

SKRIPSI

ANALISIS ALIH PERUSAHAAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS: DRIVER GOJEK MENJADI DRIVER GRAB)

NUR ASMI MUTIAH



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

ANALISIS ALIH PERUSAHAAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS: DRIVER GOJEK MENJADI DRIVER GRAB)

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi

Disusun dan diajukan oleh:

**NUR ASMI MUTIAH
A11115519**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

ANALISIS ALIH PERUSAHAAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS: DRIVER GOJEK MENJADI DRIVER GRAB)

Disusun dan diajukan oleh

NUR ASMI MUTIAH
A11115519

telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan

Makassar, 14 Januari 2022

Pembimbing I



Dr. Madris, SE., DPS., M.Si., CMW®
NIP 19601231 198811 1 002

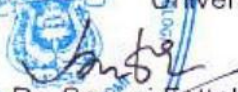
Pembimbing II



Drs. Bakhtiar Mustari, M.Si., CSF
NIP 19590303 198810 1 001



Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin


Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CFS., CMW®
NIP 19690413 199403 1 003

SKRIPSI

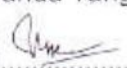
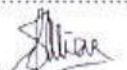
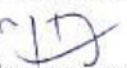

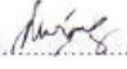
ANALISIS ALIH PERUSAHAAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS: DRIVER GOJEK MENJADI DRIVER GRAB)

Disusun dan diajukan oleh:

NUR ASMI MUTIAH
A11115519

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal 02 Februari 2022
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Madris, DPS., M. Si., CWM®.	Ketua	1. 
2.	Drs. Bakhtiar Mustari, M.Si., CSF.	Sekretaris	2. 
3.	Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu, SE., M. Si.	Anggota	3. 
4.	Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si., CWM®.	Anggota	4. 
5.	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE., M.Si., CWM®.	Anggota	5. 



Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin

Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si., CFS., CMW®

NIP 19690413 199403 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Nur Asmi Mutiah
NIM : A11115519
Program Studi : Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan
Bisnis UNHAS
Jenjang : Sarjana (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul ***Analisis Alih Perusahaan Driver Transportasi Online Di Kota Makassar (Studi Kasus: Driver Gojek Menjadi Driver Grab)*** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak Cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari Skripsi karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 04 April 2022

Yang Menyatakan



Nur Asmi Mutiah

A11115519

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah Rabbil 'Alamiin, segala puji bagi Allah SWT, Tuhan semesta alam yang masih memberikan berjuta cinta dan kasihnya serta nikmat karunia. Shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Rasulullah SAW, sosok teladan umat manusia sepanjang masa.

Segala usaha dan upaya telah penulis kerahkan untuk menyelesaikan skripsi sebagai syarat agar mendapat gelar sarjana meskipun dalam waktu yang cukup lama. Skripsi ini tidak akan ada jika tidak ada bantuan dari segala pihak.

Terima kasih sebesar-besarnya untuk kedua orang tua penulis, yakni Ayah **Dr. H. Muh Asrar, M.Pd.I** dan ibu **Dra. Hj. Rachmawati** karena telah memberikan limpahan kasih sayang yang tak terhingga, tak henti hentinya mendoakan, memberikan dukungan moril dan materil dengan penuh kesabaran dan kepercayaan. Penulis sadar, semua yang penulis lakukan tidak sebanding dengan apa yang mereka berikan, namun penulis akan selalu berusaha menjadi anak kebanggaan Ayah dan Ibu. Dalam kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih tak terhingga atas seluruh bantuannya, yakni kepada:

- 1) Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Unhas beserta jajarannya.
- 2) Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si, CSF., CMW® selaku Ketua departemen Ilmu Ekonomi & Bisnis Unhas beserta seluruh dosen. Terima kasih atas bantuan dan segala nasehat yang diberikan hingga penulis dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi.

- 3) Bapak Dr. Madris, DPS., M.Si., CWM® selaku pembimbing I dan bapak Drs. Bakhtiar, M.Si., CSF selaku pembimbing II. Terima kasih telah meluangkan waktunya untuk bimbingan dan arahan dalam menyelesaikan skripsi penulis. Terima kasih atas nasehat yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi.
- 4) Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu, SE., M.Si., Dr. Retno Fitrianti, SE., M.Si., CWM® Dr. Nur Dwiana Sari Saudia, SE., M.Si., CWM® selaku dosen penguji: terima kasih atas waktu yang telah diluangkan serta kritik dan saran yang membangun dalam menyelesaikan skripsi.
- 5) Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, bimbingan, nasehat serta inspirasi kepada penulis selama menjalani studi di Universitas Hasanuddin.
- 6) Seluruh Pegawai Departemen Ilmu Ekonomi, Akademik, Kemahasiswaan, dan Perpustakaan e-library Fakultas Ekonomi dan Bisnis serta Perpustakaan Pusat Universitas Hasanuddin yang telah membantu penulis dalam pengurusan administrasi selama masa studi penulis.
- 7) Suami, Rendy Mista Ismail yang dengan sabar membersamaiku dan ikut membantu dalam proses penyelesaian skripsi. Terima kasih telah berperan penting hingga skripsi ini selesai. I Love You.
- 8) Saudara-saudara penulis, Indah Rahmi Pratiwi, Muh Khalil Hamdi, Muh Fajrul Islam. Terima kasih atas semangat dan dukungan hingga skripsi ini selesai.
- 9) Dwi Fitriani Rosali dan Yusuf Ramadhana, Selaku Sahabat yang sangat berperan penting membantu dalam proses penyelesaian hingga selesai. Terima kasih.

