
<b>IOTM2</b>	0.500	0.372	0.497	0.910	0.596
<b>IOTM3</b>	0.459	0.468	0.524	0.883	0.567
<b>R1</b>	0.469	0.786	0.410	0.351	0.372
<b>R2</b>	0.525	0.909	0.527	0.406	0.496
<b>R3</b>	0.458	0.840	0.465	0.438	0.527
<b>R5</b>	0.262	0.705	0.310	0.229	0.322
<b>S1</b>	0.618	0.395	0.773	0.416	0.578
<b>S2</b>	0.573	0.393	0.749	0.483	0.541
<b>S3</b>	0.632	0.449	0.871	0.563	0.632
<b>S4</b>	0.753	0.461	0.819	0.454	0.661
<b>S5</b>	0.562	0.439	0.764	0.373	0.518

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil menunjukkan bahwa nilai korelasi indikator variabel laten bernilai lebih tinggi dari variabel lainnya. Sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator dari variabel laten bisa menentukan besarnya blok dan lebih baik dari variabel laten lainnya.

*Composite Reliability*

**Tabel 5. Hasil Composite Reliability**

<b>Variabel</b>	<b>Nilai Composite Reliability</b>
A (Accessibility)	0.870
R (Reliability)	0.886
S (Security)	0.896
IOTM (Influence of Other Transportation Modes)	0.931
CP (Consumption Propensity)	0.879

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil menunjukkan bahwa nilai dari Composite Reliability yang dihasilkan dari masing-masing variabe  $> 0.70$  sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel telah memenuhi reliabilitas atau dikatakan reliabel.

***Cronbach's Alpha***

Nilai Cronbach's Alpha berkisar antara 0 dan 1, dimana semakin tinggi nilai tersebut menunjukkan tingkat konsistensi internal yang lebih tinggi dalam alat ukur tersebut. Sebuah alpha di atas 0.7 sering dianggap sebagai batas minimum untuk reliabilitas yang dapat diterima.

**Tabel 6. Hasil Cronbach's Alpha**

Variabel	Nilai Cronbach's Alpha
A ( <i>Accessibility</i> )	0.808
R ( <i>Reliability</i> )	0.828
S ( <i>Security</i> )	0.855
IOTM ( <i>Influence of Other Transportation Modes</i> )	0.888
CP ( <i>Consumption Propensity</i> )	0.829

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil mengindikasikan bahwa seluruh indikator yang digunakan dalam penelitian bersifat reliabel dikarenakan semua nilai pada indikator variabel bernilai lebih besar dari 0.7.

***Evaluasi Model Struktural (Inner Model)***

***R-Square***

Rentang nilai R-Square adalah antara 0 hingga 1, dimana semakin tinggi nilainya, semakin baik kemampuan model regresi dalam menjelaskan variasi dalam data. Ketika nilai R-Square tinggi, ini menunjukkan bahwa variabel independen dalam model mampu menjelaskan variasi yang signifikan pada variabel dependen.

**Tabel 7. Nilai R-Square**

Item	R-Square
CP ( <i>Consumption Propensity</i> )	0.655

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil mengindikasikan bahwa nilai R-Square bernilai 0.655 yang dapat disimpulkan bahwa variabel bebas berpengaruh terhadap variabel terikat sebesar 66%.

***Estimasi Path Coefficient***

Estimasi Path Coefficient umumnya dilakukan melalui teknik analisis regresi atau Structural Equation Modeling (SEM) (Fitri Wulandari, 2019).

**Tabel 8. Hasil Path Coefficient**

Hipotesis	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics ( O/STDEV )	P Values
A (Accessibility) -> CP (Consumption Propensity)	0.178	0.180	0.078	2.281	0.023
R (Reliability) -> CP (Consumption Propensity)	0.116	0.120	0.068	1.713	0.087
S (Security) -> CP (Consumption Propensity)	0.364	0.355	0.082	4.433	0.000
IOTM (Influence of Other Transportation Modes) -> CP (Consumption Propensity)	0.299	0.302	0.071	4.204	0.000

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil menunjukkan hasil bahwa nilai *Path Coefficient* semua hipotesis bernilai > 0. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa hubungan setiap atau masing- masing hipotesis memiliki hubungan yang positif.

**Predictive Relevance (Q-Square)**

Tujuan dari tahap ini adalah untuk mendapatkan hasil pengukuran nilai reliabilitas suatu variabel.

