

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Keadaan Umum Kota Administratif Jakarta Pusat**

Kota Administrasi Jakarta Pusat merupakan wilayah yang memiliki geografis yang sangat strategis di jantung ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai wilayah yang memiliki kekhususan tersendiri dibandingkan dengan wilayah lainnya, Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Pusat terus melakukan pembenahan, baik dari segi aspek fisik, sosial maupun perekonomian. Sebagai kota yang memiliki kekhususan dibandingkan daerah lainnya, di wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat banyak terdapat kantor Pemerintahan baik dalam maupun luar negeri/kantor perwakilan pemerintah asing, dengan perbatasan wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara: Jl. KH Zainal Arifin, Jl. Ketapang
2. Sebelah Timur: Jl. Jendral Akhmad Yani ( By Pass )
3. Sebelah Selatan: Jl. Pramuka, Kali Ciliwung/Banjir Kanal, Jl. Jendral Sudirman
4. Sebelah Barat: Jl. Pal Merah, Jl. Aipda KS.Tubun

##### **4.1.1 Luas Wilayah Kota Administratif Jakarta Pusat**

Secara administratif wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat terdiri dari 8 Kecamatan, 44 Kelurahan, 393 Rukun Warga dan 4.646 Rukun Tetangga yang secara geografis terletak diantara 1060 58'18" Bujur Timur dan 50 19'12" Lintang

Selatan sampai dengan 6023'54" Lintang Selatan, dengan ketinggian 4 M di atas permukaan laut. Luas wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat berdasarkan Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 171 Tahun 2007 tentang Penataan, Penetapan Batas dan Luas Wilayah Kelurahan di Provinsi DKI Jakarta adalah  $\pm$  4.813,22 Ha.

Tabel 4.1: **Luas Wilayah Kota Administratif Jakarta Pusat**

<b>Kecamatan</b>	<b>Luas (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>RW</b>	<b>RT</b>
Gambir	7,600	44	484
Sawah Besar	6,220	49	597
Kemayoran	7,130	77	1,031
Senen	4,230	48	515
Cempaka Putih	4,690	30	376
Menteng	6,530	38	425
Tanah Abang	9,300	67	724
Johar Baru	2,380	40	558

Sumber: Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Pusat, 2007

#### **4.1.2 Keadaan Umum Penduduk Kota Administratif Jakarta Pusat**

Jumlah penduduk Wilayah Kota Administratif Jakarta Pusat tahun 2016 adalah 914.182 jiwa, dengan kepadatan tertinggi sebesar 222.309 jiwa di Kecamatan Kemayoran dan kepadatan terendah sebesar 68.168 jiwa di Kecamatan Menteng, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 4.2: **Data Kependudukan Kota Administratif Jakarta Pusat Tahun 2016 (Jiwa)**

Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
	Laki-laki	Perempuan		
Tanah Abang	73.777	72.100	145.877	102,33
Menteng	33.407	34.761	68.168	96,10
Senen	47.572	48.373	95.945	98,34
Johar Baru	59.285	58.700	117.985	101,00
Cempaka Putih	43.349	41.702	85.051	103,95
Kemayoran	111.638	110.671	222.309	100,87
Sawah Besar	49.252	51.341	100.593	95,93
Gambir	38.745	39.509	78.254	98,07
TOTAL	457. 025	457.157	914.182	99,97

Sumber: BPS Jakarta Pusat, 2016

#### 4.1.3 Keadaan Umum Kondisi Upah Minimum Regional/Provinsi Jakarta

Upah Minimum Provinsi (disingkat UMP) adalah upah minimum yang berlaku untuk seluruh kabupaten/kota di satu provinsi. Penetapan upah dilaksanakan setiap tahun melalui proses yang panjang. Mula-mula Dewan Pengupahan Daerah (DPD) yang terdiri dari birokrat, akademisi, buruh dan pengusaha mengadakan rapat, membentuk tim survei dan turun ke lapangan mencari tahu harga sejumlah kebutuhan yang dibutuhkan oleh pegawai, karyawan dan buruh. Setelah survei di sejumlah kota dalam provinsi tersebut yang dianggap representatif, diperoleh angka Kebutuhan Hidup Layak (KHL) - dulu disebut Kebutuhan Hidup Minimum (KHM). Berdasarkan KHL, DPD mengusulkan upah minimum regional (UMR) kepada Gubernur untuk disahkan.

Komponen kebutuhan hidup layak digunakan sebagai dasar penentuan upah minimum berdasarkan kebutuhan hidup pekerja lajang (belum menikah).

Kondisi Upah Minimum Provinsi Jakarta selalu meningkat dari tahun ke tahun. Mulanya pada tahun 2010 sebesar Rp 1.118.009, kemudian jumlahnya terus meningkat hingga akhirnya pada tahun 2016 mencapai nominal sebesar Rp 3.100.000 atau meningkat hampir tiga kali lipat dalam kurun waktu tujuh tahun. Besaran nominal UMP diprediksikan akan terus naik untuk tahun-tahun berikutnya. Kenaikan UMP ini didasarkan pada pertumbuhan ekonomi dan inflasi nasional. Dari sisi pekerja tentu kenaikan upah minimum adalah suatu keuntungan karena dapat meningkatkan kesejahteraan. Berikut data mengenai UMP di Provinsi Jakarta:

**Tabel 4.3: Upah Minimum Regional/Provinsi Jakarta Tahun 2010-2016 (Rupiah)**

Tahun	UMP (Rupiah)
2010	1.118.009
2011	1.290.000
2012	1.529.150
2013	2.200.000
2014	2.441.000
2015	2.700.000
2016	3.100.000

Sumber: BPS diolah, 2017.

#### **4.1.4 Keadaan Umum Kondisi Transportasi di DKI Jakarta**

DKI Jakarta sebagai ibukota Republik Indonesia adalah pusat bisnis dan pusat pemerintahan dengan jumlah penduduk tahun 2016 mencapai 10.277,628 juta orang dan kepadatan penduduk 15.517 orang per km<sup>2</sup>, dikelilingi kawasan pemukiman di kota-kota satelitnya yaitu Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi

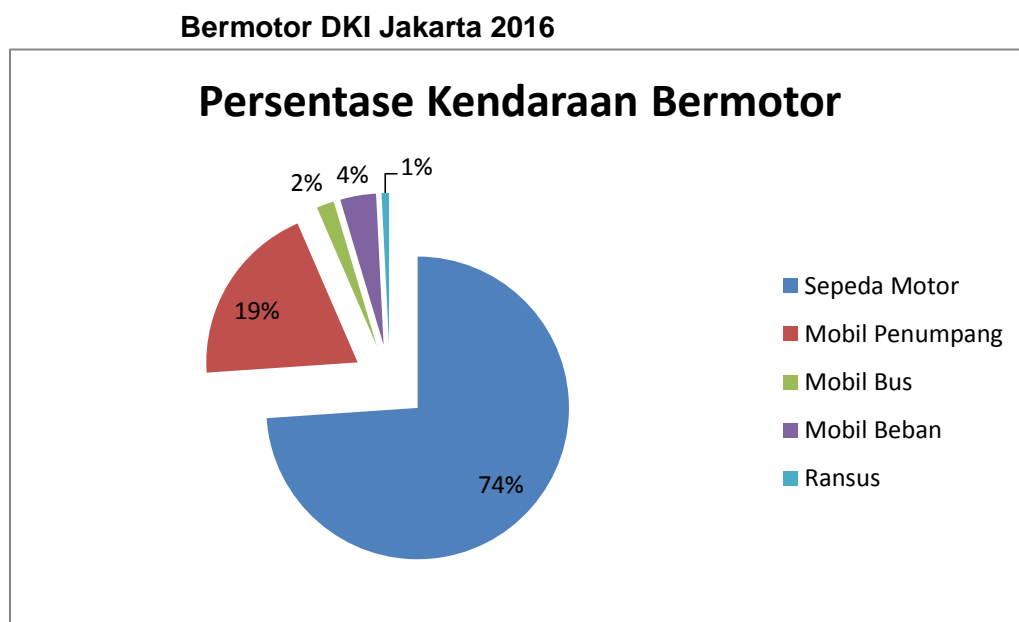
(Bodetabek) yang semakin berkembang (BPS Provinsi Jakarta, 2016). Dari hasil survei komuter Jabodetabek tahun 2014 menunjukkan, bahwa jumlah komuter Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang, terdiri dari 2.429.751 orang melakukan kegiatan bekerja dan sekolah/kursus di DKI Jakarta, 1.067.762 orang di Bodetabek, dan 68.665 orang di luar Jabodetabek. Sementara komuter Bodetabek yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta sebanyak 1.382.296 orang (BPS Provinsi Jakarta, 2016). Dari data tersebut dapat diketahui bahwa tidak sedikit penduduk yang melakukan aktifitas di Ibukota Jakarta sehingga kebutuhan akan transportasi dinilai juga sangat mendesak mengingat Ibukota Jakarta adalah pusat dari pemerintahan dan pusat perdagangan di Indonesia. Sektor transportasi sangat penting keberadaannya bagi kehidupan karena perkembangannya dapat memberikan *multiplier effect* yang besar bagi perekonomian, terutama di sektor-sektor perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa.

Secara umum, transportasi diklasifikasikan kedalam tiga jenis yang terdiri dari transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Walaupun, dari ketiga jenis transportasi tersebut memiliki peranan yang berbeda, namun substansi yang dihasilkan pun tetap sama yaitu saling berintegrasi untuk memenuhi kebutuhan aktifitas penduduk dan bukan penduduk DKI Jakarta baik di ibukota ini maupun yang akan bepergian ke luar dari ibukota. Perkembangan sektor transportasi di Ibukota Jakarta sampai saat ini diwarnai oleh berbagai masalah, antara lain kemacetan lalu lintas, belum baiknya sarana angkutan umum, masih tidak tertibnya para pengguna jalan. Masalah parkir yang belum memadai, penggunaan badan jalan untuk usaha dan parkir serta masih sedikitnya sarana atau akses kendaraan untuk kaum disabilitas.

#### 4.1.5 Keadaan Umum Kondisi Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

Kendaraan bermotor yang melewati jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat, peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan *Corps Diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Gambar 4.1 menunjukkan lalu lintas di Jakarta tahun 2016 didominasi oleh sepeda motor (73,92 persen), mobil penumpang (19,58 persen), mobil beban (3,83 persen), mobil bus (1,88 persen), dan kendaraan khusus (ransus) sebesar 0,79 persen.

Gambar 4.1: **Persentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan**



Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2017

Pertumbuhan kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir mencapai 5,35 persen per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, mobil penumpang mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 6,48 persen per tahun. Setelah itu Sepeda Motor, yang mengalami pertumbuhan sebesar 5,30 persen per tahun,

mobil beban tumbuh 5,25 persen per tahun dan terakhir mobil bus yang mengalami penurunan sebesar 1,44 persen per tahun (Tabel 4.4).