- 10) Para Sahabat Sitti Aisyah Jusmadil, Dwi Fitriani Rosali, Vikra Mudiah Munatzir, Andi Hawaisah Putri, Anisa Mulya, Syahriah Ramadhani, Indah Utami Syarifaini. terima kasih telah menjadi sahabat yang selalu membawa kebaikan, dan selalu memberi dukungan hingga akhir.
- 11) Rizdha Adzidzah Fadhilah, Adrian Pradipta Azhari, Andi Muhaimin Darwis, Sahrul Rusli, Muhammad Ali Mabhan, Ahmad Setiawan, Taufiqurrahman, Nur Sakinah Aulia. Rekan-rekan seperjuangan dalam organisasi, terima kasih atas ilmu yang berharga di luar kelas perkuliahan.
- 12) Ikatan Pelajar Muhammadiyah, khususnya PW IPM Sulawesi Selatan dan PD IPM Kota Makassar. Terima kasih telah menjadi wadah berharga untuk belajar banyak hal.
- 13) Teman angkatanku "ANTARES 2015" terima kasih atas segala bantuan dan kebersamaannya.
- 14) Keluarga besar Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi (HIMAJIE) untuk kakak-kakak dan adik-adik, terima kasih atas seluruh pelajaran dan pengalaman yang diberikan.
- 15) Pengurus Senat Mahasiswa Fakultas ekonomi dan Bisnis periode 2018-2019 terima kasih untuk pengalaman menjalankan roda organisasi selama satu periode kepengurusan.
- 16) Teman-teman KKN Tematik Internasional Kedah-Malaysia Gel.99 Unhas. Terima kasih telah menjadikan kkn-ku sangat penuh dengan cerita dan drama semoga tetap kompak.
- 17) Kepada seluruh sahabat, dosen, pegawai, keluarga yang telah memberikan bantuannya yang belum sempat penulis sebutkan

18) Terakhir, dengan segala hormat dan kerendahan hati, penulis mengucapkan banyak terima kasih dan mengharap kritik dan saran yang membangun karena penulis sadar skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini, maka sepenuhnya berasal dari penulis.

Makassar, 04 April 2022

Nur Asmi Mutiah

ABSTRAK

ANALISIS ALIH PERUSAHAAN DRIVER TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS: DRIVER GOJEK MENJADI DRIVER GRAB)

Nur Asmi Mutiah
Madris
Bakhtiar Mustari

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi alih perusahaan driver transportasi online serta prospek kedepannya. Variabel yang diamati dalam penelitian ini adalah pendapatan, pendidikan, masa kerja, umur kendaraan, usia driver, prosedur administrasi, status pekerjaan dan jenis kelamin. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh melalui wawancara langsung di lapangan dengan responden menggunakan kuisisioner di beberapa titik destinasi atau rute angkutan serta data sekunder yang diperoleh dari buku, jurnal, laporan tertulis, majalah dan dokumen-dokumen lainnya. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi model logit yang merupakan model nonlinear. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan, masa kerja, usia driver dan prosedur administrasi berpengaruh signifikan terhadap alih perusahaan sedangkan pendidikan, usia kendaraan, status pekerjaan serta jenis kelamin tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap alih perusahaan.

Kata Kunci: pendapatan, pendidikan, masa kerja, umur kendaraan, usia driver, prosedur administrasi, status pekerjaan, jenis kelamin, alih perusahaan.

ABSTRACT

ANALYSIS OF COMPANY TRANSFER OF ONLINE TRANSPORTATION DRIVER IN MAKASSAR CITY (STUDY CASE: GOJEK DRIVER BECOME A GRAB DRIVER)

NUR ASMI MUTIAH
Madris
Bakhtiar Mustari

This research aims to analyze and understand factors that affect company transfer of online transportation driver and their future prospects. The variables observed in this research were income, education, period of employment, age of the vehicle, drivers age, administration procedures, employment status and gender. This research uses premier data obtained through direct interviews in the field with respondents using questionnaires at several destination points or transportation routes as well as secondary data obtained from books, journals, written reports, magazines and other documents. The analytical method used is logit model regression analysis which is a nonlinear model. The results of this study indicate that income, period of employment, drivers age and administration procedures have a significant effect on company transfers, while education, age of vehicles, employment status and gender do not have a significant effect on company transfers.

Keywords: income, education, period of employment, age of the vehicle, drivers age, administration procedures, employment status.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Tinjauan Teoritis	6
2.1.1 Pendapatn	6
2.1.2 Jasa	7
2.1.3 Pengertian Pengemudi.....	9
2.1.4 Transportasi	10
2.1.5 Gambaran Transportasi Online	14
2.2 Studi Empiris.....	15
2.3 Kerangka Konseptual	20
2.4 Hipotesis Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN	23
3.1 Ruang Lingkup Penelitian.....	23
3.2 Jenis dan Sumber Data	23

3.3 Metode Pengumpulan Data.....	23
3.4 Metode Penentuan Sampel.....	24
3.4.1 Populasi	24
3.4.2 Sampel	24
3.5 Metode Analisis Data.....	27
3.6 Uji Model Regresi.....	28
3.7 Definisi Operasional Variabel	28
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	31
4.2 Karakteristik Responden.....	33
4.2.1 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan.....	33
4.2.2 Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan	34
4.2.3 Distribusi Responden Berdasarkan Masa Kerja.....	35
4.2.4 Distribusi Responden Berdasarkan Umur Kendaraan	36
4.2.5 Distribusi Responden Berdasarkan Usia Driver	36
4.2.6 Distribusi Responden Berdasarkan Prosedur Administrasi	37
4.2.7 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pekerjaan	38
4.2.8 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	38
4.3 Analisis Deskripsi Penelitian.....	39
4.3.1 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Pendapatan	39
4.3.2 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Pendidikan	41
4.3.3 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Masa Kerja.....	42
4.3.4 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Umur Kendaraan	44
4.3.5 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Usia Driver	45
4.3.6 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Prosedur Administrasi	47

