

SKRIPSI

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS
PENGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA
MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN)**

**A. ARIZ RIF'AT NATSIR
A011171506**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS HASANUDDIN)

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

**A. ARIZ RIF'AT NATSIR
A011171506**



kepada

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

2023

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS HASANUDDIN)

Disusun dan diajukan oleh:

A. ARIZ RIF'AT NATSIR
A011171506

Telah diperiksa dan disetujui untuk diseminarkan

Makassar, 17 Januari 2023

Pembimbing I



Prof. Dr. Rahmatia, S.E., M.A.
NIP. 19630625 198703 2 001

Pembimbing II



Dr. Hamrullah, S.E., M.Si., CSF.
NIP. 19681221 199512 1 001

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®
NIP. 19740715 200212 1 003

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS HASANUDDIN)

disusun dan diajukan oleh

A.ARIZ RIF'AT NATSIR
A011171506

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal 14 Februari 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Prof. Dr. Rahmatia, SE., M.A.	Ketua	1..... 
2.	Dr. Hamrullah, SE., M.Si., CSF.	Sekretaris	2..... 
3.	Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®	Anggota	3..... 
4.	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE., M.Si., CWM®	Anggota	4..... 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin




Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®
NIP. 19740715 200212 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : **A. Ariz Rif'at Natsir**
Nomor Pokok : A011171506
Program Studi : Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNHAS
Jenjang : Sarjana (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul ***Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Online di Wilayah Kota Makassar (Studi Kasus di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin)*** 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, 14 Februari 2023
Yang Menyatakan



(A. Ariz Rif'at Natsir)
Nim: A011171506

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur Penulis hanya untuk Allah Subhanahu Wata'ala yang senantiasa memberikan limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, sekaligus menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi di Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad Shallallahu Alaihi Wasallam, yang senantiasa menjadi suri tauladan terbaik bagi ummatnya menuju jalan yang lurus hingga akhir zaman.

Skripsi dengan judul "**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS)**" disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana strata satu (S1) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Dalam proses penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapat bantuan serta masukan dan saran dari berbagai pihak baik langsung maupun tidak langsung. Penulis sadari Skripsi ini masih belum sempurna dan tak luput dari kekurangan dan kesalahan karena keterbatasan dari peneliti. Akan tetapi penulis memiliki harapan besar semoga skripsi ini bisa memberikan manfaat dan menjadi pelajaran bagi penulis pribadi maupun yang membacanya.

Penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada ayah penulis A. Natsir Ishak dan ibu penulis Hajrah yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan penuh kasih sayang yang tak terhingga. Kepada keluarga yang telah memberikan motivasi dan menjadi sosok panutan yang baik sehingga penulis bisa sampai pada tahap ini dan tahap selanjutnya. Kepada seluruh keluarga besar yang tak sempat peneliti sebutkan terima kasih yang sebesar besarnya atas doa dan motivasi kepada peneliti.

Dalam kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih tak terhingga atas seluruh bantuannya, yakni kepada:

1. Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.
2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis beserta jajarannya.
3. Ketua Departemen Ilmu Ekonomi Bapak Dr. Sabir, S.E., MSi., CWM® dan Sekretaris Departemen Ibu Fitriwati Djam'an, S.E., M.Si. Terima Kasih atas segala bantuan yang senantiasa diberikan hingga peneliti dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi.
4. Bapak M. Agung Ady Mangilep, S.E., M.Si. selaku Dosen Penasehat Akademik yang selalu memberikan arahan kepada penulis selama berproses di bangku perkuliahan di Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Jazakallahu Khairan.
5. Ibu Prof. Dr. Rahmatia, S.E., M.A. selaku Dosen Pembimbing I penulis. Terima kasih telah meluangkan waktunya untuk bimbingan dan arahnya dalam menyelesaikan skripsi. Terima kasih sebesar-

besarnya atas kesabaran dan nasehat yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi. Jazakillahu Khairan.

6. Bapak Dr. Hamrullah, S.E., M.Si. CSF. selaku Dosen Pembimbing II penulis, Terima kasih telah meluangkan waktunya untuk bimbingan dan arahnya dalam menyelesaikan skripsi. Terima kasih sebesar-besarnya atas kesabaran dan nasehat yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi. Jazakallahu Khairan.
7. Bapak Dr. Sabir, S.E., M.Si., CWM®. selaku Dosen Penguji. Terima kasih atas waktu dan motivasi yang telah diberikan serta kritik dan saran bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM®. selaku Dosen Penguji. Terima kasih atas waktu dan motivasi yang telah diberikan serta kritik dan saran bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan dan nasihat kepada peneliti selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
10. Terima kasih kepada bapak Dr. Eddyman W. Ferial yang paling berjasa memberikan motivasi, ilmu, bantuan, serta dukungan dan doa kepada penulis dan yang selalu berusaha menumbuhkan semangat penulis agar bisa segera lulus dan sarjana. Jazakallahu Khairan.
11. Terima kasih kepada *support system* penulis Qanitati Azzahra yang paling berjasa memberikan motivasi, ilmu, bantuan, serta dukungan

dan doa kepada penulis dan yang selalu berusaha menumbuhkan semangat penulis agar bisa segera lulus. Jazakillahu Khairan.