Tabel 4.4: Jumlah Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar (Tidak Termasuk TNI, Polri dan CD) Menurut Jenis Kendaraan, 2012-2016

Jenis Kendaraan	2012	2013	2014	2015	2016	Pertumbuhan per tahun (%)
Sepeda Motor	10.825.973	11.949.280	13.084.372	13.989.590	13.310.672	5,30
Mobil Penumpang	2.742.414	3.010.403	3.266.009	3.469.168	3.525.925	6,48
Mobil Beban	561.918	619.027	673.661	706.014	689.561	5,25
Mobil Bus	358.895	360.223	362.066	363.483	338.730	1,44
Ransus	129.113	133.936	137.859	139.801	141.516	2,32
Jumlah	14.618.313	16.072.869	17.523.967	18.668.056	18.006.404	5,35

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2017

Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada jenis mobil penumpang karena mobil penumpang saat ini masih merupakan kendaraan yang paling ekonomis. Selain harganya terjangkau (murah), kendaraan jenis ini berkembang melalui aplikasi *online* sehingga pemesanannya sangat mudah. Hal yang hampir sama terjadi pada jenis sepeda motor, dimana proses kepemilikan sepeda motor juga sangat mudah. Banyak perusahaan *leasing* yang berlomba-lomba untuk memasarkan sepeda motor. Hanya dengan uang beberapa ratus ribu rupiah sebagai uang muka, bahkan ada yang berani tanpa uang muka, seseorang sudah dapat memiliki sepeda motor. Tingginya kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang ini karena saat ini masih sulit mendapatkan kendaraan umum yang aman, nyaman, mudah diakses dan tepat waktu serta harganya relatif terjangkau.

#### **4.1.6 Kondisi Angkutan Umum dan Angkutan Barang DKI Jakarta**

Jumlah angkutan umum tahun 2016 tercatat sebanyak 45.902 kendaraan, menurun 2,08 persen dibanding tahun 2015 yang sebesar 46.877 kendaraan, hal ini tentunya akan menyulitkan para pengguna angkutan umum. Angkutan umum yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus, secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2016 berjumlah 16.728 bus, termasuk busway yang berjumlah 910 armada. Jumlah bus di ibukota Jakarta pada tahun 2016 tercatat sebanyak 16.728 bus berkurang 2016 bus dibandingkan tahun 2015 yang sebanyak 18,744 bus atau menurun sebesar 10,76 persen. Hal ini tentu harus menjadi perhatian pemerintah, karena pengguna angkutan bus di Jakarta menjadi semakin sulit untuk mendapatkan pelayanan angkutan ini. Berdasarkan jenis bus jumlah bus besar mengalami peningkatan pada tahun 2016 yaitu sebesar 26,80 persen sedangkan jumlah bus sedang dan bus kecil mengalami penurunan pada tahun 2016 masing masing sebesar 33,86 persen dan 11,22 persen dibandingkan tahun 2015. Hanya bus kecil yang mengalami peningkatan sebesar 1,19 persen, yaitu dari 13.529 bus tahun 2015.



Tabel 4.5: **Jumlah Angkutan Umum dan Angkutan Barang Menurut Jenis Angkutan, 2015-2016**

Jenis Bus	2015	2016	Pertumbuhan 2016 (persen)
Bus Besar*	2.030	2.574	26,80
Bus Sedang	3.024	2.000	-33,86
Bus Kecil	13.690	12.154	-11,22
Bus (1+2+3)	18.744	16.728	-10,76
Angkutan Lingkungan/Bajay	14.043	14.043	0,00
Taksi	24.368	24.182	-0,76
Bus Wisata & Sewa	5.156	4.566	-11,44
Bus Antar Kota	3.310	3.111	-6,01
Jumlah Angkutan Umum (4+5+6+7+8)	46.877	45.902	-2,08
Mobil Barang	44.187	36.894	-16,50

Catatan: \*) Termasuk Bus Transjakarta; Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta  
Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2017

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah taksi. Bus Pariwisata dan Bus Antar Kota, Angkutan taksi berkurang dari 24,368 kendaraan tahun 2015 berkurang menjadi 24.182 kendaraan tahun 2016 atau turun 0,76 persen. Bus Pariwisata menurun dari 5.156 bus tahun 2015 menjadi 4.566 bus tahun 2016 atau turun 11,44 persen. Bus Antar Kota menurun dari 3.310 bus tahun 2015 menjadi 3.111 kendaraan tahun 2016 atau turun 6,01 persen. Untuk angkutan lingkungan atau bajaj tahun 2016 tersedia sebanyak 14.043 kendaraan tidak ada perubahan kenaikan ataupun penurunan dibandingkan tahun. (Tabel 2.7). Selain angkutan umum yang dibutuhkan oleh warga Jakarta, angkutan barang juga banyak dibutuhkan terutama oleh pelaku bisnis, tahun 2016 ada sebanyak 36.894 mobil barang terdiri dari truk besar sebanyak 38.826 kendaraan (87,87 persen), truk sedang sebanyak 3.617 kendaraan (8,18 persen), dan truk kecil sebanyak 1.744 kendaraan (3,95 persen).

#### 4.1.7 Kondisi Angkutan Kota (Angkot) Di Jakarta Pusat

Angkutan kota atau biasa disingkat Angkot atau Angkota adalah sebuah transportasi umum dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja. Jenis kendaraan yang digunakan adalah *Mini Bus* atau bus kecil. Tarif yang dibebankan kepada penumpang bervariasi tergantung jauhnya jarak yang ditempuh. Umumnya sebuah angkutan kota diisi oleh kurang lebih 10 orang penumpang, tetapi tidak jarang penumpangnya hingga lebih dari 10 orang. Perilaku sopir angkutan kota yang sering berhenti mendadak dan di sembarang tempat sering dihubungkan dengan penyebab kemacetan. Terkadang juga sebuah angkutan kota selalu menepi dengan waktu yang lama untuk menunggu penumpang. Jalur operasi suatu angkutan kota dapat diketahui melalui warna atau kode berupa huruf atau angka yang ada di badannya. Berikut trayek rute dan tarif angkutan kota Di Jakarta Pusat:

Tabel 4.6: Trayek Rute dan Tarif Angkutan Kota Di Jakarta Pusat

Jenis Angkot	Trayek	Tarif (Rupiah)
M08	Tanah Abang-Kota	4.000-6.000
M09	Tanah Abang-Kebayoran Lama	4.000-6.000
M10	Tanah Abang-Jembatan Lima	4.000-6.000
M11	Tanah Abang-Meruya	4.000-6.000
M12	Pasar Senen-Kota	4.000-6.000
M37	Pasar Senen-Pulogadung	4.000-8.000
M35	Pasar Senen-Pisangan Baru	3.000-7.000
B06	Kota-Kapuk Kamal	3.000-10.000
JB03	Tanah Abang- Grogol	3.000-6.000

Sumber: *transportumum*, diolah, 2013

#### 4.1.8 Angkutan Berbasis Aplikasi

Angkutan berbasis aplikasi di DKI Jakarta saat ini semakin populer dengan hadirnya ojek online, taksi online atau mobil sewaan online, bahkan bajaj online. Pemesanan angkutan menggunakan *smartphone* atau telepon pintar dengan cara memasang aplikasi yang bisa di *download* gratis, setiap *user* bisa memesan layanan ini dari mana saja. Kemudahan mengakses angkutan yang dibutuhkan dan biaya yang murah tentunya menjadi salah satu alternatif pilihan jenis angkutan yang akan digunakan bagi warga Jakarta. Namun keberadaan angkutan online ini masih menjadi polemik, dengan alasan ojek online dan mobil sewaan online tidak memenuhi ketentuan dalam Undang-Undang No,22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah No,74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, bahwa angkutan umum harus minimal beroda tiga, berbadan hukum, dan memiliki izin penyelenggara angkutan umum. Pelopor perusahaan teknologi ojek online yang menyediakan aplikasi untuk menghubungkan pengguna transportasi dengan pengendara ojek adalah Gojek yang mulai banyak dikenal masyarakat Jakarta pada awal tahun 2015. Berikut layanan jasa Go-Ride beserta tarif yang ditetapkan:

Tabel 4.7: **Layanan Go-Jek dan Tarif**

Layanan Go-Jek	Tariff
Go-Ride	<i>Rush Hour</i> Senin-Jumat (06.00 – 09.00 dan 16.00-20.00): 0-10Km Rp 2.500/Km >10Km Rp 3.000/Km Tarif minimum Rp 10.000,- <i>Non Rush Hour</i> 0-10Km Rp 1.500/Km >10Km Rp 3.000/Km Tarif minimum Rp 6.000,- Pembayaran dengan Go-Pay diskon 20%

Sumber: Kumparan.com diolah, 2017

## 4.2 Gambaran Umum Subyek/Obyek Penelitian

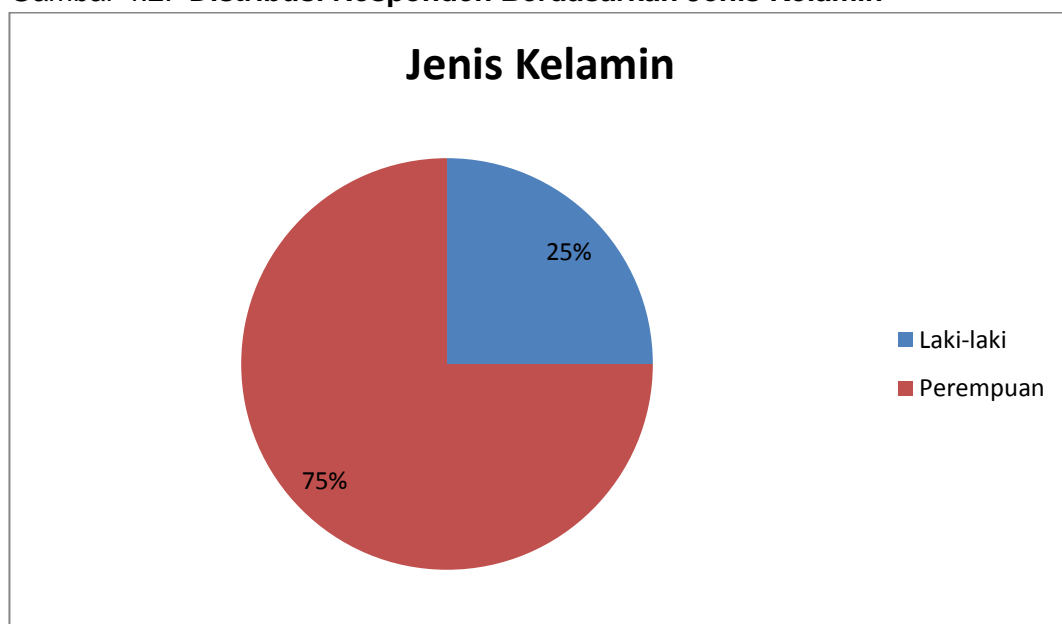
Responden dalam penelitian ini adalah orang yang menggunakan layanan jasa transportasi *online* Go-Jek khususnya layanan Go-Ride yang berada Di Kota Administratif Jakarta Pusat. Penelitian ini dilakukan di salah satu titik padat aktifitas pada saat *peak hours*, yaitu di jalan M.H. Thamrin Jakarta Pusat.