**Tabel 9. Hasil Predictive Relevance (Q-Square)**

Variabel	Q-Square (Q <sup>2</sup> )
CP (Consumption Propensity)	0.337

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

Hasil menunjukkan hasil yang bernilai  $Q^2 > 0$ , dapat disimpulkan bahwa hasil pengamatan yang baik.

**Hasil Uji Hipotesis (Bootstrapping)**

**Table10. Hasil Uji Hipotesis**

Hipotesis	Path Coefficient	T Statistics ( O/STDEV )	P Values	Pengaruh
A (Accessibility) -> CP (Consumption Propensity)	0.178	2.281	0.023	Positif dan Signifikan
R (Reliability) -> CP (Consumption Propensity)	0.116	1.713	0.087	Positif dan Tidak Signifikan
S (Security) -> CP (Consumption Propensity)	0.364	4.433	0.000	Positif dan Signifikan
IOTM (Influence of Other Transportation Modes) -> CP (Consumption Propensity)	0.299	4.204	0.000	Positif dan Signifikan

Sumber: Hasil Data Diolah SmartPLS 3

**Analisis Ekonomi dan Pembahasan**

**Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Kecenderungan Konsumsi Pengguna Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta Menurut Teori Kecenderungan Konsumsi Thorstein Veblen.**

Hasil survei menunjukkan bahwa responden memiliki demografi yang beragam, mencerminkan keragaman pengguna MRT di Jakarta. Sebanyak 60% responden berusia 18-30 tahun, mayoritas dari latar belakang pekerjaan di wilayah perkantoran. Aksesibilitas menjadi faktor penting yang ditekankan oleh responden dalam konsumsi MRT. Preferensi pengguna terhadap MRT sebagai moda utama mengalami peningkatan signifikan. Analisis statistik menunjukkan hubungan positif dan signifikan antara aksesibilitas dan kecenderungan konsumsi, tidak terjadi secara kebetulan. Korelasi positif signifikan menegaskan bahwa semakin tinggi tingkat aksesibilitas, semakin tinggi kecenderungan konsumsi pengguna.

Dalam teori kecenderungan konsumsi Thorstein Veblen, aksesibilitas memengaruhi standar hidup pengguna. Peningkatan aksesibilitas MRT berkontribusi langsung pada peningkatan kecenderungan konsumsi. Pengguna lebih memilih MRT ketika aksesibilitasnya ditingkatkan. Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan peran penting aksesibilitas dalam perilaku konsumsi pengguna transportasi publik. Namun, penelitian ini memiliki keterbatasan, seperti ukuran sampel terbatas dan fokus pada satu moda transportasi. Penelitian selanjutnya dapat memperluas cakupan dengan melibatkan moda transportasi lain dan variabel tambahan. Kesimpulannya, aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecenderungan konsumsi pengguna MRT di Jakarta, sesuai dengan Teori Kecenderungan Konsumsi Thorstein Veblen, memberikan wawasan tentang perilaku konsumsi dalam transportasi publik.

#### ***Pengaruh Keandalan Terhadap Kecenderungan Konsumsi Pengguna Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta.***

Profil responden mencerminkan keberagaman pengguna MRT di Jakarta, mayoritas berusia 19-30 tahun dengan latar belakang pekerjaan yang beragam, menciptakan gambaran demografis yang representatif. Hasil survei menunjukkan bahwa keandalan memiliki pengaruh positif meskipun tidak signifikan dalam kecenderungan konsumsi pengguna MRT. Uji hipotesis menemukan hubungan positif antara keandalan dan kecenderungan konsumsi, meskipun tidak secara signifikan ( $p > 0,05$ ). Analisis korelasi juga menunjukkan hubungan positif antara kedua variabel tersebut. Dalam kerangka teori kecenderungan konsumsi Thorstein Veblen, keandalan dianggap sebagai faktor penentu Standar Hidup yang memberikan kontribusi positif terhadap kecenderungan konsumsi pengguna.

Perbandingan dengan penelitian serupa menunjukkan konsistensi dengan temuan bahwa keandalan memiliki dampak positif terhadap kecenderungan konsumsi. Namun, keterbatasan penelitian terkait ukuran sampel dan fokus pada satu moda transportasi mempengaruhi generalisabilitas temuan. Penelitian mendatang sebaiknya memperluas cakupan dengan melibatkan moda transportasi lain dan mempertimbangkan variabel tambahan. Meskipun tidak signifikan secara statistik, kesimpulan bahwa keandalan memengaruhi kecenderungan konsumsi memberikan wawasan berharga untuk perbaikan layanan transportasi publik dan pengembangan kebijakan yang lebih efektif.