12. Terima kasih kepada teman kuliah penulis Muhammad Alwi yang paling berjasa dalam memberikan bantuan dan informasi jika ada yang penulis tidak ketahui dalam mengurus saat jalannya penelitian skripsi penulis selama ini. Jazakallahu Khairan.

13. Kepada Keluarga Jamaah di Masjid Ar-Rahman Bumi Aroepala. Terima kasih untuk doa dan dukungan yang telah diberikan. Karena doanya menjadi asbab Allah melancarkan segala urusan penulis selama penelitian hingga Ujian Akhir Skripsi penulis. Jazakumullahu Khairan.

14. Kepada teman-teman SMP, SMA, dan Kuliah, terima kasih karena tetap terjaga komunikasi dan silaturahmi hingga saat ini.

15. Dan tentunya kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang dengan tulus memberikan motivasi serta doa sehingga atas izin Allah skripsi ini dapat terselesaikan.

Peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini. Oleh karena itu, peneliti mengharapkan saran dan kritik bagi pembaca demi kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga mengharapkan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi kita semua. Aamiin.

Makassar, 14 Februari 2023

A. Ariz Rif'at Natsir

ABSTRAK

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGUNAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI WILAYAH KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS DI FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS HASANUDDIN)

A. Ariz Rif'at Natsir

Rahmatia

Hamrullah

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi *Online* di Wilayah Kota Makassar (Studi Kasus di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin). Objek penelitian yang dijadikan sampel pada penelitian ini adalah dosen, karyawan, dan mahasiswa (i) Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Adapun penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan *mix method* (metode kombinasi) yang menggabungkan antara metode kualitatif dan kuantitatif. metode kuantitatif digunakan untuk melihat permasalahan dengan jumlah sampel yang banyak. Sedangkan metode kualitatif digunakan untuk menggali permasalahan lebih dalam dari hasil penelitian kuantitatif. Selain itu, Teknik analisis yang dilakukan adalah analisis deskriptif dan analisis regresi linear berganda dengan menggunakan aplikasi SPSS 26 dalam pengolahan data. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Intensitas penggunaan Jasa Transportasi *Online* di Kota Makassar dipengaruhi oleh variabel Pendapatan, Usia, dan Jenis Kelamin. Sedangkan untuk variabel Tingkat Pendidikan tidak memiliki pengaruh terhadap Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi *Online* di Wilayah Kota Makassar (Studi Kasus di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin).

Kata kunci : Jasa Transportasi, Intensitas Penggunaan, Pendapatan, Usia, Jenis Kelamin, Tingkat Pendidikan

ABSTRACT

FACTORS AFFECTING THE INTENSITY OF USE OF ONLINE TRANSPORTATION SERVICES IN THE CITY OF MAKASSAR (CASE STUDY IN THE FACULTY OF ECONOMICS AND BUSINESS, HASANUDDIN UNIVERSITY)

A. Ariz Rif'at Natsir

Rahmatia

Hamrullah

This study aims to analyze the influence of the Intensity Use of Online Transportation Services in the Makassar City Region (Case Study at the Faculty of Economics and Business, Hasanuddin University). The research objects that were used as samples in this study were lecturers, staff, and students (i) of the Faculty of Economics and Business. This research was conducted using a mix method (combination method) which combines qualitative and quantitative methods. Quantitative methods are used to see problems with a large number of samples. While qualitative methods are used to dig deeper into problems than the results of quantitative research. In addition, the analysis technique used was descriptive analysis and multiple linear regression analysis using the SPSS 26 application in data processing. The results of this study indicate that the intensity of using online transportation services in Makassar City is influenced by the variables income, age and gender. Whereas the Education Level variable has no influence on the Intensity of Use of Online Transportation Services in the Makassar City Region (Case Study at the Faculty of Economics and Business, Hasanuddin University).