Gambaran dari subyek yang diteliti dapat dijelaskan dalam uraian berikut:

### 4.2.1 Jenis Kelamin

Responden dalam penelitian ini berjumlah 80 responden dengan jumlah distribusi berdasarkan jenis kelamin, laki laki sebanyak 20 orang atau sebesar 23% dari total keseluruhan responden dan perempuan sebanyak 60 orang atau sebesar 77% dari total keseluruhan responden. Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa layanan jasa Go-Jek paling banyak digemari oleh masyarakat dengan jenis kelamin perempuan. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.8 sebagai berikut:

Gambar 4.2: Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

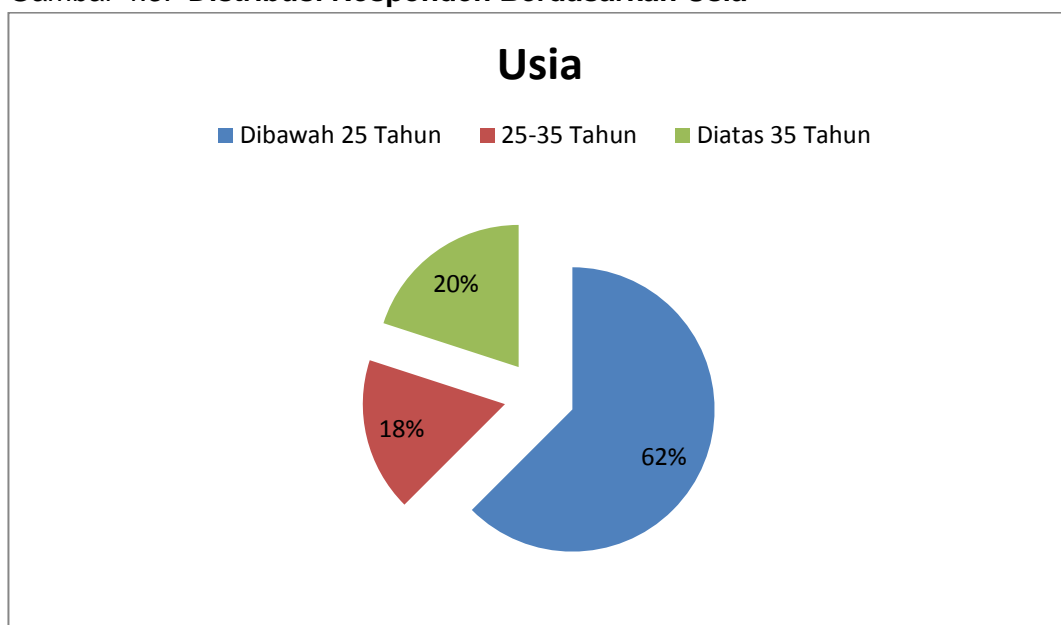


Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.2 Usia

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa usia responden adalah bervariasi antara 18 sampai 50 tahun. Usia responden tersebut didominasi oleh usia 18 sampai 24 tahun, usia yang menyatakan bahwa sebagian besar mereka berada pada usia yang produktif dalam melakukan banyak kegiatan atau aktifitas di Ibukota Jakarta. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar 4.3 sebagai berikut:

Gambar 4.3: **Distribusi Responden Berdasarkan Usia**



Sumber: Data primer diolah, 2017

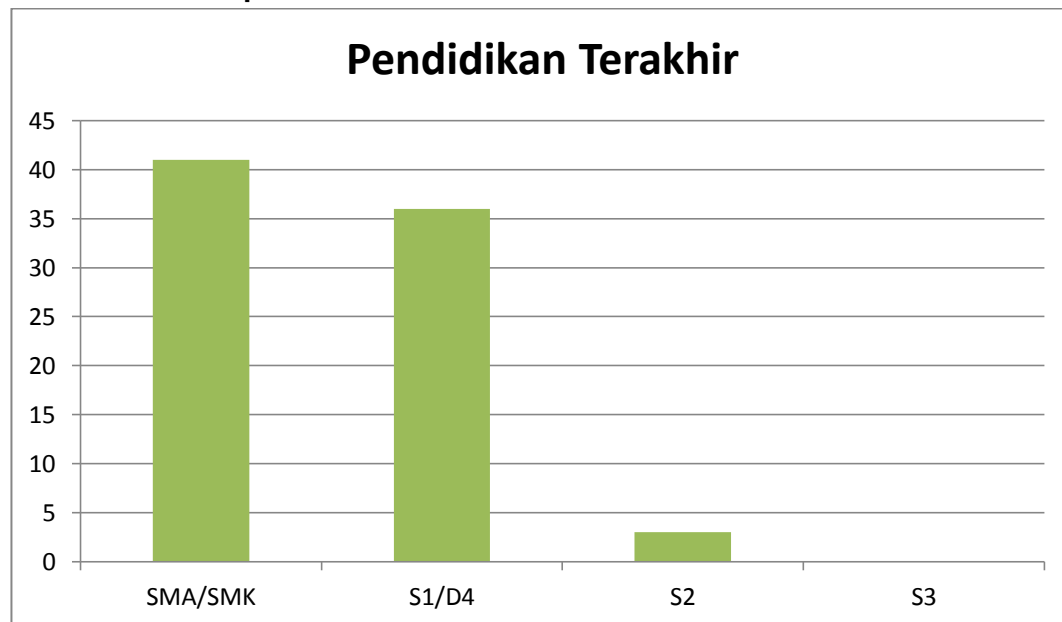
Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa usia dibawah 25 tahun mendominasi responden sebanyak 50 orang atau sama dengan 62%, yang diikuti oleh responden yang berada pada rentang usia 25 - 35 tahun sebanyak 14 orang atau 18% dari keseluruhan responden. Sedangkan untuk usia diatas 35 tahun sebanyak 16 orang atau 20% dari keseluruhan responden.

#### 4.2.3 Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan responden didominasi oleh lulusan Sekolah Menengah Atas (SMA/SMK) sebanyak 41 orang yang disusul oleh tingkat pendidikan

Sarjana (S1/D4) sebanyak 36 orang dan yang terakhir, sebanyak 3 orang berada pada tingkat pendidikan S2. Tingkat pendidikan responden bervariasi jumlahnya. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.8. sebagai berikut:

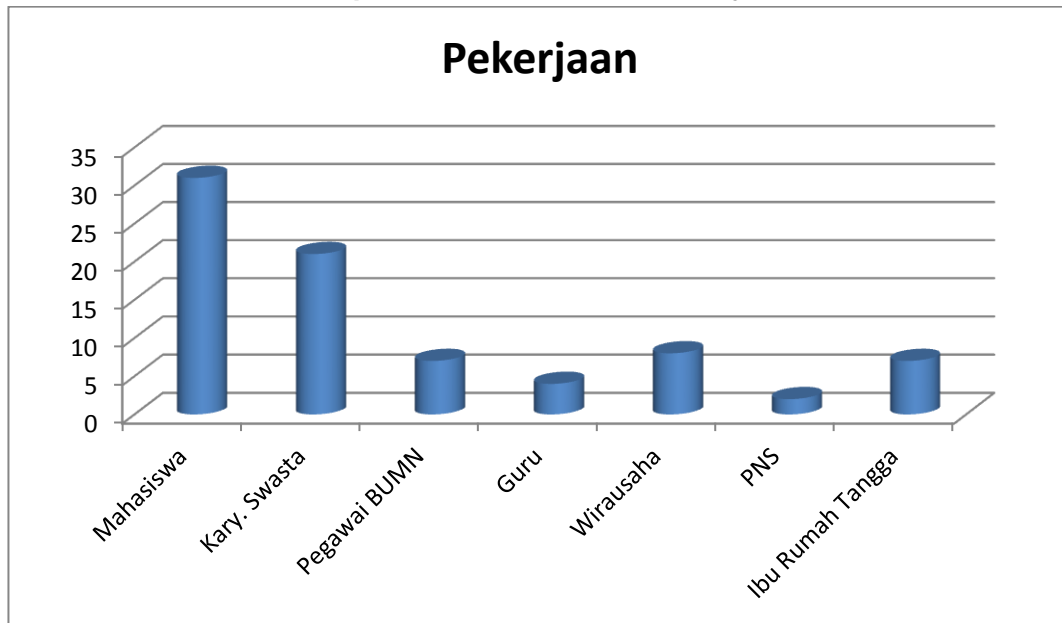
**Tabel 4.8: Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir yang Ditempuh**



Sumber: Data primer diolah, 2017

#### **4.2.4 Status Pekerjaan**

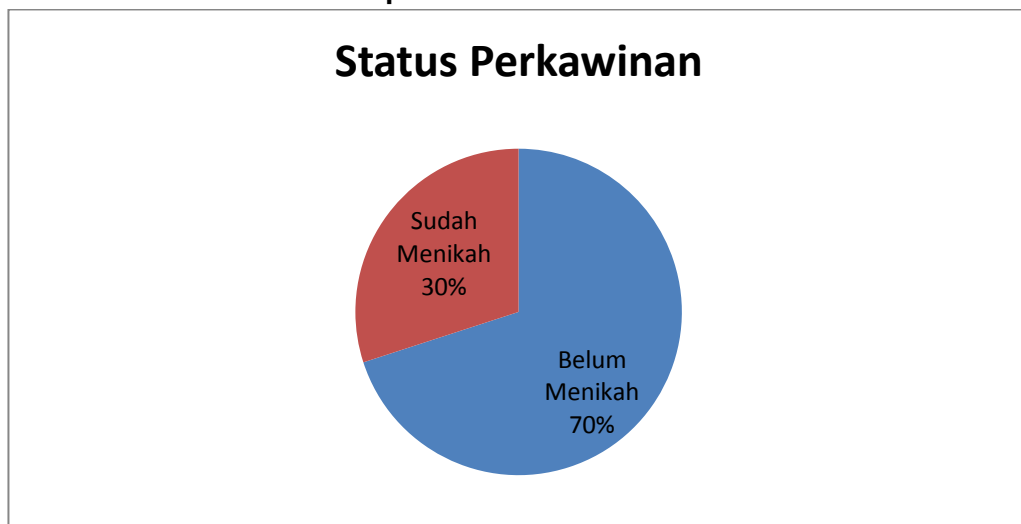
Status pekerjaan responden didominasi oleh Mahasiswa yang berjumlah 31 orang yang disusul oleh Karyawan Swasta sebanyak 21 orang. Kemudian, 8 orang dari total responden adalah Wirausaha, 7 orang dari total responden bekerja sebagai Ibu Rumah Tangga, 7 orang adalah Pegawai BUMN, 4 orang bekerja sebagai Guru, dan sisanya sebanyak 2 orang bekerja sebagai PNS. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.11 sebagai berikut:

Tabel 4.9: **Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan**

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.5 Status Perkawinan

Layanan jasa Go-Jek paling banyak diminati oleh responden dengan status perkawinan belum menikah sebanyak 56 orang dari keseluruhan total responden. Sedangkan, sisanya 24 orang sudah pada status sudah menikah. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar 4.4 sebagai berikut:

Gambar 4.4: **Distribusi Responden Berdasarkan Status Perkawinan**

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.6 Rata-Rata Jarak Tempuh Perjalanan

Berdasarkan jarak tempuh perjalanan, responden yang menggunakan layanan jasa Go-Jek didominasi oleh rata-rata jarak tempuh perjalanan dengan rentang 5 Km – 15 Km sebanyak 37 orang dari keseluruhan responden dan 30 orang diantaranya berada pada jarak melebihi 15 Km. Sisanya, 13 orang memiliki jarak tempuh kurang dari 5 Km. Dari hasil penelitian ini, diketahui pengguna layanan jasa transportasi *online* Go-Jek memiliki jarak tempuh perjalanan yang cukup jauh. Kondisi ini dapat digambarkan pada tabel 4.10 sebagai berikut:

Tabel 4.10: **Distribusi Responden Berdasarkan Jarak Tempuh Perjalanan**



Sumber: Data primer diolah, 2017

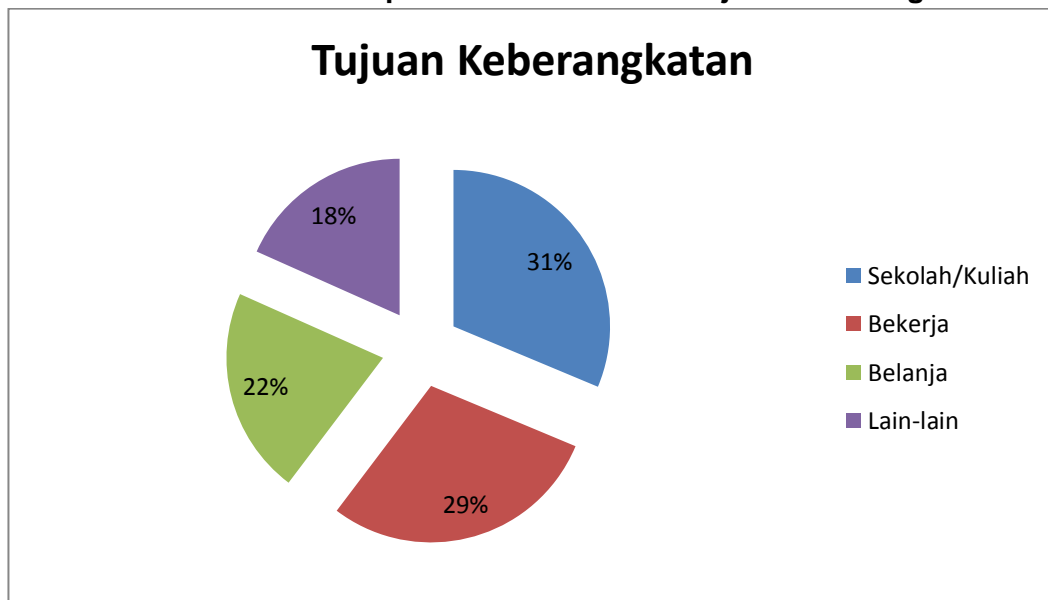
#### 4.2.7 Tujuan Keberangkatan

Tujuan dari keberangkatan responden menggunakan jasa transportasi *online* Go-Jek sangat bervariasi. Mayoritas responden menggunakan jasa Go-Jek untuk kegiatan sekolah/kuliah sejumlah 31% dari total responden, kemudian dibawah angka tersebut, sebanyak 29% dari total keseluruhan responden memesan layanan Go-Jek untuk aktifitas bekerja. Selanjutnya, tidak sedikit dari responden,



yaitu sejumlah 21% dari total responden menggunakan jasa transportasi *online* untuk sampai ke pusat perbelanjaan. Kemudian, sebanyak 19% dari total responden mempunyai aktifitas yang lain seperti rekreasi atau berwisata dan berkunjung ke rumah kerabat terdekat dalam menggunakan jasa Go-Jek. Kondisi ini dapat digambarkan pada gambar 4.5 sebagai berikut:

Gambar 4.5: **Distribusi Responden Berdasarkan Tujuan Keberangkatan**

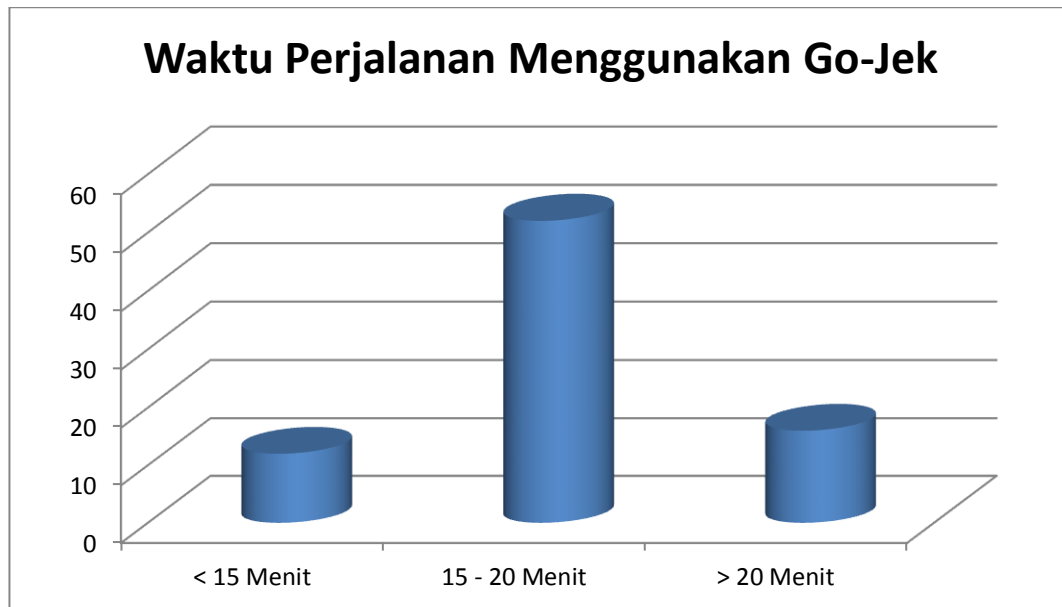


Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.8 Waktu Perjalanan Menggunakan Jasa Go-Jek

Mayoritas responden yaitu sebanyak 52 orang memiliki waktu perjalanan sekitar 15-20 menit untuk sampai tujuan ketika menggunakan jasa transportasi *online* Go-Jek. Berikutnya, Sebanyak 16 orang memiliki waktu tempuh lebih dari 20 menit dan 12 orang sisanya memiliki waktu tempuh kurang dari 15 menit. Waktu tempuh perjalanan seseorang memang berkaitan erat dengan jarak tempuh atau jauh dekatnya lokasi yang dituju, pada penelitian ini mayoritas responden merasa memiliki waktu tempuh perjalanan yang cukup cepat dengan menggunakan jasa Go-Jek. Kondisi ini dapat digambarkan pada tabel 4.11 sebagai berikut:

Tabel 4.11: Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Perjalanan dengan Go-Jek

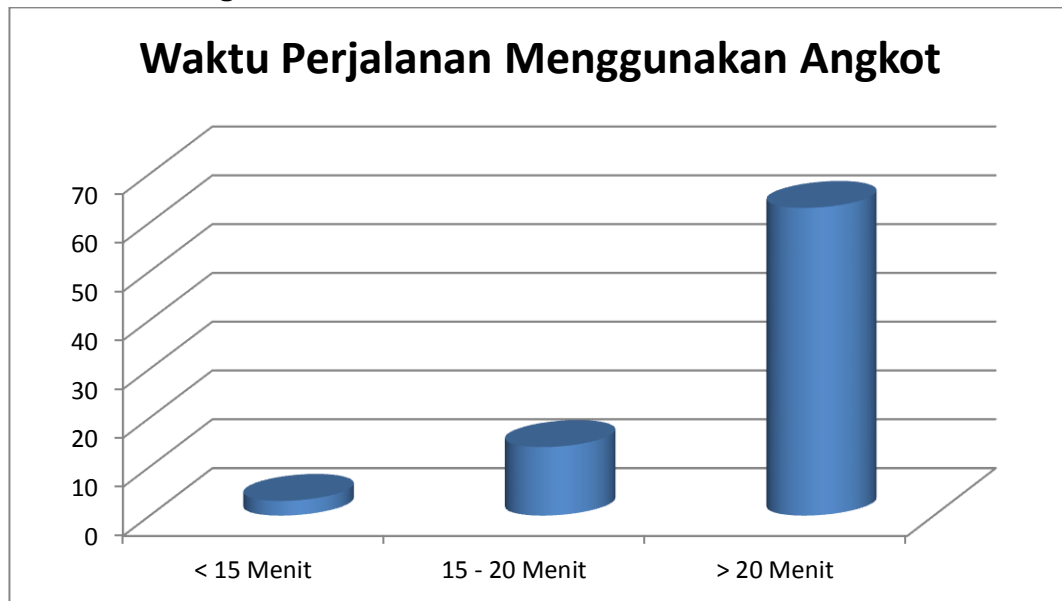


Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.9 Waktu Perjalanan Menggunakan Jasa Angkutan Kota

Berdasarkan waktu perjalanan dengan menggunakan jasa Angkutan Kota mayoritas dari total keseluruhan responden yaitu sebanyak 63 orang, memiliki waktu perjalanan lebih dari 20 menit. Selanjutnya, sebanyak 14 orang memiliki waktu perjalanan sekitar 15-20 menit dan 3 orang sisanya memiliki waktu perjalanan kurang dari 15 menit untuk sampai ke tujuan dengan menggunakan jasa Angkutan Kota. Hal ini menandakan bahwa mayoritas responden membutuhkan waktu yang agak lama untuk sampai tujuan ketika menggunakan jasa Angkutan Kota. Kondisi ini dapat digambarkan pada tabel 4.12 sebagai berikut:

Tabel 4.12: **Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Perjalanan dengan Angkot**

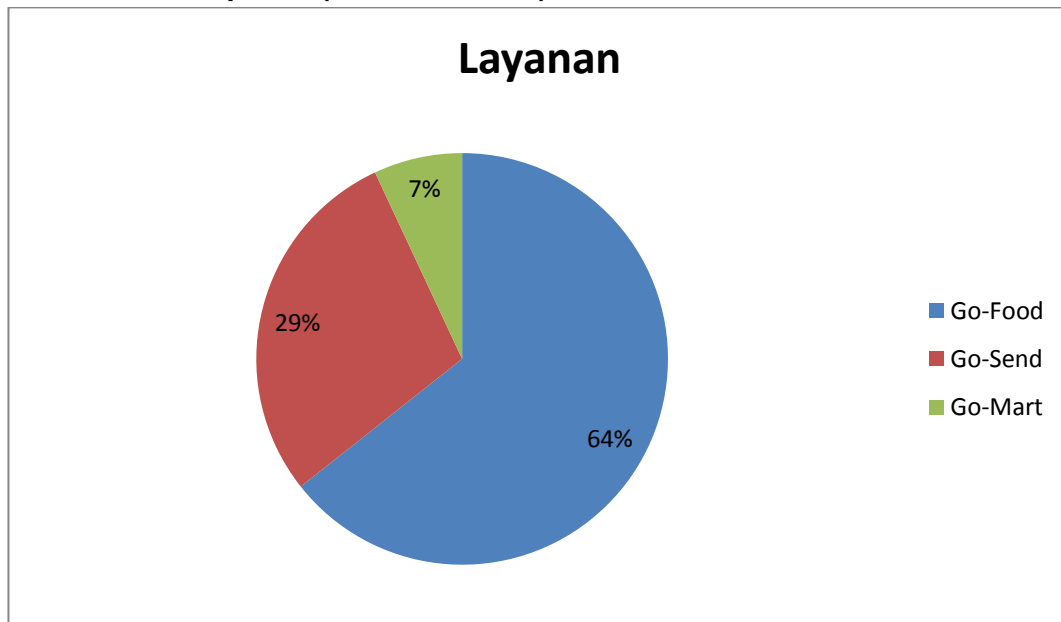


Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.10 Layanan Go-Jek yang Sering Dipesan (Selain Go-Ride)

Go-Jek memiliki banyak layanan dalam satu aplikasi atau disebut sebagai *one-stop services application*. Selain memiliki layanan jasa transportasi, Go-Jek juga memiliki berbagai layanan jasa seperti jasa beli-antar makanan dan minuman (Go-Food), jasa pengiriman barang (Go-Send), sampai jasa beli-antar kebutuhan sehari-hari (Go-Mart) yang dapat memudahkan konsumennya. Pada penelitian ini, sebanyak 64% dari total responden menggunakan layanan Go-Food, 29% dari total responden menggunakan layanan Go-Send, dan hanya 7% dari total responden menggunakan layanan Go-Mart. Hal ini mengindikasikan bahwa layanan jasa beli-antar makanan dan minuman begitu digemari oleh masyarakat Ibukota. Kondisi ini dapat digambarkan pada gambar 4.6 sebagai berikut:

Gambar 4.6: **Distribusi Responden Berdasarkan Layanan yang Sering Dipesan (Selain Go-Ride)**



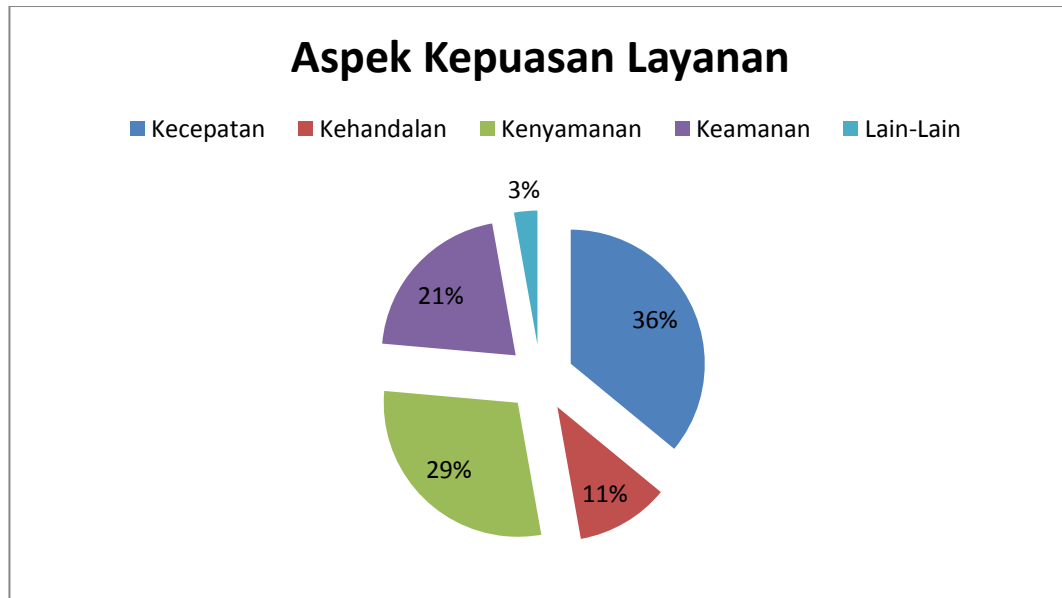
Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.11 Aspek Kepuasan Pelayanan

Rasa kepuasan konsumen merupakan hal yang sangat vital dalam industri yang bergerak dalam bidang jasa. Kepuasan konsumen dapat dicapai dengan memberikan kualitas pelayanan yang baik. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi, Go-Jek harus memberikan kualitas pelayanan yang baik agar dapat mempertahankan pelanggan tetap atau menarik pelanggan yang baru. Pada penelitian ini, mayoritas responden sebanyak 35% dari total responden merasakan aspek kecepatan dari pelayanan yang diberikan, kemudian sebanyak 31% dari total responden merasakan aspek kenyamanan selama menggunakan jasa Go-Jek. Selanjutnya, sebanyak 20% dari total responden merasa aman saat menggunakan jasa Go-Jek. Sebanyak 11% dari total responden merasa layanan Go-Jek dapat diandalkan dan 3% dari total responden menjawab hal lain sebagai penunjang kepuasan layanan seperti halnya adanya aspek kepraktisan dari layanan Go-Jek. Pada penelitian ini, dapat diindikasikan bahwa aspek kecepatan dan kenyamanan merupakan hal yang

sangat penting pada aspek kepuasan layanan pada sektor jasa transportasi. Kondisi ini dapat digambarkan pada **Gambar 4. 7** sebagai berikut:

**Gambar 4.7: Distribusi Responden Berdasarkan Kepuasan Pelayanan yang Dirasakan**



Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.12 Promo Go-Jek

Berdasarkan ketertarikan menggunakan promo mayoritas responden sebanyak 78 orang atau 78% tertarik menggunakan promo yang ditawarkan oleh pihak Go-Jek. Sedangkan, hanya 2 orang dari total keseluruhan responden yang tidak tertarik menggunakan promo. Promo memiliki peranan yang sangat penting untuk konsumen karena promo yang berupa potongan harga dapat menekan biaya sehingga konsumen dapat mengalokasikan pendapatannya untuk mengkonsumsi barang lain, ditabung atau diinvestasikan. Kondisi ini dapat digambarkan pada gambar 4.8 sebagai berikut:

Gambar 4.8: **Distribusi Responden Berdasarkan Ketertarikan Menggunakan Promo**



Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.13 Alokasi Saldo Go-Pay

Go-Pay merupakan layanan pembayaran elektronik yang disediakan oleh Go-Jek. Dengan mendepositkan sejumlah uang untuk dijadikan saldo Go-Pay, konsumen akan mendapatkan berbagai penawaran menarik seperti promo potongan harga dan mendapatkan poin atau Go-Points yang bisa ditukarkan dengan berbagai macam hadiah. Pada penelitian ini, mayoritas responden sebanyak 35 orang mendepositkan uang sekitar Rp 100.000,- sampai Rp 200.000,- untuk pengisian saldo Go-Pay. Sebanyak 29 orang mendepositkan uang kurang dari Rp 100.000,- untuk pengisian saldo Go-Pay. Terakhir, sebanyak 16 orang mendepositkan uang lebih dari Rp 200.000,- untuk pengisian saldo Go-Pay. Kondisi ini dapat digambarkan pada tabel 4.13 sebagai berikut:

Tabel 4.13: **Distribusi Responden Berdasarkan Alokasi Saldo Go-Pay per Bulan**



Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.2.14 Alokasi Pengeluaran Untuk Biaya Transportasi

Besarnya alokasi biaya untuk jasa transportasi sangat ditentukan dari besaran pendapatan pengguna jasa transportasi. Berdasarkan alokasi biaya transportasi mayoritas responden yaitu sebanyak 35 orang mampu untuk mengeluarkan uang lebih dari Rp 200.000,- untuk menikmati jasa transportasi. Selanjutnya, sebanyak 26 orang mengalokasikan biaya untuk transportasi sekitar Rp 100.000,- hingga Rp 200.000,- untuk menikmati jasa transportasi. Terakhir, sebanyak 19 orang hanya mengalokasikan kurang dari Rp 100.000,- dari pendapatannya untuk menikmati jasa transportasi. Kondisi ini dapat digambarkan pada tabel 4.14 sebagai berikut:

Tabel 4.14: Distribusi Responden Berdasarkan Alokasi Biaya Transportasi



Sumber: Data primer diolah, 2017

### 4.3 Analisis Deskriptif Variabel Penelitian

Pada penelitian ini digunakan juga analisis deskriptif yang berguna untuk memperkuat hasil dari penelitian. Penggunaan analisis deskriptif berhubungan dengan pengumpulan data yang pada akhirnya dapat memberikan informasi. Analisis deskriptif dapat mempermudah penjabaran informasi yang penting dari data ke bentuk yang lebih ringkas tetapi tetap membutuhkan penjelasan. Berikut ini dijelaskan gambaran umum masing-masing variabel secara deskriptif.