4.3.7 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Status Pekerjaan	48
4.3.8 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Jenis Kelamin	49
4.4 Hasil Estimasi Alih Perusahaan Transportasi Online Driver Gojek ke Grab.....	51
4.4.1 Uji Kecocokan Model	50
4.4.2 Uji Dependensi	53
4.4.3 Persamaan Refresi Logistik	54
4.5 Hasil Analisis dan Implikasi Faktor-faktor yang Mempengaruhi Alih Perusahaan Driver Transportasi Online di Kota Makassar	54
4.5.1 Analisis Pengaruh Pendapatan Driver Terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	54
4.5.2 Analisis Pengaruh Pendidikan Driver terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	56
4.5.3 Analisis Pengaruh Masa Kerja terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	58
4.5.4 Analisis Pengaruh Umur Kendaraan terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	60
4.5.5 Analisis Pengaruh Usia Driver terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	61
4.5.6 Analisis Pengaruh Prosedur Administrasi terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	62
4.5.7 Analisis Pengaruh Status Pekerjaan terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	63
4.5.8 Analisis Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab	63
4.6 Prospek Alih Perusahaan Driver Transportasi Online di Kota Makassar	64
BAB V PENUTUP	65
5.1 Kesimpulan	65
5.2 Saran	67
DAFTAR PUSTAKA	68

LAMPIRAN 71

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3 Kerangka Konseptual.....	21
-------------------------------------	----

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Luas Area, Persentase Terhadap Luas Wilayah Dan Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar	32
Tabel 4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan	34
Tabel 4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan	34
Tabel 4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Masa Kerja	35
Tabel 4.5 Distribusi Responden Berdasarkan Umur Kendaraan	36
Tabel 4.6 Distribusi Responden Berdasarkan Usia Driver.....	37
Tabel 4.7 Distribusi Responden Berdasarkan Prosedur Administrasi	37
Tabel 4.8 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pekerjaan	38
Tabel 4.9 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	39
Tabel 4.10 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Pendapatan.....	40
Tabel 4.11 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Pendidikan	41
Tabel 4.12 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Masa Kerja.....	43
Tabel 4.13 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Umur Kendaraan.....	44
Tabel 4.14 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Usia Driver	45
Tabel 4.15 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Prosedur Administrasi	47
Tabel 4.16 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Status Pekerjaan.....	48
Tabel 4.17 Distribusi Alih Perusahaan dari Gojek ke Grab Berdasarkan Jenis Kelamin.....	50

Tabel 4.18 Hasil Uji Kecocokan Model.....	50
Tabel 4.19 Rangkuman Model	51
Tabel 4.20 Klasifikasi	52
Tabel 4.21 Variabel Dalam Persamaan	53

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi dalam satu dekade terakhir ini telah memberikan dampak yang cukup besar terhadap kehidupan sosial bermasyarakat karena menjadi salah satu penopang dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Meningkatnya penggunaan teknologi informasi dapat mempermudah akses informasi yang sangat berguna untuk meningkatkan produktivitas serta efektifitas dalam dunia industri sehingga proses bisnis menjadi lebih efisien. Selain itu, perkembangan teknologi juga telah memberikan inovasi terhadap dunia industri sehingga menghadirkan berbagai variasi bisnis untuk mempermudah layanan serta memperluas jangkauan bagi seluruh lapisan masyarakat di berbagai belahan bumi.

Dalam perekonomian suatu negara, teknologi informasi dirasakan memiliki peran yang penting, hal ini terlihat dengan meningkatnya penggunaan teknologi informasi di berbagai negara, baik negara maju maupun negara berkembang. Dengan kemajuan teknologi informasi diharapkan dapat meningkatkan produktivitas dunia industri terlebih dari bidang industri kreatif yang berbasis teknologi informasi khususnya di Indonesia. Hal tersebut dapat kita lihat dengan hadirnya berbagai aplikasi *mobile* di Indonesia baik produk lokal maupun asing dan setiap tahunnya menunjukkan suatu pertumbuhan yang signifikan.

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat membuat banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, di antaranya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. Salah satunya, adalah

kemunculan moda transportasi berbasis *online* yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai ketidakpuasan masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan dan ketidaknyamanan masyarakat pada transportasi umum dijawab dengan kehadiran aplikasi transportasi *online* yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya.

Banyaknya perusahaan yang menawarkan variasi layanan jasa yang sama membuat persaingan semakin ketat. Di Indonesia sendiri, perusahaan transportasi online yang saat ini sudah sangat dikenal dan cukup menguasai pasar adalah Grab dan Gojek. Kedua perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini terbukti memberikan perubahan yang signifikan terutama bagi kehidupan sosial masyarakat. Bahkan kedua perusahaan ini menjadi perusahaan jasa berbasis aplikasi pilihan utama masyarakat Indonesia.

Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi) merupakan salah satu *platform* O2O yang berasal dari Malaysia dan paling sering digunakan di Asia Tenggara. Menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet digital. Grab didirikan pada tahun 2012, dan telah berkembang pesat di beberapa negara Asia Tenggara diantaranya, Singapura, Indonesia, Filipina, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja. (Wikipedia.org, diakses pada desember 2018). Sementara Gojek adalah yang pertama menghadirkan aplikasi ojek online yang didirikan pada tahun 2010 dan Jakarta sebagai pencetus Transportasi Online di Indonesia, kini Gojek online juga telah marak di kalangan warga Kota Makassar.

Tingkat persaingan antara Grab dan Gojek kian tinggi. Kedua perusahaan ini telah tumbuh dengan pesat baik dari jumlah armada untuk layanan transportasi maupun pengembangan aplikasi yang dimiliki masing-masing perusahaan itu sendiri. Saat ini, aplikasi Gojek sudah diunduh hampir 10 juta kali di *Google Play Store*, selain itu tersedia pula di *App Store* (iOS). Sebagai pesaing berat Gojek di bisnis ini, aplikasi Grab pun telah diunduh hampir 10 juta kali lewat smartphone Android. Aplikasi Grab ini juga bisa didapatkan melalui perangkat Apple dan Blackberry. (webhouzz.com, diakses pada desember 2018). Dalam kondisi persaingan ini, kedua perusahaan tersebut terus melakukan upaya untuk meningkatkan loyalitas pelanggannya sehingga diperlukan suatu strategi sebagai diferensiasi bagi masing-masing perusahaan dalam menarik minat konsumen dan dalam upaya mempertahankan konsumen agar tetap menggunakan jasa perusahaan di masa mendatang.

Selain dari sisi konsumen, kedua perusahaan inipun tidak kalah bersaing persoalan mitra pengemudi. Menanggapi minat dan kebutuhan masyarakat terhadap layanan Gojek yang begitu banyak, maka pihak Gojek mempersiapkan driver yang siap memenuhi kebutuhan masyarakat tersebut dengan cara merekrut driver baru, baik yang bekerja secara full time maupun sampingan. Humas PT. Gojek Indonesia mengatakan bahwa jumlah driver Gojek sampai bulan Juli 2015 adalah sebanyak 12 ribu orang dan terus bertambah sekitar 200 orang setiap harinya (Siswanto, 2015).

Sisi lain grab pun dengan jumlah armada kurang lebih 250 ribu (data April 2016), namun angka itu mencakup penyebarannya di Asia Tenggara. Startup yang dipimpin Anthony Tan ini masih kalah dengan dominasi armada Gojek di pasar lokal. Grab memang tak hanya fokus di Indonesia, melainkan mengincar pasar

Asia Tenggara. Layanan ride sharing tersebut saat ini hadir di Malaysia, Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam dan Filipina. Sebagai pesaing Gojek, Grab berupaya mengambil hati konsumen dengan memberikan berbagai diskon secara agresif. Grab kerap membuat kampanye tematik yang memasukkan kode tertentu untuk mendapatkan diskon, bahkan menggratiskan tarif perjalanan.

Dengan jumlah penduduk yang meningkat setiap tahunnya, tentu masyarakat membutuhkan pekerjaan untuk memenuhi kebutuhan pribadi dan keluarganya sehingga dengan adanya jasa transportasi online, maka dapat meminimalisir jumlah pengangguran khususnya di Kota Makassar. Tak sedikit masyarakat yang bergabung menjadi Driver kedua perusahaan jasa transportasi online ini. Pengemudi dari jasa transportasi online ini pun bervariasi. Ada yang menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama, adapula yang menjadikannya pekerjaan sampingan.

Gojek dan Grab pun masing-masing memiliki prosedur dan berbagai *benefit* serta *profit* yang ditawarkan. Kedua perusahaan ini pun tentu memiliki daya tarik tersendiri bagi para pengemudi, sehingga tak sedikit pula terjadi perpindahan pengemudi antar kedua perusahaan ini. Misalnya, pengemudi Grab yang berpindah menjadi pengemudi Gojek begitu pula sebaliknya. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Alih Perusahaan Driver Transportasi Online di Kota Makassar (Studi Kasus: Driver Gojek menjadi Driver Grab)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang mempengaruhi alih perusahaan driver transportasi online di kota makassar?
2. Bagaimana prospek alih perusahaan driver transportasi online di kota makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah maka tujuan penelitian skripsi ini adalah untuk menganalisis bagaimana variabel-variabel tersebut mempengaruhi driver dalam beralih perusahaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan peneliti dan pembaca tentang apa yang menjadi faktor yang mempengaruhi terjadinya alih perusahaan driver transportasi online di Kota Makassar, dan sebagai informasi untuk masyarakat Kota Makassar tentang benefit dan manfaat bergabung pada kedua perusahaan tersebut.
2. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi positif dan acuan pemerintah untuk meningkatkan lapangan pekerjaan bagi masyarakat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Pendapatan

Dalam ilmu ekonomi, istilah pendapatan mengandung arti yaitu hasil dari pekerjaan seseorang yang dikeluarkannya untuk mengkonsumsi suatu barang dan jasa dan selebihnya ditabung dan bentuk singkatnya yaitu: Dimana Y = pendapatan C = konsumsi S = tabungan.

Pengertian pendapatan dari penerimaan menurut Biro Pusat Statistik dibedakan dalam:

1. Pendapatan faktor yang didistribusikan, yang dibagi menurut sumbernya menjadi:
 - a. Penghasilan gaji dan upah
 - b. Penghasilan dari usaha sendiri dan pekerjaan bebas
 - c. Penghasilan dari pemilikan harta
2. Transfer yang bersifat redistributif, terutama terjadi dari transfer pendapatan yang tidak mengikat dan biasanya bukan merupakan imbalan atas penyerahan barang, jasa atau harta milik.