Keywords: Transportation Services, Usage Intensity, Income, Age, Gender, Education Level

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUTAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTAK	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1. Landasan Teori	7
2.1.1. Transportasi.....	7
2.1.2. Transportasi <i>Online</i>	11
2.1.3. Permintaan dan Penawaran Transportasi	17
2.1.4. Kebijakan Tentang Angkutan <i>Online</i>	20
2.2. Tinjauan Teoritis Karakteristik Demografi dan Ekonomi dengan Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi <i>Online</i>	22
2.3. Studi Empiris	23
2.4. Kerangka Konseptual Penelitian	28
2.5. Hipotesis Penelitian	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	31
3.1. Tempat dan Waktu Penelitian	31
3.2. Ruang Lingkup Penelitian.....	31

3.3. Jenis Penelitian dan Sumber Data	32
3.4. Metode Pengambilan Data	33
3.5. Metode Pengambilan Sampel	33
3.6. Metode Analisis Data	34
3.7. Definisi Operasional Variabel	37
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	39
4.1. Analisis Hasil Pembahasan	39
4.1.1. Deskripsi Variabel Penelitian	39
4.1.2. Korelasi Antar Variabel	41
4.1.3. Tabulasi Data Platform Jasa Transportasi Online.....	45
4.1.4. Uji Analisis Regresi Linear Berganda	46
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	53
5.1. Kesimpulan	53
5.2. Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN	59

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan di bidang teknologi turut berperan serta dalam perkembangan transportasi. Saat ini masyarakat semakin sering memanfaatkan teknologi di dalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya pengaruh tersebut membuat pola kegiatan transportasi masyarakat menjadi berubah. Masyarakat modern menggunakan gadget mereka untuk membantu kegiatan perjalanan yang mereka lakukan. Misalnya dengan melakukan pemesanan *online* terhadap transportasi yang berbasis aplikasi. Peristiwa tersebut sudah menjadi hal yang lazim dilakukan utamanya di kota-kota besar.

Kota Makassar merupakan daerah perkotaan yang menjadi pusat kegiatan ekonomi mulai dari pasar, industri, perkantoran, dan pusat pemerintahan khususnya untuk provinsi Sulawesi Selatan. Daerah ini merupakan wilayah dengan banyak aktivitas yang otomatis akan membutuhkan transportasi dalam jumlah yang masih. Kemacetan merupakan masalah lalu lintas yang dapat memberikan dampak negatif dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu masalah ini harus selalu diupayakan agar tidak menimbulkan dampak yang berkepanjangan. Berbagai upaya untuk mengatasi kemacetan yang terjadi masih belum cukup untuk menangani permasalahan tersebut.

Kriteria dalam konsep *smart city* digaungkan oleh Walikota Makassar, perlu didukung oleh teknologi yang pintar terutama dalam mengatasi kemacetan. Teknologi dipilih sebagai inovasi dalam transportasi, yaitu transportasi *online* yang diharapkan menjadi alternatif pilihan moda transportasi yang efektif oleh masyarakat Kota Makassar. Moda transportasi *online* sebagai *smart mobility* merupakan suatu fenomena baru dalam perkembangan transportasi yang berpengaruh pada sistem transportasi dewasa ini.

Teknologi informasi dan komunikasi dan mobilitas masyarakat saling terikat satu sama lain. Thrift (1990), menyatakan bahwa transportasi dan komunikasi tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya dan masing-masing mengandalkan dengan berbagai cara. Teknologi informasi dan komunikasi dianggap sebagai definisi komunikasi yang luas. Dalam beberapa tahun terakhir, perkembangan teknologi informasi dan komunikasi telah mengantarkan dunia pada berbagai inovasi, salah satunya di bidang transportasi. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi saat ini memunculkan transportasi berbasis aplikasi *online* sebagai layanan perjalanan baru (Chen, 2015). Transportasi *online* ini memungkinkan penggunaannya untuk berbagi lokasi dengan pengemudi dengan cara yang mudah dengan menggunakan aplikasi di *smartphonenya* dimana layanannya sesuai dengan permintaan perjalanan (Jarny et al, 2016). Transportasi *online* kemudian menjadi pilihan transportasi alternatif yang melayani pengguna yang sebelumnya tidak terpenuhi, seperti mobilitas

yang cepat, fleksibel, dan nyaman di daerah perkotaan seperti di Kota Makassar. Selain itu dengan penggunaan transportasi *online*, pengguna dapat melakukan perencanaan dan pengelolaan kegiatan yang lebih baik, karena dapat memberikan informasi waktu perjalanan dan lainnya (Line et al., 2011).

Sejumlah layanan transportasi *online* seperti ojek *online* dan taksi *online* telah tersedia sesuai dengan permintaan penggunanya. Menurut survei Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) pada tahun 2021, operator penyedia jasa layanan transportasi *online* sudah dikuasai oleh 4 (empat) perusahaan dengan nama besar yaitu Grab, GoJek, Shopee dan Maxim. Beragamnya entitas transportasi *online* yang beroperasi dengan segala kemudahan dan keuntungan yang diperoleh pengguna, menyebabkan perusahaan transportasi *online* ini harus bersaing dalam memahami faktor-faktor yang menyebabkan intensitas penggunaannya untuk melakukan *repeat order* (pemesanan ulang).