#### 4.3.1 Variabel Permintaan

Berdasarkan konsumsi rata-rata jumlah layanan jasa Go-Ride yang dipesan dalam kurun waktu satu bulan, mayoritas responden sebanyak 38 orang menggunakan jasa Go-Ride sebanyak 10-20 kali. Selanjutnya, sebanyak 23 orang memesan layanan Go-Ride lebih dari 20 kali dalam kurun waktu sebulan. Terakhir, sebanyak 19 orang hanya mengkonsumsi jasa layanan Go-Ride kurang dari 10 kali dalam satu bulan. Pada penelitian ini, mayoritas responden dengan tingkat persentase 47,5% menggunakan layanan Go-Ride maksimal sebanyak



20 kali dalam waktu sebulan. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.15 sebagai berikut:

Tabel 4.15: Rata-rata Order Go-Ride per Bulan

Rata-rata Order per Bulan ( <i>TRIP</i> )	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
< 10 Kali	19	23,75
10 – 20 Kali	38	47,5
> 20 Kali	23	28,75
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.2 Variabel Pendapatan

Besaran tingkat pendapatan keluarga dapat memengaruhi barang dan jasa yang akan dikonsumsi dalam kurun waktu satu bulan. Semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang biasanya akan meningkatkan kualitas barang dan jasa yang dikonsumsi. Besaran tingkat pendapatan yang dihasilkan pada penelitian ini dimulai pada nominal kurang dari Rp 3.500.000,- hingga melebihi nominal Rp 5.000.000,-. Pada penelitian ini, responden yang berjumlah 28 orang menghasilkan rata-rata pendapatan yang mencapai Rp 3.500.000,- sampai menyentuh nominal Rp 5.000.000. Selanjutnya, sebanyak 43 responden mampu menghasilkan pendapatan lebih dari Rp 5.000.000,- dalam kurun waktu satu bulan. Terakhir, sebanyak 9 orang responden memiliki penghasilan kurang dari Rp 3.500.000 dalam kurun waktu satu bulan. Pada tahun 2016, besaran Upah Minimum Provinsi (UMP) di Ibukota Jakarta telah mencapai besaran Rp 3.100.000 (BPS, 2016). Besaran upah minimum diformulasikan berdasarkan perhitungan barang dan jasa yang dikonsumsi untuk Kemampuan Hidup Layak (KHL). Dapat disimpulkan, pada penelitian ini sebanyak 71 orang telah berkemampuan untuk hidup layak karena memiliki penghasilan diatas upah minimum. Namun, sebanyak 9 orang responden masih memiliki pendapatan kurang dari upah minimum yang dapat diindikasikan belum berkemampuan untuk

hidup layak di Provinsi Jakarta. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.16 sebagai berikut:

Tabel 4.16: **Distribusi Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan**

Tingkat Pendapatan (Rupiah)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
< Rp 3.500.000,-	9	11,25
Rp 3.500.000,- – Rp 5.000.000,-	28	35
> Rp 5.000.000,-	43	53,75
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

### 4.3.3 Variabel Biaya Go-Jek

Besaran harga atau tarif yang ditetapkan dalam industri jasa transportasi merupakan satu hal terpenting dalam memengaruhi tingkat permintaan jasa transportasi yang akan dipilih oleh masyarakat. Pada penelitian ini, responden sebanyak 37 orang responden mengeluarkan biaya sekitar Rp 100.000,- sampai dengan Rp 200.000,- dalam menggunakan layanan jasa Go-Ride pada waktu satu bulan. Selanjutnya, sebanyak 40 orang responden mengeluarkan biaya lebih dari Rp 200.000,- untuk menikmati layanan jasa Go-Ride pada waktu satu bulan. Terakhir, sebanyak 3 orang responden mengeluarkan biaya kurang dari Rp 100.000,- dalam menggunakan layanan jasa Go-Ride pada waktu satu bulan. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.17 sebagai berikut:

Tabel 4.17: **Distribusi Responden Berdasarkan Besaran Biaya Go-Ride**

Biaya Go-Ride	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
< Rp 100.000,-	3	3,75
Rp 100.000 – Rp 200.000,-	37	46,25
> Rp 200.000,-	40	50
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.4 Variabel Biaya Angkutan Kota

Pada penelitian ini, mayoritas responden sebanyak 29 orang responden mengeluarkan biaya yang melebihi nominal Rp 200.000,- dalam menggunakan Angkutan Kota (Angkot) pada waktu satu bulan. Selanjutnya, sebanyak 26 orang responden mengeluarkan biaya dengan rata-rata Rp100.000,- hingga Rp 200.000,- untuk menikmati jasa Angkutan Kota dalam waktu satu bulan. Terakhir, sebanyak 25 orang responden mengeluarkan biaya kurang dari Rp 100.000,- dalam menggunakan jasa Angkutan Kota (Angkot) pada kurun waktu sebulan. Banyaknya responden yang mengeluarkan biaya yang melebihi nominal Rp 200.000,-, mengimplikasikan bahwa biaya yang dikeluarkan dalam waktu satu bulan untuk menggunakan jasa Angkutan Kota di Kota Administratif Jakarta Pusat cukup mahal. Selain jauhnya jarak tempuh, penentu besarnya biaya yang dikeluarkan untuk jasa Angkutan Kota adalah harus berganti-ganti Angkutan Kota untuk sampai tujuan. Pada barang dan jasa pengganti atau substitusi, semakin mahal harga atau tarif yang ditetapkan masyarakat akan mengurangi konsumsi atas barang atau jasa tersebut, yang berarti masyarakat akan memilih alternatif lain yang memiliki harga atau tarif yang lebih murah. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.18 sebagai berikut

Tabel 4.18: **Distribusi Responden Berdasarkan Besaran Biaya Angkot**

<b>Biaya Angkot</b>	<b>Jumlah (Orang)</b>	<b>Persentase (%)</b>
< Rp 100.000,-	25	31,25
Rp 100.000 – Rp 200.000,-	26	32,5
> Rp 200.000,-	29	36,25
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.5 Variabel Kepuasan Pelayanan

Pada penelitian ini, sebanyak 64 orang dari total keseluruhan responden merasa puas selama menggunakan layanan jasa Go-Jek. Sedangkan, 16 orang responden merasa tidak puas selama menggunakan layanan jasa Go-Jek. Pada penelitian ini dapat diketahui aspek kepuasan pelayanan (gambar 4.6) yang paling disukai oleh mayoritas responden adalah aspek cepat, aman, dan nyaman dalam menggunakan layanan jasa transportasi *online* Go-Jek (Go-Ride). Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.19 sebagai berikut:

Tabel 4.19: **Distribusi Responden Berdasarkan Kepuasan Pelayanan**

<b>Kepuasan Pelayanan</b>	<b>Jumlah (Orang)</b>	<b>Persentase (%)</b>
Puas	64	80
Tidak Puas	16	20
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.6 Variabel Jumlah Anggota Keluarga

Pada penelitian ini, sebanyak 47 orang dari total keseluruhan responden memiliki jumlah anggota keluarga lebih dari 4 orang. Selanjutnya, 30 orang responden memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 4 orang. Sisanya, sejumlah 8 orang responden memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 3 orang dan 5 orang responden hanya memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 2 orang. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.20 sebagai berikut

Tabel 4.20: **Distribusi Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga**

<b>Jumlah Anggota Keluarga</b>	<b>Jumlah (Orang)</b>	<b>Persentase (%)</b>
2 Orang	4	5
3 Orang	10	12,5
4 Orang	24	30
> 4 Orang	42	52,2
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.7 Variabel Kepemilikan Kendaraan Roda 2

Pada penelitian ini, sebanyak 31 orang dari total keseluruhan responden memiliki kendaraan roda dua sebanyak 2 unit. Selanjutnya, 22 orang responden memiliki kendaraan roda dua sebanyak 1 unit. Berikutnya, 21 orang responden memiliki kendaraan roda 2 lebih dari 2 unit. Terakhir, sebanyak 6 orang responden tidak memiliki kendaraan roda 2. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.21 sebagai berikut:

Tabel 4.21: **Distribusi Responden Berdasarkan Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda 2**

Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda 2	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Tidak Punya	6	7,5
1 Unit	22	27,5
2 Unit	31	38,75
> 2 Unit	21	26,25
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.3.8 Variabel Kepemilikan Kendaraan Roda 4

Pada penelitian ini, sebanyak 33 orang dari total keseluruhan responden memiliki kendaraan roda empat sebanyak 1 unit. Selanjutnya, 25 orang responden memiliki kendaraan roda dua sebanyak 2 unit. Berikutnya, 22 orang responden tidak memiliki kendaraan 4. Terakhir, sebanyak 6 orang responden memiliki kendaraan roda 4 lebih dari 2 unit. Kondisi ini dapat dilihat pada tabel 4.22 sebagai berikut:

Tabel 4.22: **Distribusi Responden Berdasarkan Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda 4**

Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda 4	Jumlah (Orang)	Persentase(%)
Tidak Punya	16	20
1 Unit	33	41,25
2 Unit	25	31,25
> 2 Unit	6	7,5
Jumlah	80	100

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.4 Analisis Uji Asumsi Klasik

Pada penelitian ini digunakan pendekatan regresi linier berganda, yang artinya perlu adanya pengujian data melalui beberapa asumsi klasik. Uji asumsi klasik tersebut terdiri dari uji normalitas, uji autokorelasi, uji multikolinearitas, dan uji heteroskedastisitas.

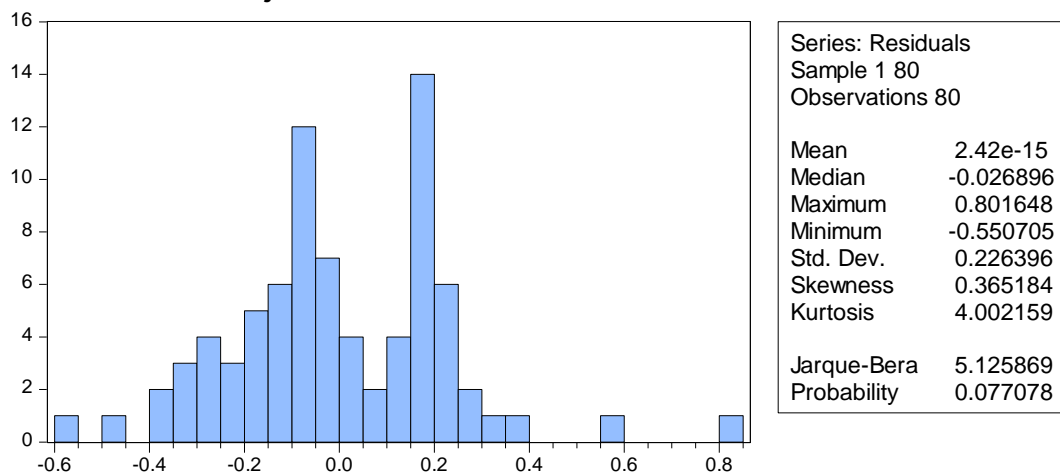
##### 4.4.1 Uji Normalitas

Untuk pengujian normalitas dibutuhkan hipotesis sebagai berikut:

H0: error term terdistribusi normal

H1: error term tidak terdistribusi normal

Tabel 4.23: Hasil Uji Normalitas



Sumber: Data primer diolah, 2017

Jika hasil pengujian menunjukkan bahwa  $p\text{-value (probability)} < \alpha$ , maka H0 ditolak dan H1 diterima. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa nilai  $p\text{-value (probability)}$  adalah 0,077078 sedangkan nilai  $\alpha$  sebesar 0,05 sehingga  $p\text{-value (probability)} > \alpha$  (0,077078 > 0,05). Hasil pengujian normalitas menghasilkan kesimpulan bahwa H0 diterima dan H1 ditolak. Artinya pada tingkat kepercayaan 95% *error term* model penelitian ini terdistribusi normal.