Hans Dieter Evers (1982) merinci pendapatan terdiri atas:

1. Pendapatan berupa uang, yaitu pendapatan dari:
 - a. Dari usaha sendiri meliputi hasil bersih dari usaha sendiri, komisi atau penjualan dari kerajinan rumah.
 - b. Hasil investasi yakni pendapatan yang diperoleh dari harta milik tanah.
 - c. Keuntungan sosial yakni pendapatan yang diperoleh dari kerja sosial
2. Pendapatan berupa barang, yaitu pendapatan berupa:
 - a. Pendapatan pemabayaran upah dan gaji yang dibentukkan dalam batas pengorbanan, transportasi, dan pemukiman.

- b. Barang yang diproduksi di rumah atau sewa yang seharusnya dikeluarkan terhadap rumah sendiri yang ditempati.
- c. Penerimaan yang bukan pendapatan, yaitu pengambilan tabungan, penjualan barang - barang, penagihan piutang, pinjaman uang, kiriman uang, hadiah, warisan atau menang judi.

Pendapatan masyarakat adalah hal penjualan dari faktor - faktor produksi yang dimilikinya pada sektor produksi. Dari sektor produksi ini membeli faktor – faktor produksi tersebut untuk digunakan sebagai input proses produksi dengan harga uang berlaku di faktor - faktor produksi. Tingkat pendapatan rumah tangga tergantung kepada jenis - jenis kegiatan yang dilakukannya, jenis kegiatan yang mengikutsertakan modal atau keterampilan, mempunyai produktivitas tenaga kerja lebih tinggi, yang pada akhirnya mampu memberikan pendapatan yang lebih besar.

Pendapatan rumah tangga menentukan tingkat konsumsi secara seunit kecil atau dalam keseluruhan ekonomi (Sadono Sukirno, 2011:108). Reksoprayitno mendefinisikan pendapatan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu (Mahyu Danil, 2013:37). Pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan sesuatu kegiatan apa pun. Apabila pendapatan pribadi dikurangi dengan pajak yang harus dibayar oleh para penerima pendapatan, nilai yang tersisa dinamakan pendapatan disposabel (Sadono Sukirno, 1999: 49-51).

Arus uang mengalir dari pihak dunia usaha kepada masyarakat dalam bentuk upah, bunga, sewa, dan laba. Keempatnya merupakan bentuk-bentuk pendapatan yang diterima oleh anggota masyarakat sebagai balas jasa untuk faktor-faktor produksi (Suherman Rosyidi, 2011:100-102). Pendapatan mengacu kepada aliran upah, pembayaran bunga, keuntungan saham, dan hal-hal lain mengenai pertambahan nilai selama periode waktu tertentu. Jumlah dari seluruh pendapatan adalah pendapatan nasional (Samuelson dan Nordhaus, 2003: 264).

2.1.2 Jasa

Menurut Phillip Kotler, jasa adalah setiap tindakan atau unjuk kerja yang ditawarkan oleh salah satu pihak ke pihak lain yang secara prinsip *intangible* dan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan apapun. Produksinya bisa terkait dan bisa juga tidak terikat pada suatu produk fisik. Dalam ilmu ekonomi, jasa adalah aktivitas ekonomi yang melibatkan sejumlah interaksi dengan konsumen atau dengan barang-barang milik, tetapi tidak menghasilkan transfer kepemilikan. Jasa merupakan suatu kinerja penampilan, tidak berwujud dan cepat hilang, lebih dirasakan daripada dimiliki serta pemakai jasa lebih dapat berpartisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa. Pada dasarnya jasa merupakan aktivitas-aktivitas yang tidak nyata yang memberikan keinginan, kepuasan yang tidak perlu melekat pada penjualan daripada produk lainnya. (Stanton, 1991)

Dalam buku Pemasaran Jasa, Audrey Wilson mengutip pendapat dari Green Field yang berkaitan mengenai macam jasa, yaitu jasa yang dibedakan ke dalam dua kelompok yaitu:

1. Jasa untuk konsumen

Sebagai jasa yang dimanfaatkan oleh rumah tangga dan pribadi sesuai dengan kemampuan rumah tangga. Jasa untuk konsumen digambarkan sebagai pengeluaran oleh orang perorang dan bukan organisasi, yang tidak mengakibatkan adanya kepemilikan barang. Antara lain menyangkut perawatan pribadi, kesejahteraan (asuransi perumahan), hiburan dan transportasi.

2. Jasa Produsen

Sebagai jasa yang dimanfaatkan oleh organisasi industri atau lembaga.

Jasa untuk produsen dapat dikategorikan menjadi:

- a. Jasa peralatan yaitu semua pelayanan jasa yang ada kaitannya dengan instalasi, penyelenggaraan perawatan dan perbaikan pabrik, alat pelengkap dan alat operasi, berkas dan perabotan.
- b. Jasa pemberian kemudahan yaitu semua pelayanan jasa untuk menyediakan sarana operasi dan organisasi yang produktif termasuk pengadaan uang, penyimpanan, pengangkutan, promosi dan asuransi.
- c. Jasa berupa nasehat dan konsultasi yaitu semua pelayanan jasa yang menyampaikan keahlian dan kecakapan khusus maupun umum termasuk penasehat, penggunaan dan pencarian sumber-sumber daya, riset, pendidikan, organisasi dan pemasaran.