Sikap konsumen merupakan konsep terpenting dalam menentukan perilaku konsumen (Syamsumarli, 2013). Perilaku konsumen menggambarkan bagaimana konsumen membuat keputusan-keputusan pembelian. Perilaku konsumen untuk melakukan *repeat order* (pemesanan berulang) ini, diistilahkan sebagai intensitas penggunaan jasa transportasi dalam penelitian ini. Dimana intensitas penggunaan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Menurut Jumain (2021), karakteristik sosial ekonomi yang meliputi jenis kelamin, jenis pekerjaan, usia penumpang, dan tingkat

penghasilan dari penumpang. Sedangkan menurut Setiadi (2010), gaya hidup adalah sebagai cara hidup dan bagaimana orang menghabiskan waktu mereka, dan apa yang seseorang pikirkan tentang diri sendiri dan lingkungan. Sementara menurut Suwarman (2011), pengetahuan adalah informasi yang dimiliki konsumen mengenai berbagai macam produk dan jasa, serta pengetahuan lainnya yang terkait dengan produk dan jasa tersebut dan informasi yang berhubungan dengan fungsinya sebagai konsumen. Selain itu menurut Ruswinda et al (2019), kenyamanan adalah kondisi perasaan berdasarkan persepsi masing-masing individu pada suatu hal yang dimana nyaman pada individu tertentu mungkin berbeda dengan individu lainnya, dalam kaitannya untuk pemilihan moda transportasi *online* ini.

Penelitian terkait faktor-faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan jasa transportasi *online* ini penting dilakukan agar peneliti bisa membuat kesimpulan ilmiah tentang faktor-faktor yang berpengaruh terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* yang pada akhirnya bisa dirancang pemecahan untuk mengatasi masalah tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang yang dikemukakan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Online Di Wilayah Kota Makassar (Studi Kasus di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang maka rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Apakah pendapatan berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar?
2. Apakah tingkat pendidikan berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar?
3. Apakah usia berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar?
4. Apakah ada perbedaan jenis kelamin terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif pendapatan terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif tingkat pendidikan terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh positif usia terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar.

4. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan jenis kelamin terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di wilayah Kota Makassar.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini diharapkan dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya ragam penelitian analisis penggunaan jasa transportasi *online* di Kota Makassar dan mampu menambah pengetahuan dan wawasan mengenai jasa transportasi *online* di Kota Makassar.

2. Manfaat Praktis

Dengan mengetahui adanya penelitian mengenai intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di Kota Makassar diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran kepada pemerintah dalam membuat dan menentukan kebijakan-kebijakan yang berkaitan dengan moda transportasi khususnya moda transportasi darat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan produk yang dipindahkan ke tempat yang dibutuhkan atau diinginkan.
2. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
3. Menurut Morlok (1988), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain.
4. Menurut Steenbrink (1974), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis

Dalam penelitian ini penulis menggunakan definisi transportasi dari Steenbrink (1974), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, di antara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.

Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.

Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Prasarana transportasi dibagi dua bagian berdasarkan manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah (Miro, 2012).

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis

pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu Provinsi.

Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar Provinsi tempat lokasi asalnya. Di samping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional. Jangkauan pelayanan transportasi dibagi kedalam dua macam, yaitu:

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
 - b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal atau berjarak lebih jauh.
 - c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih

jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.

d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.

2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi

a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.

b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.

c. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.

d. Transportasi Antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi darat ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.

2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk sarananya tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang (Miro, 2012).

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti perubahan dalam menggunakan transportasi sudah terjadi di kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi *online*. Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara-cara lama dan beralih dengan menggunakan cara-cara yang baru atau yang lebih modern, akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini merupakan sebagai salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, di mana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern (Salim, 2002).

2.1.2 Transportasi *Online*

Transportasi *online* adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh

atau yang biasa dikenal dengan kata download, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan. Transportasi *online* merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari.

Dikutip dari laman resmi Gojek berikut adalah hal-hal mengenai Gojek. Bermula di Tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, Gojek kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya.

Gojek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan Gojek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Para pengemudi Gojek mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra dengan mendapatkan akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi Gojek. Mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, akses kepada lembaga keuangan dan asuransi, cicilan otomatis yang terjangkau, serta berbagai fasilitas yang lain.

Gojek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang,

Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Probolinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang.

Adapun misi utama dari Gojek yaitu “Memberikan Dampak Sosial Melalui Teknologi”. Diawali dengan memberitahu kepada semua orang bahwa Gojek adalah startup asli Indonesia dengan misi sosial. Gojek ingin meningkatkan kesejahteraan sosial dengan menciptakan efisiensi pasar. Melalui teknologi Gojek berusaha menyebarkan dampak sosial yaitu kehidupan yang lebih baik untuk *driver* dan keluarganya dengan meningkatkan jumlah penghasilan mereka. Layanan utama Gojek sangat penting bagi kota dengan tingkat lalu lintas yang padat seperti Jakarta dan kota lainnya di mana Gojek beroperasi. Gojek menawarkan manfaat besar baik untuk para pelanggan dan penyedia jasa.