#### ***Pengaruh Keamanan Terhadap Kecenderungan Konsumsi Pengguna Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta.***

Profil responden survei mencerminkan keragaman pengguna MRT di Jakarta, mayoritas dengan latar belakang pekerjaan yang beragam. Hasil survei menunjukkan bahwa keamanan berperan signifikan dalam kecenderungan konsumsi pengguna MRT, dengan responden memberikan penilaian tinggi terhadap faktor keamanan. Uji hipotesis menegaskan hubungan positif antara keamanan dan kecenderungan konsumsi pengguna MRT, serta analisis korelasi yang menguatkan temuan tersebut. Dalam konteks teori kecenderungan konsumsi Thorstein Veblen, keamanan dianggap sebagai faktor penentu Standar Hidup yang memberikan kontribusi positif terhadap preferensi pengguna terhadap MRT. Temuan ini

menunjukkan perlunya perbaikan keamanan dan pengembangan kebijakan transportasi publik yang lebih aman, sejalan dengan temuan penelitian serupa. Namun, keterbatasan studi ini termasuk ukuran sampel dan fokus pada satu moda transportasi. Penelitian selanjutnya sebaiknya memperluas lingkup dengan mempertimbangkan moda transportasi lain dan faktor-faktor yang lebih luas yang memengaruhi kecenderungan konsumsi. Dengan demikian, keamanan memiliki dampak positif dan signifikan terhadap preferensi pengguna MRT di Jakarta, mengindikasikan pentingnya pemahaman lebih dalam terhadap faktor-faktor yang membentuk preferensi pengguna dalam konteks keamanan transportasi publik.

***Pengaruh Moda Transportasi Lain Terhadap Kecenderungan Konsumsi Pengguna Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta.***

Data menunjukkan keragaman pengguna MRT di Jakarta dengan latar belakang pekerjaan yang bervariasi, mencerminkan diversitas pengguna. Survei menemukan pengaruh positif moda transportasi lain terhadap kecenderungan pengguna MRT, meningkatkan preferensi mereka terhadap MRT sebagai moda utama. Uji hipotesis menunjukkan hubungan positif dan signifikan antara pengaruh moda transportasi lain dan konsumsi MRT ( $p < 0,05$ ), mengindikasikan bahwa moda lain memengaruhi pilihan MRT. Analisis korelasi mendukung temuan ini, menegaskan semakin besar pengaruh moda lain, semakin tinggi kecenderungan pengguna terhadap MRT.

Dalam teori kecenderungan konsumsi Veblen, moda lain bisa menjadi simbol status atau Standar Hidup. Temuan ini menunjukkan bahwa pengaruh moda transportasi lain memengaruhi preferensi pengguna terhadap MRT. Perkembangan moda transportasi bersaing mempengaruhi pandangan pengguna terhadap MRT. Temuan ini konsisten dengan penelitian serupa, menyoroti peran moda lain dalam membentuk preferensi. Keterbatasan penelitian termasuk sampel dan fokus pada satu kota. Temuan ini perlu diuji lebih lanjut di konteks geografis yang lebih luas. Kesimpulan menegaskan pengaruh positif moda transportasi lain terhadap preferensi pengguna MRT di Jakarta, memberikan pemahaman tentang persaingan moda transportasi dalam preferensi pengguna di transportasi publik.

## **5. SIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan untuk menganalisis kecenderungan konsumsi menurut Thorstein Veblen terhadap pengguna moda transportasi public Mass Rapid Transit (MRT) Kota Jakarta sehingga dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut ini:

1. Aksesibilitas memiliki pengaruh positif dan berpengaruh signifikan terhadap kecenderungan konsumsi pengguna Moda Transportasi Publik Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta, sesuai dengan Teori Kecenderungan Konsumsi Thorstein Veblen. Temuan ini memberikan wawasan yang mendalam tentang bagaimana peningkatan aksesibilitas dapat merangsang kecenderungan konsumsi, memberikan kontribusi positif terhadap pemahaman tentang perilaku konsumsi dalam konteks transportasi publik.
2. Keandalan memiliki pengaruh positif terhadap kecenderungan konsumsi pengguna MRT di Jakarta, sejalan dengan Teori Kecenderungan Konsumsi Thorstein Veblen. Meskipun tidak signifikan secara statistik, keandalan tetap menjadi faktor penting dalam meningkatkan preferensi pengguna terhadap MRT sebagai moda transportasi utama. Kesimpulan ini memberikan wawasan yang berharga untuk perbaikan layanan transportasi publik dan pengembangan kebijakan yang lebih efektif.
3. Keamanan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kecenderungan konsumsi pengguna MRT di Kota Jakarta, sejalan dengan Teori Kecenderungan

Konsumsi Thorstein Veblen. Persepsi keamanan yang meningkat memberikan kontribusi positif terhadap pemilihan MRT sebagai moda transportasi utama, memberikan implikasi signifikan untuk perbaikan keamanan dan pengembangan kebijakan transportasi publik yang lebih aman. Kesimpulan ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang membentuk preferensi pengguna dalam konteks keamanan transportasi publik.

4. Pengaruh moda transportasi lain memiliki dampak positif dan signifikan terhadap kecenderungan konsumsi pengguna MRT di Kota Jakarta, sejalan dengan Teori Kecenderungan Konsumsi Thorstein Veblen. Persepsi positif terhadap moda transportasi lain meningkatkan preferensi pengguna terhadap MRT sebagai moda transportasi utama, menandakan peran signifikan dari faktor ini dalam memandu keputusan konsumsi. Kesimpulan ini memberikan pemahaman yang mendalam tentang dinamika persaingan antar moda transportasi dalam membentuk preferensi pengguna di konteks transportasi publik.

### DAFTAR PUSTAKA

- Aditia, D. W. (2019). *Study on Consumer Preference of Online Public Transportation Among Students in Malang*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Agus M. Soleh, B. S. (2015). *Analisis Jalur: Konsep, Metode, dan Aplikasi*. ANDI.
- Alamsyah, A. (2018). Public Service Quality Improvement Through Performance Measurement and Evaluation. *Jurnal Bina Praja: Journal of Public Administration*, 10(2), 171-182.
- Ariani, N. (2020). *Analisis Preferensi Konsumen Produk Teh Celup*. Jakarta: Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta.
- Azar, S. A. (2018). *Measuring the US Marginal Propensity to Consume*. Haigazian University.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2021). *Statistik Transportasi DKI Jakarta*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (n.d.). *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2019*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (n.d.). *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2020*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Badura, O. (2018). *An Influence of Relative Income on the Propensity to Consume - Czech Republic Case Study*. Czech Republic: VŠB - Technická univerzita Ostrava.
- Bagozzi, R. P. (1988). On the evaluation of structural equation models. *Journal of the Academy of Marketing Science*.
- Caro, L. (2020). *Foot-in-the-Door and Door-in-the-Foot Technique: Consumer Preference of Letran Senior High School Students on Transportation Network Companies*. Manila: Letran Edu.
- E. W. Anderson, C. F. (2004). Customer satisfaction and shareholder value. *Journal of Marketing*.