2.1.3 Pengertian Pengemudi

Jenahu (2016), Supir (pengemudi) atau bahasa Inggrisnya driver adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak. Pengemudi mobil disebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara (KBBI). Di dalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara berlalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Kewajiban pengemudi di atur dalam UULAJ (Undang-undang lalu lintas dan angkutan jasa) BAB VII, pasal 23 ayat (1), tentang dan sekitar lalu lintas yaitu:

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar, yaitu tanpa dipengaruhi keadaan sakit, atau meminum sesuatu yang mengandung alkohol, atau obat bius sehingga mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraannya.
- b. Menutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Menunjukkan STNK, SIM, atau tanda bukti lain.
- d. Mematuhi rambu lalu lintas dan marka jalan.

2.1.4 Transportasi

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi (Nasution,1996). Mengartikan transportasi sebagai perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan alat angkut atau angkutan. Alat angkut melalui darat, laut, dan udara. Alat angkut darat untuk penumpang dan bersifat umum, misalnya bus dan kereta api. Sedangkan alat angkut laut untuk penumpang biasa disebut kapal penumpang dan untuk muatan barang disebut kapal cargo. Bila memuat penumpang dan kendaraan disebut kapal ro-ro (Nasution,1999). Pengertian lainnya yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah

laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang (Soesilo,1999).

Transportasi merupakan pemindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain yang memperlihatkan empat bagian penting yaitu jalan, kendaraan dan alat angkut, tenaga penggerak dan terminal (Kamaludin, 2003). Perpindahan penumpang dan barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai dan menciptakan atau menaikkan utilitas atau kegunaan barang yang diangkut. Selanjutnya dikemukakan bahwa utilitas yang dapat diciptakan secara khusus untuk barang yang diangkut terdiri dari dua macam, yaitu: Utilitas Tempat (Place Utility). Dalam hal ini adalah kenaikan/tambahan nilai ekonomi atau kegunaan suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat/daerah, dimana barang tersebut memiliki kegunaan yang lebih kecil, sedangkan ke tempat/daerah lain dimana barang tersebut memiliki kegunaan yang lebih besar yang dicirikan oleh harga.

Dalam hal ini utilitas tempat yang diciptakan biasanya diukur dengan uang (in term of money) yang pada dasarnya merupakan perbedaan dari harga barang tersebut pada tempat dimana barang itu dihasilkan atau dimana utilitasnya rendah untuk dipindahkan ke suatu tempat dimana barang tersebut diperlukan atau mempunyai utilitas yang lebih tinggi dalam memenuhi kebutuhan manusia (Kamaludin, 2003). Utilitas Waktu (Time Utility). Dimana Transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan tidak hanya dimana dibutuhkan, tetapi juga pada waktu yang tepat bilamana mereka diperlukan. Hal ini sehubungan dengan terciptanya utilitas yang disebut sebagai time utility atau utilitas waktu (Kamaludin, 2003).

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang disampaikan diatas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang (Tamin, 2000).

Pelaksanaan kegiatan transportasi adalah suatu perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain, yang mana dalam hal ini mengisyaratkan adanya suatu pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam rangka memperoleh kebutuhan yang hendak dicapainya pada tempat tujuan. Sistem transportasi secara menyeluruh masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan (Tamin, 2000).

Pengertian transportasi secara umum dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu : (a) ada muatan

yang diangkut, (b) tersedianya sarana sebagai alat angkut dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri (Pusdiklat Perhubungan Darat, 1997).

Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal (Morlok, 1995).

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga menimbulkan adanya transaksi (Ikhsantono, 2009). Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa angkutan mengikuti perkembangan dari kegiatan di semua sektor ekonomi. Pengangkutan dikatakan sebagai *derived demand*, karena keperluan jasa angkutan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi (Ikhsantono, 2009).

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara peyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika peyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaan, akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaan maka akan timbul persaingan

yang tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan yang rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan yang selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan kegoncangan harga pasar (ikhsantono, 2009).

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat.

Disatu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut (agus, 2010).

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik

sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (tamin, 1997).

2.1.5 Gambaran Transportasi Online

Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi) merupakan salah satu *platform* O2O yang berasal dari Malaysia dan paling sering digunakan di Asia Tenggara, menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet digital. Grab didirikan pada tahun 2012, dan telah berkembang pesat di beberapa negara Asia Tenggara diantaranya, Singapura, Indonesia, Filipina, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja. (Wikipedia.org, diakses pada desember 2018)

Gojek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Perusahaan ini di dirikan pada tahun 2010 di Jakarta. Kegiatan Gojek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Gojek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, dan 45 kota lainnya. (Gojek.com, diakses pada desember 2018)

Saat ini, aplikasi Gojek sudah diunduh hampir 10 juta kali di *Google Play Store*, selain itu tersedia pula di *App Store* (iOS). Sebagai pesaing berat Gojek di bisnis ini, aplikasi Grab pun telah diunduh hampir 10 juta kali lewat smartphone Android. Aplikasi Grab ini juga bisa didapatkan melalui perangkat Apple dan Blackberry (webhouzz.com, diakses pada desember 2018).

2.2 Studi Empiris

Beberapa hasil penelitian mengenai jasa transportasi online yang pernah dilakukan sebelumnya yang terkait dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Umar (2018), dalam penelitiannya yang berjudul “faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan angkutan umum online di kota Medan” dengan menggunakan data primer yang didapatkan dari masyarakat Kota Medan dengan cara membagikan kuesioner di beberapa tempat di Kota Medan. Analisis data menggunakan analisis probit, regresi linear berganda, dan uji asumsi klasik kemudian data diolah dengan menggunakan SPSS.

Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa variabel promosi dan variabel Pelayanan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi online di Kota Medan, sedangkan variabel harga berpengaruh secara positif dan tidak signifikan, variabel pendapatan berpengaruh secara positif dan tidak signifikan, variabel kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh positif dan tidak signifikan dan variabel kecepatan pelayanan berpengaruh secara positif dan tidak signifikan. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 23,61%, sedangkan sisanya 66,39% dipengaruhi oleh faktor lain.

Harish dan Aditya (2016), meneliti tentang “Analisis Faktor-Faktor Pembentuk Preferensi Konsumen Gojek Di Kota Jakarta” menyatakan bahwa Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa sajakah yang menjadi pembentuk preferensi konsumen dalam menggunakan layanan jasa Gojek di kota Jakarta. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan teknik analisis data yaitu analisis faktor serta menggunakan teknik

pengambilan sampel *nonprobability sampling* dengan sub teknik sampling yaitu *incidental sampling*. Responden yang diteliti dalam penelitian ini berjumlah 100 orang yang merupakan pengguna layanan jasa Gojek di kota Jakarta.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat enam faktor awal yang menjadi preferensi konsumen dalam menggunakan layanan jasa Gojek di kota Jakarta, antara lain: kepraktisan, tarif, kecepatan, keamanan, kepercayaan, kenyamanan. Hasil penelitian menunjukkan pula bahwa dalam penelitian ini terbentuk satu faktor baru yang dinamakan faktor keunggulan bersaing Gojek serta faktor paling dominan yang menjadi preferensi konsumen dalam menggunakan layanan jasa Gojek yaitu faktor kenyamanan.

Darmadi (2016), melakukan penelitian tentang “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Gojek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar” Jenis penelitiannya bersifat kualitatif deskriptif, dengan menggunakan pendekatan yuridis dan sosiologi, dan memilih beberapa informan dengan snowball sampling dan Purposif sampling. Sumber data yang digunakan adalah sumber primer yaitu, informasi yang bersumber dari pengamatan langsung ke lokasi penelitian dengan cara observasi dan wawancara. Sedangkan sumber sekunder yaitu, data yang diperoleh dari dokumentasi atau studi kepustakaan untuk melengkapi data-data primer.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Gojek atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis mobile dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum. Dalam sistem pembagian hasil Go- Jek 20% untuk driver Gojek 80% untuk perusahaan Gojek, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan online sangat di minati oleh masyarakat karena

dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tarif yang sudah di tentukan. Minat penumpang yang lebih banyak beralih ke angkutan online yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra di kalangan driver konvensional yang di anggap tidak sesuai standar angkutan menurut undang-undang 22 tahun 2009.

Fajariah (2017), dalam skripsinya yang berjudul "Analisis Permintaan jasa Ojek Online di Kota Makassar". Mengatakan di kota Makassar layanan transportasi menjadi sangat penting ketika masyarakat melakukan berbagai kegiatan. Semakin ramai masyarakat Makassar, semakin pesat perkembangan layanan transportasi. Layanan Ojek Online sebagai salah satu fasilitas transportasi terbaru yang dikembangkan di kota Makassar untuk mendukung mobilitas penduduk.

Pada penelitiannya menggunakan data primer yang diperoleh dari masyarakat Kota Makassar dengan cara menyebarkan kuesioner di beberapa kompleks, dan lingkungan. Variabel independen adalah pendapatan, tarif, jarak dan kepemilikan kendaraan pribadi, lalu variabel dependen yaitu permintaan sepeda motor online. Analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda kemudian data diproses dengan menggunakan EVIEWS 09.

Hasil penelitiannya pun menunjukkan bahwa variabel tarif dan jarak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan untuk ojek online. Sedangkan variabel pendapatan memiliki positif dan tidak signifikan. Dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi negatif dan signifikan. Secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 59,88%, sisanya 40,12% dipengaruhi oleh faktor lain.

Sawitri (2017), dalam jurnalnya yang berjudul “Hubungan Antara Kenyamanan Pelayanan dengan Loyalitas Pelanggan: Studi Pada Mahasiswa Universitas Diponegoro Pengguna Layanan *Gojek* Di Semarang” berpendapat bahwa Perkembangan pengguna *smartphone* di Indonesia membuka peluang munculnya berbagai aplikasi pendukung. Fenomena ini dimanfaatkan oleh sebagian pebisnis untuk meningkatkan pelayanan melalui teknologi, salah satunya adalah perusahaan *Gojek*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kenyamanan pelayanan dengan loyalitas pelanggan pada mahasiswa Universitas Diponegoro pengguna layanan *Gojek* di Semarang. Jumlah sampel penelitian adalah 100 orang dengan karakteristik mahasiswa Universitas Diponegoro yang pernah menggunakan layanan *Gojek* di Semarang minimal dua kali dipilih menggunakan teknik *quota sampling*.

Berdasarkan hasil pengumpulan data diketahui bahwa subjek berusia antara 18-24 tahun ($M = 20.79$, $SD = 1.40$) yang terdiri dari 17% laki-laki dan 83% perempuan. Teknik pengumpulan data menggunakan skala Likert terdiri dari Skala Kenyamanan Pelayanan (30 aitem, $\alpha = .92$) dan Skala Loyalitas Pelanggan (27 aitem, $\alpha = .90$). Hasil analisis regresi linier sederhana menunjukkan hubungan positif yang signifikan antara kenyamanan pelayanan dan loyalitas pelanggan ditunjukkan $r = .50$ ($p < .001$). Artinya, semakin tinggi kenyamanan pelayanan maka semakin tinggi loyalitas pelanggan. Kenyamanan Pelayanan memberikan sumbangan efektif sebesar 24.50% terhadap loyalitas pelanggan. Hasil penelitian ini bermanfaat untuk menjadi referensi bagi penelitian lanjutan tentang antecedent loyalitas pelanggan. Bagi pebisnis, berguna sebagai salah satu fokus acuan untuk mempertahankan pelanggannya.