Tarif yang berlaku pada transportasi berbasis *online* di Kota Makassar adalah Rp. 3.400/km ini merupakan pendapatan bersih per-kilomaternya untuk Gojek sehingga minimum pendapatan bersih yang akan didapatkan untuk sekali order adalah sebesar Rp. 10.400. Selain itu bonus dan poin harian juga berlaku pada setiap pengemudi mendapatkan orderan dari penumpang.

Angkutan *online* yang dalam konteks ini adalah Grab menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena berbagai

keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan Grab yang berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan *smartphone* yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan *online* yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.

Dari segi transparansi, jasa angkutan Grab ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan *online* secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.

Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan *online* telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan *online*, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.

Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan Grab adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan Grab yaitu fitur aplikasi berupa GrabBike (layanan transportasi motor *online*), GrabCar (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya *point to point* dengan tarif flat per-kilometer), GrabTaxi (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari

jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan Grab Express (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) dan GrabFood (layanan pesan antar makanan yang telah bekerjasama dengan beberapa restoran).

Angkutan *online* ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan-perusahaan penyedia jasa angkutan *online* (Anwar, 2017).

Tarif Grab, tarif yang berlaku pada transportasi berbasis *online* di Kota Makassar adalah Rp. 5.000/km ini merupakan pendapatan bersih per-kilometrernya dan tarif akan naik sebesar Rp.1.000 pada setiap tambahan jarak per-kilometrernya. Sehingga tarif jarak pendek menjadi Rp. 2.300 pada penumpang yang melakukan orderan kurang dari satu kilometer. Selain itu bonus dan poin harian juga berlaku pada setiap pengemudi mendapatkan orderan dari penumpang.

Sejak tahun 2003, Maxim telah menciptakan teknologi yang inovatif dalam hal order kendaraan untuk perjalanan, pengiriman barang dengan kendaraan besar, pembelian dan pengantaran, bantuan saat perjalanan, yang membuat layanan tersebut menjadi modern, mudah dan aman. Dimana sejarah perusahaan Maxim dimulai dari sebuah pelayanan taksi kecil, di Kota Chadrinsk yang terletak di Pegunungan Ural, Rusia. Perusahaan ini didirikan oleh para insinyur muda dari Kota Kurgan, yang

memiliki spesialisasi dalam bidang produksi teknologi dan proses yang dapat dilakukan secara otomatis.

Selama enam tahun pertama, pekerjaan ini telah berlangsung di empat kota. Proses bisnis yang efektif telah dibangun dan tradisi kerja sama yang saling menguntungkan telah dikembangkan, yang nantinya akan membantu perusahaan memperluas diri lebih jauh. Pada bulan Maret 2020, Maxim sudah beroperasi di 500 kota di Rusia. Pada bulan Januari 2022, dalam cakupan geografisnya, layanan beroperasi di lebih dari 1.000 kota di dunia.

Jumlah order yang besar diterima melalui telepon, situs web dan melalui aplikasi Maxim sepanjang waktu, diterima dan diproses oleh pusat layanan yang khusus dan terbesar di Rusia. Ini juga melayani pengemudi dan kurir yang bekerja dengan order melalui aplikasi Taxsee Driver. Berdasarkan persyaratan Maxim, sistem pelatihan profesional untuk para operator juga telah dikembangkan.

Sejak tahun 2014, Maxim telah memulai bekerja diluar Federasi Rusia, telah dibuka banyak cabang di negara-negara tetangga dan juga negara-negara yang jauh, termasuk di Indonesia. Maxim telah bertumbuh menjadi perusahaan internasional yang besar dan berusaha untuk menjadi merek global, sehingga saat orang bepergian ke berbagai kota dan negara, tetap dapat menggunakan pelayanan dari layanan Maxim.

Misi dari Maxim adalah meningkatkan interaksi secara terus menerus diantara para pengguna dan membantu banyak orang untuk melakukan perjalanan ke tujuan masing-masing.

2.1.3 Permintaan dan Penawaran Transportasi

1. Permintaan (*Demand*) Transportasi

Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi. Oleh karena itu permintaan jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari :

- a. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan.
- b. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Dalam hal angkutan penumpang, karakter turunan dari kebutuhan dicerminkan pada perjalanan yang diadakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu, seperti pergi bekerja, berenang ke pantai, dan sebagainya. Jadi faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan ke tempat tertentu adalah jenis kegiatan yang dapat dilakukan atau tingkat pencapaian tujuan perjalanan, dan biaya untuk mencapai tempat tujuan tersebut. Dengan kata lain bahwa perjalanan timbul karena aktivitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat perjalanan pun meningkat.