#### 4.4.2 Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi adalah pengujian untuk mengetahui apakah pada model regresi yang digunakan terbebas dari masalah yang disebabkan oleh gangguan waktu. Pengujian autokorelasi pada penelitian ini menggunakan Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test. Jika hasil pengujian menunjukkan bahwa  $p\text{-valueObs}^*R\text{-square} < \alpha$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Maka berdasarkan uji Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test pada penelitian ini nilai  $p\text{-valueObs}^*R\text{-square}$  sebesar 0,0768, sedangkan nilai  $\alpha$  yang digunakan pada penelitian ini sebesar 0,05 sehingga  $p\text{-valueObs}^*R\text{-square} > \alpha$  ( $0,0768 > 0,05$ ). Artinya pada tingkat kepercayaan 95% tidak ada masalah autokorelasi dalam model penelitian ini atau tidak ada korelasi diantara anggota atau variabel.

Tabel 4.24 : Hasil Uji Autokorelasi

F-Statistic	Prob. F(2,70)	Obs*R-squared	Prob. Chi-Square(2)
2.399679	0.0982	5.133047	0.0768

Sumber: Data primer diolah, 2017

#### 4.4.3 Uji Multikolinearitas

Pada regresi linier berganda, yang diharapkan adalah penerimaan hipotesis  $H_1$ , yaitu tidak terdapat hubungan linier antar variabel bebas. Hipotesis  $H_1$  diterima apabila nilai korelasi antar variabel bebas lebih kecil dari angka 10. Pengujian multikolinearitas pada penelitian ini menggunakan uji *Variance Inflation Factor* (VIF). Untuk nilai VIF yang didapatkan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.25 : Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	Centered VIF
Pendapatan (LnX1)	1.492077
Tarif/biaya Go-Jek (LnX2)	1.322645
Tarif moda lain/Angkot (LnX3)	1.098819
Kepuasan pelayanan (X4)	2.009447
Jumlah anggota keluarga (LnX5)	1.291048
Kepemilikan kendaraan roda 2 (LnX6)	1.138831
Kepemilikan kendaraan roda 4 (LnX7)	1.224695

Sumber: Data primer diolah, 2017

Dari hasil pengujian diatas, menunjukkan bahwa semua nilai *Centered VIF* masing-masing variabel bebas kurang dari 10. Artinya tidak ada masalah multikolinearitas atau tidak ada hubungan linear yang sempurna diantara semua variabel dalam persamaan regresi berganda penelitian ini.

#### 4.4.4 Uji Heteroskedastisitas

Pada regresi linier berganda, yang diharapkan adalah menerima hipotesis  $H_0$ , yaitu tidak terdapat heteroskedastisitas pada variabel bebas. Hipotesis  $H_0$  diterima apabila nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  5% (0,05). Pengujian heteroskedastisitas pada penelitian ini menggunakan metode *Breusch-Pagan-Godfrey*.



Tabel 4.26 : Hasil Uji Heteroskedastisitas

F-Statistic	Prob. F(7,72)	Obs*R-squared	Prob. Chi-Square(2)
0.788959	0.5988	5.699194	0.5753

Sumber: Data primer diolah, 2017

Dari hasil pengujian diatas, diketahui nilai  $p\text{-value Obs}^*R\text{-square} < \alpha$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Maka berdasarkan uji Breusch-Pagan-Godfrey pada penelitian ini nilai  $p\text{-value Obs}^*R\text{-square}$  sebesar 0,5753, sedangkan nilai  $\alpha$  yang digunakan pada penelitian ini sebesar 0,05 sehingga  $p\text{-value Obs}^*R\text{-square} > \alpha$  ( $0,5753 > 0,05$ ). Artinya pada tingkat kepercayaan 95% tidak ada masalah heteroskedastisitas dalam model penelitian ini atau semua gangguan yang muncul dalam fungsi regresi memiliki varians yang sama.

#### 4.5 Analisis Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.27, menunjukkan model regresi untuk pengujian secara bersama-sama antara delapan variabel bisa dikatakan cukup baik untuk memprediksi pengaruh terhadap permintaan layanan jasa transportasi *online* Go-Jek (Go-Ride) dengan nilai signifikansi yang kurang dari 0,05 (5%), dengan nilai prob F sebesar 0,0000. Sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang berarti bahwa variabel independen secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Tabel 4.27 : Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Variabel	Koefisien	Probabilitas	Keterangan
LnX1 (Pendapatan)	0.791238	0.0000	Signifikan
LnX2 (Biaya Go-Jek)	0.376520	0.0047	Signifikan
LnX3 (Biaya Angkot)	0.136896	0.0487	Signifikan
X4 (Kepuasan Pelayanan)	0.302740	0.0019	Signifikan
LnX5 (Jumlah Anggota Keluarga)	0.195535	0.0496	Signifikan
LnX6 (Kepemilikan Kendaraan Roda Dua)	0.105351	0.0013	Signifikan
LnX7 (Kepemilikan Kendaraan Roda Empat)	0.090306	0.0008	Signifikan
R-Square	0,800615		

Sumber: Data primer diolah, 2017

Kemudian hasil pengujian pada tabel 4.27 , didapatkan nilai koefisien dieterminasi *R-Square* ( $R^2$ )= 0,800615 hal ini menunjukkan bahwa variabel permintaan Go-Jek dipengaruhi oleh pendapatan (LnX1), biaya Go-Jek (LnX2), biaya angkot (LnX3), kepuasan pelayanan (X4), jumlah anggota keluarga (LnX5), kepemilikan kendaraan roda dua (LnX6), dan kepemilikan kendaraan roda empat (LnX7) sebesar 80% sedangkan 20% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak masuk ke dalam model penelitian.

Dari hasil uji regresi linier berganda yang telah dilakukan, dapat dilihat bahwa nilai koefisien dari variabel pendapatan (LnX1) bernilai positif sebesar 0.791238. Hal tersebut menunjukkan bahwa pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan Go-Jek. Karena nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai 0,0000 atau kurang dari taraf signifikansi 0,05 (5%), dengan demikian

hipotesis H1 diterima, jika semakin tinggi pendapatan maka permintaan Go-Jek semakin tinggi.

Hasil pengujian untuk variabel biaya Go-Jek ( $\ln X_2$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai negatif sebesar  $-0.376250$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa biaya Go-Jek berpengaruh negatif terhadap permintaan Go-Jek. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai  $0.0047$  atau kurang dari taraf signifikansi  $0,05$  ( $5\%$ ) yang berarti variabel ini berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek. Dilihat dari arah koefisien yang negatif, variabel ini sesuai dengan hukum permintaan yang berbunyi semakin tinggi harga maka semakin berkurang tingkat permintaannya.

Hasil pengujian untuk variabel biaya angkot ( $\ln X_3$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai positif sebesar  $0.136896$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa biaya angkot berpengaruh positif terhadap permintaan Go-Jek, yang berarti semakin tinggi biaya yang dikenakan oleh Angkutan Kota maka permintaan Go-Jek juga bertambah. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai  $0.0487$  atau kurang dari taraf signifikansi  $0,05$  ( $5\%$ ) yang berarti variabel ini berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek.

Hasil pengujian untuk variabel kepuasan pelayanan ( $X_4$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai positif sebesar  $0.302740$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa kepuasan pelayanan berpengaruh positif terhadap permintaan Go-Jek. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai  $0.0019$  atau lebih besar dari taraf signifikansi  $0,05$  ( $5\%$ ) yang berarti variabel ini tidak berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek.

Hasil pengujian untuk variabel jumlah anggota keluarga ( $\ln X_5$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai positif sebesar  $0.195535$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa jumlah anggota keluarga berpengaruh positif terhadap permintaan Go-Jek. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai  $0.0496$

atau kurang dari taraf signifikansi 0,05 (5%) yang berarti variabel ini berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek.

Hasil pengujian untuk variabel kepemilikan kendaraan roda dua ( $LnX6$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai negatif sebesar -0.105351. Hal tersebut menunjukkan bahwa kepemilikan kendaraan roda dua berpengaruh negatif terhadap permintaan Go-Jek. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai 0.0013 atau kurang dari taraf signifikansi 0,05 (5%) yang berarti variabel ini berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek.

Hasil pengujian untuk variabel kepemilikan kendaraan roda empat ( $LnX7$ ) menunjukkan bahwa nilai koefisien bernilai negatif sebesar -0.090306. Hal tersebut menunjukkan bahwa kepemilikan kendaraan roda empat berpengaruh negatif terhadap permintaan Go-Jek. Nilai signifikansi pada variabel pendapatan bernilai 0.0008 atau kurang dari taraf signifikansi 0,05 (5%) yang berarti variabel ini berpengaruh signifikan terhadap permintaan Go-Jek.

#### **4.5.1 Hasil Uji F**

Pada regresi linier berganda, yang diharapkan adalah hipotesis H1 diterima, hipotesis H1 diterima apabila nilai F hitung lebih besar dari nilai F tabel atau nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  5% (0,05). Nilai probabilitas yang dihasilkan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.28 : Hasil Uji F

Variabel Bebas	Variabel Terikat	F hitung	Signifikansi
Pendapatan (LnX1)	Permintaan Go- Jek (LnQd)	41.30156	0.000000
Biaya Go-Jek (LnX2)			
Biaya Angkot (LnX3)			
Kepuasan Pelayanan (X4)			
Jumlah Anggota Keluarga (LnX5)			
Kepemilikan Kendaraan roda Dua (LnX6)			
Kepemilikan Kendaraan Roda Empat (LnX7)			

Sumber; Data primer diolah, 2017

Uji F digunakan untuk menguji koefisien regresi secara bersama-sama, yaitu untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen. Dalam hasil regresi linier berganda pada penelitian ini Prob (F-Statistic) adalah 0.000000, atau lebih kecil dari nilai  $\alpha = 5\%$  ( $0.000000 < 0,05$ ). Artinya, semua variabel bebas yaitu pendapatan, biaya Go-Jek, biaya angkot, kepuasan pelayanan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan

kendaraan roda dua, dan kepemilikan kendaraan roda empat. Secara simultan berpengaruh signifikan terhadap permintaan layanan transportasi *online* Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administratif Jakarta Pusat.