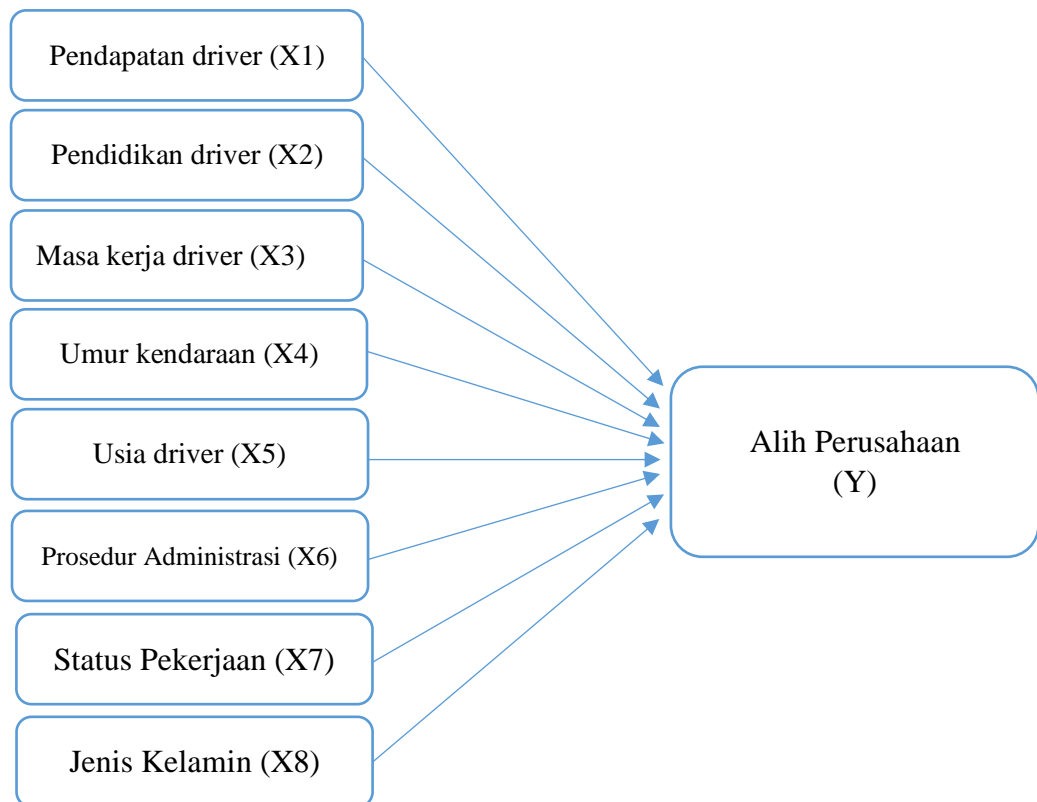
Berdasarkan hasil penelitian maka ia simpulkan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara kenyamanan pelayanan dengan loyalitas pelanggan. Semakin tinggi kenyamanan pelayanan maka semakin tinggi pula loyalitas pelanggan, sebaliknya semakin rendah kenyamanan pelayanan semakin rendah pula loyalitas pelanggan.

Tresna dkk (2017), dalam jurnal mereka yang berjudul “Perbandingan Pengalaman Pengguna Pada Aplikasi Mobile Gojek Dan Grab (Studi Pada Konsumen Pt Gojek Dan Pt Grab Indonesia Di Dki Jakarta)” melakukan penelitian untuk menguji perbandingan pengalaman pengguna (*user experience*) pada *mobile apps* Gojek dan Grab dengan melakukan survei untuk mencari perbedaan pengalaman yang dirasakan oleh satu kelompok pengguna kedua aplikasi. *User experience* diukur melalui Sub Variabel *happiness*, *task success*, *earning* dan *uptime*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Objek penelitian yang diteliti yaitu *user experience*. Analisis data menggunakan *paired t-test*.

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa nilai t hitung yang didapatkan sebesar 2.420 lebih besar dari nilai t tabel dengan $df = 67$ sebesar 1.996 maka H_0 ditolak. Sehingga kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah terdapat perbedaan mengenai *User Experience* pada pengguna Gojek dan Grab.

2.3 Kerangka Konseptual

Untuk memudahkan kegiatan penelitian, maka dibuat kerangka pemikiran sebagai berikut:



2.4 Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah jawaban sementara/kesimpulan yang diambil untuk menjawab pertanyaan yang di ajukan oleh peneliti akan tetapi masih harus di uji secara empiris. Maka akan diajukan hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga bahwa pendapatan driver berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
2. Diduga bahwa pendidikan driver tidak berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.

3. Diduga bahwa masa kerja driver berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
4. Diduga bahwa umur kendaraan driver tidak berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
5. Diduga bahwa usia driver tidak berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
6. Diduga bahwa prosedur administrasi berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
7. Diduga bahwa status pekerjaan driver berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.
8. Diduga bahwa jenis kelamin driver tidak berpengaruh terhadap alih perusahaan driver gojek ke driver grab.