Menurut Marvin (1979), bentuk tujuan perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencana transportasi adalah:

1. Perjalanan Pekerjaan (*Works trip*)
2. Perjalanan Sekolah (*school trip*)
3. Perjalanan Belanja (*shopping trip*)
4. Perjalanan Bisnis Pekerjaan (*employer's business trip*)
5. Perjalanan Sosial (*social trip*)
6. Perjalanan Untuk Makan (*trip to eat meal*)
7. Perjalanan Rekreasi (*recreational trip*)

Masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin agar permintaannya terpenuhi. Menurut Andriansyah (2015), permintaan yang ada dari masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh:

- a. Pendapatan masing-masing orang
- b. Kesehatan
- c. Tujuan dari perjalanan
- d. Jenis perjalanan
- e. Banyaknya penumpang (group/individual)
- f. Perjalanan yang mendesak.

Terpenuhinya permintaan akan kebutuhan transportasi ditimbulkan oleh ciri-ciri perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda, di mana masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dapat menggunakan moda yang ada. Faktor yang terdapat dalam ciri perjalanan yang dimaksud yaitu:

1. Jarak perjalanan -Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin memilih moda yang paling praktis

2. Tujuan perjalanan-Tujuan perjalanan mempunyai keterkaitan antara keinginan-keinginan masing-masing orang dalam memilih moda yang diinginkan.

Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat terus dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam-jam puncak pada pagi hari di mana orang mulai mengadakan aktivitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan.

2. Penawaran (*Supply*) Transportasi

Dalam hal transportasi, dikatakan mencapai kompetisi sempurna bila biaya/tarif transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa *supply* dirasa cukup bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pengaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang.

Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu, sehingga bagaimanapun penawaran akan transportasi ini sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual. Tingkat pelayanan transportasi berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Banyak sedikitnya penumpang yang ada tidak terlepas dari peranan

pelayanan yang diberikan oleh pihak pemberi jasa transportasi kepada pemakainya yaitu penumpang.

Berkaitan dengan pelayanan angkutan orang menurut Marvin(1979), faktor yang dapat mempengaruhi hal tersebut yaitu :

- a. Kecepatan
- b. Kelengkapan
- c. Keselamatan
- d. Harga yang terjangkau
- e. Frekuensi
- f. Pertanggungjawaban
- g. Keteraturan
- h. Kenyamanan
- i. Kapasitas

2.1.4 Kebijakan tentang Angkutan *Online*

Selama ini angkutan *online* tidak memiliki izin (ilegal) untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara angkutan *online* dan angkutan umum. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena undang-undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan *online*, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang

Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang disebut dengan Permenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Namun, ini kemudian direvisi kembali tanggal 1 April 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan *online* masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan *online* menganggap penggunaan stiker dan dashboard digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017. Berikut kesembilan poin revisi dalam aturan baru tersebut:

1. Argometer taksi: besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Gubernur sesuai kewenangannya
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
4. Kuota: kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
5. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan

hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.

6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan
8. Sertifikat registrasi Uji Tipe (SRUT): persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor
9. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.

2.2 Tinjauan Teoritis Karakteristik Demografi dan Ekonomi dengan Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi *Online*

Salah satu indikator utama ekonomi untuk mengukur kemampuan ekonomi masyarakat adalah tingkat pendapatan masyarakat. Indikator yang dimaksud hanya bersangkutan dengan pendapatan dan pengeluaran, akan tetapi yang lebih penting adalah mengetahui besarnya perbandingan antara penerimaan dengan pengeluaran. Pendapatan dapat digunakan sebagai ukuran dalam menilai keberhasilan suatu usaha dan juga faktor yang menentukan dalam kelangsungan suatu usaha. Pendapatan dapat diartikan sebagai jumlah uang yang diterima oleh seseorang atau badan usaha selama jangka waktu tertentu (Phahlevi, 2013). Menurut Sukirno

(2013), dalam teori ekonomi bahwa pendapatan adalah perolehan yang berasal dari biaya-biaya faktor produksi atau jasa-jasa produktif. Pengertian tersebut menunjukkan bahwa pendapatan adalah seluruh perolehan baik yang berasal dari biaya faktor produksi maupun total output yang dihasilkan untuk seluruh produksi dalam suatu perekonomian dalam jangka waktu tertentu.

Menurut Winardi (2000), pendapatan adalah sejumlah hasil yang diterima yang berupa uang atau material lainnya yang dicapai dari penggunaan kekayaan atau jasa-jasa lainnya. Solichin (2005), menyatakan bahwa semakin besar tingkat pendapatan maka pergerakan permintaan juga cenderung akan meningkat. Sedangkan, semakin kecil tingkat pendapatan maka pergerakan permintaan juga cenderung akan menurun. Pendapat yang menyatakan bahwa apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi makin meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat (Nasution, 2008). Pendapatan adalah arus masuk harta dari kegiatan perusahaan menjual barang dan jasa dalam suatu periode yang mengakibatkan kenaikan modal yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal (Nafarin, 2006).