- Ferdinand, P. A. (2011). *Metode Penelitian Manajemen: Pedoman Penelitian Untuk Penulisan Skripsi, Tesis dan Disertai Ilmu Manajemen*. 3rd edn. Semarang.
- Fitri Wulandari, e. a. (2019). Penerapan Analisis Jalur untuk Menganalisis Pengaruh Faktor-Faktor Terhadap Kinerja Karyawan di Perusahaan X. *Jurnal Manajemen & Bisnis*, 123-136.
- Ghozali. (2014). *Structural Equation Modeling, Metode Alternatif dengan PLS*. Semarang.
- Hair Jr, J. F. (2010). *Multivariate data analysis*. Upper Saddle River: NJ: Pearson Education.
- Haryanto, T. &. (2003). *Pengantar Model Persamaan Struktural dengan Partial Least Square (PLS) (Edisi Pertama)*. Graha Ilmu.
- John W. Creswell, J. D. (2017). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. SAGE Publications.
- Juliannisa, I. A. (2022). *Halal Food Certification, Financial Performance, and Sustainability Reporting: Comparative Study of Food and Beverage Firms in Malaysia and Indonesia*. *AgBioForum*, 24 (2):12-22.
- Keller, P. K. (2016). *Marketing Management (15th ed.)*. Pearson.
- Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia. (2015). *Pedoman Umum Pelayanan Publik*.
- Keynes, J. M. (1936). *The General Theory of Employment, Interest and Money*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Likert, R. (1932). *A technique for the measurement of attitudes*. *Archives of Psychology*.
- Lin, T. C. (2023). *The average propensity to consume of the urban Chinese household : an analysis by income level*. *International journal of business*. - Fresno, Calif. : Premier Publ., ISSN 1083-4346, ZDB-ID 1315114-9. - Vol. 28.2023, 2, p. 11-27.
- Litman, T. (2011). *Measuring Transportation: Traffic, Mobility and Accessibility*. Victoria Transport Policy Institute.
- Mankiw, N. G. (2019). *Principles of Economics*. Cengage Learning.
- Mardiasmo. (2014). *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Andi.
- Ministry of Economy, T. a. (2020). *Connected Industries: With the Revolution of Autonomous Things, Realize a Future Society where all Things are Connected*. Japan: Ministry of Economy, Trade and Industry (METI).
- Nasution, S. (2003). *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Nofrian, F. (2019). *Industrialization and Profit-Rate Analysis in Indonesia*. *Review of Radical Political Economics*, 51(3), 438-456. <https://doi.org/10.1177/0486613418810027>
- Nofrian, F. (2021). *Menempatkan Ekonomi Digital dalam Perekonomian Indonesia*. *Jurnal Prisma* 40 (2).



- Parianom, R. (2024). *Volatility of International Trade and Exchange Rates in Some South Asian Countries Using the Ardl-Ecm Approach*. Tuijin Jishu/Journal of Propulsion Technology, Vol. 45 No. 2 ISSN: 1001 - 4055.
- Priyatno, D. (2009). *5 Jam Belajar Olah Data dengan SPSS 17*. Yogyakarta: ANDI.
- Priyatno, D. (2009). *Teknik Mudah dan Cepat Melakukan Analisis Data Penelitian dengan SPSS dan Tanya Jawab Ujian Paddockaran*. Yogyakarta: Gava Media.
- PT MRT Jakarta. (2023, August 1st). *Info Terkini*. Retrieved from Nilai Indeks Kepuasan Pelanggan MRT Jakarta 2022 Meningkatkan: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/nilai-indeks-kepuasan-pelanggan-mrt-jakarta-2022-meningkat>
- PT MRT Jakarta. (2023, August 1st). *Info Terkini*. Retrieved from Indeks Kepuasan Pelanggan MRT Jakarta pada 2020 Naik 3,86: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/indeks-kepuasan-pelanggan-mrt-jakarta-pada-2020-naik-386>
- PT MRT Jakarta. (2023, September 25). *Perubahan Jadwal Operasional MRT Jakarta Per 6 Mei 2023*. Retrieved from Info Terkini: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/perubahan-jadwal-operasional-mrt-jakarta-6-mei-2023>
- PT MRT Jakarta. (2023, September 25). *Tarif MRT Jakarta*.
- Romer, P. M. (1990). *Endogenous Technological Change*. Journal of Political Economy.
- Solow, R. M. (1956). *A Contribution to the Theory of Economic Growth*. The Quarterly Journal of Economics.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung.
- Syam, S. A. (2022). *Pengaruh Preferensi Konsumen Terhadap Keputusan Pembelian Produk Pada Marketplace*. Universitas Negeri Makassar.
- Varadian, I. M. (2018). *ANALISIS PREFERENSI KONSUMEN DALAM PENGAMBILAN KEPUTUSAN PADA PENGGUNAAN GO-JEK SEBAGAI ALAT TRANSPORTASI (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang)*. Malang: Universitas Brawijaya Malang.
- Veblen, T. (1899). *The theory of the leisure class*. New York: NY: Macmillan.
- World Bank. (2019). *Sustainable Mobility for All 2019: Expanding access through transport*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. (2023, August 01). *Indonesia Public Expenditure Review: Enhancing Public Services for Better Development Outcomes*. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/country/indonesia/publication/indonesia-public-expenditure-review-enhancing-public-services-for-better-development-outcomes>
- Yamin, S. (2021). *Olah Data Statistik: SMARTPLS 3 SMARTPLS 4 AMOS & STATA Edisi III*. Depok: PT Dewangga Energi Internasional.