2.3 Studi Empiris

Fuad Nazar Hakim dan Saino (2021) dengan judul “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Konsumen Menggunakan Jasa Transportasi Suroboyo Bus” metode pengumpulan data diambil dengan

cara observasi, angket, dan wawancara. Untuk pengumpulan data dengan angket menyertakan 80 responden pengguna transportasi umum Suroboyo Bus. Teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis faktor konfirmatori. Hasil tahapan analisis menyatakan terdapat dua faktor baru dan dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan yaitu faktor keamanan dengan nilai varian faktor sebesar 39,920 %, dan faktor kebutuhan dengan nilai varians faktor mencapai 32,300 %.

Destin Witari Tazaruwah (2018) dengan judul “Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Publik di Kota Semarang” Penelitian ini menggunakan kuesioner yang disebarakan kepada 100 responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas ke halte, kepemilikan kendaraan pribadi, dan adanya transportasi *online* memiliki pengaruh terhadap keputusan dalam penggunaan BRT Trans Semarang. Surplus konsumen pengguna BRT Trans Semarang dari tarif sebesar Rp 86.000.

Aslam Jumain, Murshal Manaf dan Qadriathi Dg. Bau (2021) dengan judul “Preferensi Pengguna Angkutan Umum Penumpang di Kota Makassar” Penelitian ini merupakan bersifat deskriptif analisis dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Data diperoleh dari hasil kuesioner menggunakan skala likert dan kuesioner karakteristik penggunaan angkutan umum. Variabel yang digunakan adalah karakteristik sosial ekonomi, karakteristik spasial, ciri pergerakan, ciri fasilitas moda, kualitas pelayanan dan kinerja angkutan umum. Analisa yang digunakan yaitu analisis statistik deskriptif. Hasil analisis menunjukkan perbedaan

penggunaan antara angkutan kota dan angkutan berbasis *online*. Masyarakat cenderung menggunakan angkutan kota karena waktu terjadinya perjalanan dan biaya transportasi, sedangkan masyarakat cenderung menggunakan angkutan *online* karena waktu perjalanan dan aksesibilitas.

Annisa Ayu Savitri dan Tukiman (2019) dengan judul "Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Menggunakan Transportasi Baru "Suroboyo Bus" di Kota Surabaya" Metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara dan dokumentasi, dan analisis data dengan pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Lokasi penelitian ini adalah di Suroboyo Bus dan halte pemberhentian. Hasil penelitian yang diperoleh yaitu: (1) Suroboyo Bus berhasil menarik minat masyarakat Kota Surabaya, (2) Faktor-faktor yang berhasil mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus ada 3 (tiga) indikator yaitu, faktor pengguna jalan, faktor pergerakan, dan faktor fasilitas moda transportasi, sedangkan faktor yang kurang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus adalah faktor kota atau zona, (3) minat masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus adalah tinggi.

Ichsan Alrusydi (2018) dengan judul "Analisis Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Yogyakarta Terhadap Trans Jogja" Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Kualitas Pelayanan, Aksesibilitas Halte dan Fasilitas, Tarif dan Pendapatan Masyarakat terhadap Minat Masyarakat. Populasi dan sampel pada penelitian ini adalah

masyarakat Yogyakarta yang terbagi dalam beberapa golongan seperti mahasiswa, pelajar sekolah, dan pekerja. Metode pada penelitian ini menggunakan metode kuesioner. Alat statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah menggunakan regresi linier berganda dengan bantuan SPSS. Hasil penelitian menunjukkan kualitas pelayanan berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat, tarif berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat, pendapatan masyarakat berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat, dan aksesibilitas halte dan fasilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat.

Iswandari, Yulia Ayu (2017) dengan judul "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Umum Trans Jogja (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Islam Negeri Yogyakarta). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi intensitas jasa transportasi umum Trans Jogja. Faktor-faktor tersebut terdiri dari pendapatan, biaya, aksesibilitas, intensitas. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data Primer yang didapatkan langsung dari responden dengan menggunakan kuesioner, dengan jumlah 233 responden. Responden yang dipilih dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta. Metode sampling yang digunakan adalah accidental sampling. Analisis data menggunakan univariat, bivariat dan multivariat dengan alat analisis SPSS. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan diperoleh hasil bahwa sebagian besar responden mempunyai pendapatan per bulan cukup yaitu 146 orang (62,7%), menganggap biaya Trans Jogja mahal yaitu 126 orang (54,1%),

menganggap akses Trans Jogja mudah yaitu 134 orang (57,5%) dan jarang menggunakan Trans Jogja yaitu 126 orang (54,1%). Hasil uji korelasi product moment dapat disimpulkan bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap intensitas menggunakan Trans Jogja adalah pendapatan, biaya Trans Jogja dan aksesibilitas. Hasil analisis uji multivariat menunjukkan bahwa faktor yang berpengaruh adalah biaya Trans Jogja.

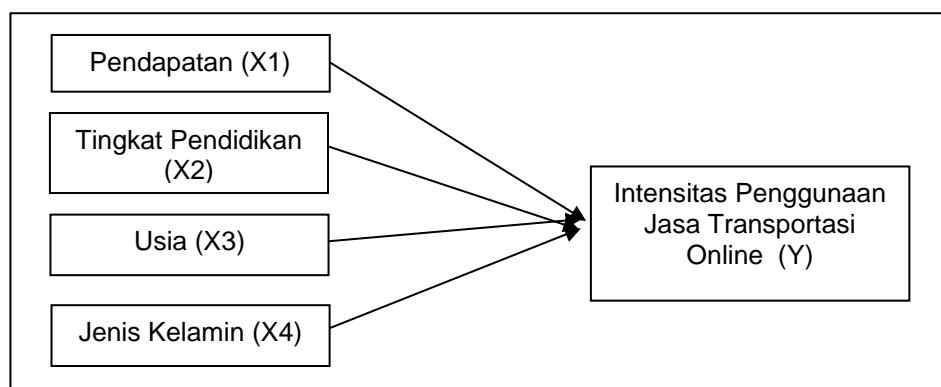
Pratomo (2015) Analisis Kinerja Bus Trans Jogja (Studi Kasus Rute 4A dan 4B). Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan pengumpulan data primer (headway, jumlah penumpang, load factor, waktu tempuh dan waktu tunggu penumpang) dan data sekunder (data perusahaan dan data jalur trayek Trans Jogja) yang berhubungan dengan kinerja Bus Trans Jogja pada rute 4A dan 4B. Data dianalisis dengan program Microsoft Excel dan SPSS, untuk kemudian hasilnya dibandingkan dengan indikator yang didasarkan pada standar World Bank dan standar Departemen Perhubungan Darat. Hasil penelitian rute 4A telah memenuhi standar utilisasi kendaraan, kecepatan, umur kendaraan, konsumsi bahan bakar, kebutuhan suku cadang, operating ratio, jarak jalan kaki ke shelter dan pergantian moda. Tetapi rute 4A masih belum memenuhi standar waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, jumlah penumpang, headway, tingkat ketersediaan, produktivitas dan load factor. Rute 4B telah memenuhi standar waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, utilisasi kendaraan, headway, umur kendaraan, konsumsi bahan bakar, kebutuhan suku cadang, operating ratio, jarak jalan kaki ke shelter dan

pergantian moda. Rute 4B masih belum memenuhi standar jumlah penumpang, kecepatan kendaraan, tingkat ketersediaan, produktivitas dan load factor.

Dwiriastya (2015) Studi Preferensi Komuter Pengguna Moda Transportasi Pribadi Roda Empat terhadap Moda Transportasi Publik Terintegrasi (Studi Kasus: Koridor Kota Bekasi – DKI Jakarta). Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif. Metode penelitian terdiri dari metode pengumpulan data dan metode analisis. Variabel penelitiannya Pengguna Moda Transportasi Pribadi Roda Empat terhadap Moda Transportasi Publik. Analisa data menggunakan product moment. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor yang signifikan mempengaruhi perpindahan moda oleh responden adalah factor kenyamanan, keamanan, dan keandalan moda. Sementara peluang pemilihan moda transportasi publik terintegrasi adalah 15.4% Rendahnya peluang pemilihan moda transportasi publik terintegrasi dibandingkan peluang pemilihan moda transportasi pribadi roda empat membutuhkan analisis sensitivitas agar tercapai nilai peluang pemilihan moda yang diinginkan. Analisis sensitivitas menghasilkan peluang pemilihan moda yang sama besar (keseimbangan) dan peluang pemilihan moda transportasi publik yang lebih besar dari nilai peluang pemilihan moda transportasi pribadi.

2.4 Kerangka Konseptual Penelitian

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini yaitu intensitas penggunaan jasa transportasi *online* di Makassar yang dipengaruhi beberapa faktor diantaranya adalah: (1) pendapatan; (2) tingkat pendidikan; (3) usia; dan (4) jenis kelamin. Berdasarkan hubungan antar variabel pada sub bab 2.2 maka gambar 2.1 menunjukkan kerangka pemikiran dari penelitian ini.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

2.5 Hipotesis Penelitian

Untuk melakukan analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan jasa transportasi *online* diajukan hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga pendapatan berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online*.
2. Diduga tingkat pendidikan terakhir berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online*.
3. Diduga usia berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online*.

4. Diduga ada perbedaan jenis kelamin terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi *online*.