#### 4.5.2 Hasil Uji R2

Uji R2 digunakan untuk mengukur besarnya kemampuan variabel bebas dalam menerangkan variabel terikat. Secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel 4.29 Dibawah ini:

Tabel 4.29 : Hasil Uji R2

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Koefisien Determinasi R2
Pendapatan (LnX1) Biaya Go-Jek (LnX2) Biaya Angkot (LnX3) Kepuasan Pelayanan (X4) Jumlah Anggota Keluarga (LnX5) Kepemilikan Kendaraan roda Dua (LnX6) Kepemilikan Kendaraan Roda Empat (LnX7)	Permintaan Go-Jek (LnQd)	0.800615

Sumber; Data primer diolah, 2017

Koefisien dieterminasi *R-Square* (R2) bernilai 0,800615 memiliki arti bahwa variabel pendapatan (LnX1), biaya Go-Jek (LnX2), biaya angkot (LnX3),

kepuasan pelayanan (X4), jumlah anggota keluarga (LnX5), kepemilikan kendaraan roda dua (LnX6), dan kepemilikan kendaraan roda empat (LnX7) dapat mempengaruhi variabel permintaan Go-Jek sebesar 80% sedangkan sisanya sekitar 20% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak masuk ke dalam model penelitian.

#### 4.5.2 Hasil Uji T

Uji T digunakan untuk menguji koefisien regresi secara parsial atau untuk mengetahui bagaimana pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Jika hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai probabilitas  $< \alpha$  (0,05), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Hipotesisnya sebagai berikut:

$H_0$ = Variabel bebas secara parsial atau individu tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

$H_1$ = Variabel bebas secara parsial atau individu berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat

Tabel 4.30 : Hasil Uji T

Variabel	Probabilitas	Keterangan
LnX1 (Pendapatan)	0.0000	Signifikan
LnX2 (Biaya Go-Jek)	0.0047	Signifikan
LnX3 (Biaya Angkot)	0.0487	Signifikan
X4 (Kepuasan Pelayanan)	0.0019	Signifikan
LnX5 (Jumlah Anggota Keluarga)	0.0496	Signifikan
LnX6 (Kepemilikan Kendaraan Roda Dua)	0.0013	Signifikan
LnX7 (Kepemilikan Kendaraan Roda Empat)	0.0008	Signifikan

Sumber: Data primer diolah, 2017

Berdasarkan tabel 4.27, model regresi linier berganda pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\text{LnQd} = -7.009352 + 0.791238 \text{ LnX1} - 0.376520 \text{ LnX2} + 0.136896 \text{ LnX3} + 0.302740 \text{ X4} + 0.195535 \text{ LnX5} - 0.105351 \text{ LnX6} - 0.090306 \text{ LnX7} + e$$

Dari model regresi linier berganda dapat dilihat bahwa variabel LnX1 (Pendapatan), Variabel LnX2 (Biaya Go-Jek), variabel LnX3 (Biaya Angkot), variabel X4 (Kepuasan Pelayanan), variabel LnX5 (Jumlah Anggota Keluarga), variabel LnX6 (Kepemilikan Kendaraan Roda Dua), dan variabel LnX7 (Kepemilikan Kendaraan Roda Empat) signifikan terhadap variabel dependen dalam model ini.

Qd= Variabel terikat yang nilainya akan diprediksi oleh variabel bebas. Pada penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat.

C= Sebesar -7.009352 merupakan nilai konstanta. Artinya bahwa Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat sebesar -7.009352 perjalanan (*Trip*) ketika semua variabel bebas bernilai nol.

$\beta_1$ = Sebesar 0.791238 merupakan besarnya pengaruh pendapatan terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi sebesar 0.791238 dapat diartikan bahwa ketika terjadi peningkatan pendapatan sebesar 1% akan meningkatkan jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.8 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_2$ = Sebesar -0.376250 merupakan besarnya pengaruh biaya Go-Jek terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat.. Koefisien regresi sebesar -0.376250 dapat diartikan bahwa ketika terjadi peningkatan biaya Go-Jek sebesar 1% akan menurunkan



jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.38 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_3$ = Sebesar 0.136896 merupakan besarnya pengaruh biaya Angkutan Kota terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi 0.136896 dapat diartikan bahwa ketika terjadi peningkatan biaya Angkutan Kota sebesar 1 % akan menaikkan jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.14 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_4$ = Sebesar 0.302740 merupakan besarnya pengaruh kepuasan pelayanan terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi 0.302740 dapat diartikan bahwa ketika konsumen merasa puas dengan layanan yang diberikan oleh Go-Jek maka hal ini akan menaikkan jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.303 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_5$ = Sebesar 0.195535 merupakan besarnya pengaruh Jumlah Anggota Keluarga terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi 0.195535 dapat diartikan bahwa ketika terjadi peningkatan anggota keluarga sebesar 1% akan menaikkan jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.195 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_6$ = Sebesar -0.112917 merupakan besarnya pengaruh Kepemilikan Kendaraan Roda Dua terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi 0.139441 dapat diartikan bahwa ketika terjadi penambahan moda roda dua pribadi sebanyak 1 persen akan menurunkan jumlah permintaan Go-Jek sebesar 0.113 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$\beta_7$  = Sebesar -0.105351 merupakan besarnya pengaruh Kepemilikan Kendaraan Roda Empat terhadap Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat. Koefisien regresi -0.105351 dapat diartikan bahwa ketika terjadi penambahan moda roda empat pribadi sebanyak 1 persen akan menurunkan jumlah permintaan Go-Jek sebanyak 0.105351 persen dengan asumsi variabel bebas lain tetap (*Ceteris Paribus*).

$e$  = Nilai residual atau kemungkinan kesalahan dari model persamaan regresi yang disebabkan karena adanya kemungkinan variabel lain yang dapat mempengaruhi jumlah Permintaan Layanan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Go-Ride) Di Kota Administrasi Jakarta Pusat., namun tidak dimasukkan ke dalam model regresi berganda.

#### **4.6. Pembahasan**

##### **4.6.1. Pengaruh Pendapatan Terhadap Jasa Go-Jek**

Dari penelitian ini diketahui bahwa pendapatan ( $\ln X_1$ ) berpengaruh signifikan terhadap permintaan layanan jasa transportasi Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administratif Jakarta Pusat. Tingkat pendapatan dari responden sangat bervariasi, ada yang berpendapatan tinggi atau sudah melebihi upah minimum dan adapula yang berpendapatan rendah atau masih berada dibawah upah minimum. Pengaruh harga memberi respon kecil pada pengguna jasa transportasi yang berpendapatan tinggi tetapi pengguna jasa transportasi berpendapatan rendah, perubahan harga akan mempengaruhi permintaan (hanafiah dan saeffudin, 1983). Menurut Warman, Firdaus dan Yusnita (2014) karakteristik penumpang angkutan untuk kelas menengah ke bawah cenderung sensitif terhadap perubahan tarif angkutan. Penumpang kelas menengah kebawah cenderung lebih memilih moda transportasi yang lebih murah.

Nasution (2004) menyatakan, bahwa apabila tingkat pendapatan jasa transportasi makin meningkat, maka permintaan jasa transportasi juga semakin meningkat, karena kebutuhan melakukan perjalanan tinggi atau semakin meningkat. Dari hasil estimasi diketahui bahwa pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan layanan jasa transportasi Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administratif Jakarta Pusat. Hal tersebut dilihat dari nilai t-hitung untuk pendapatan adalah (7,325207) yang lebih besar daripada nilai signifikansi (0,0000), artinya apabila pendapatan bertambah 1% maka permintaan layanan jasa transportasi Go-Jek (Go-Ride) akan meningkat sebanyak 0,791238 persen perbulan. Pada penelitian ini, mayoritas responden telah memiliki tingkat pendapatan yang cukup tinggi serta memiliki anggaran untuk biaya transportasi yang cukup besar sehingga dirasa cukup mampu untuk menikmati jasa Go-Jek dalam aktifitas sehari-hari. Dari angka tersebut diketahui bahwa jasa Go-Jek merupakan barang kebutuhan pokok dengan nilai elastisitas 0,8 (mendekati barang mewah yang memiliki nilai elastisitas pendapatan sebesar 1). Untuk barang kebutuhan pokok semakin tingginya pendapatan konsumen masih memengaruhi terhadap peningkatan permintaan, namun sampai batas tertentu. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Herry Judhi Pratikno (2006) dengan judul Intensitas penggunaan Jasa Angkutan Umum (studi kasus angkutan umum bus antar kota dalam provinsi non ekonomi jurusan Semarang –Solo) dimana berdasarkan penelitian tersebut, pendapatan berpengaruh positif terhadap penggunaan jasa angkutan umum.

#### **4.6.2. Pengaruh Tarif Go-Jek Terhadap Permintaan Jasa Go-Jek**

Berdasarkan tabel 4.27, tarif atau biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) mempunyai pengaruh yang negatif terhadap permintaan jasa layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) selama satu bulan

terakhir. Hal tersebut dapat dilihat dari koefisien regresinya yang bernilai sebesar  $-0,376250$  yang berarti bahwa apabila tarif atau biaya mengalami kenaikan sebesar 1%, maka permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride) selama satu bulan akan mengalami penurunan sebesar 0,38%, begitu pula sebaliknya. Berdasarkan nilai elastisitas yang dihasilkan, jasa Go-Jek termasuk kedalam jenis barang inelastis, jika terjadi kenaikan harga (1%), hal ini hanya berpengaruh kecil terhadap permintaan jasa Go-Jek (0,38% atau kurang dari 1%). Hal ini menunjukkan bahwa jasa Go-Jek merupakan barang yang dibutuhkan oleh masyarakat karena naiknya harga, terutama pada jam-jam sibuk, masyarakat masih menggunakannya karena harganya dirasa masih dalam toleransi konsumen. Ditambah lagi dengan adanya potongan harga 20% jika menggunakan Go-Pay tentu akan meringankan biaya yang dikeluarkan oleh konsumen dalam menggunakan jasa Go-Jek.

Berdasarkan dari tabel 4.27 diketahui bahwa tarif memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride). Hal ini berarti hipotesis yang menyatakan bahwa tarif Go-Jek (Go-Ride) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) dapat dibuktikan. Hal tersebut sesuai dengan teori permintaan yang menyatakan bahwa apabila harga mengalami kenaikan maka permintaan cenderung menurun begitupun sebaliknya. Hasil dari penelitian ini pun sesuai dengan teori yang ada tentang hubungan antara harga dan permintaan. Seperti yang dikemukakan oleh Sukirno (2003) bahwa dalam hukum permintaan dijelaskan sifat hubungan antara permintaan suatu barang atau jasa dengan tingkat harganya dimana pada hakikatnya menyatakan bahwa semakin rendah harga suatu barang maka semakin banyak permintaan terhadap barang tersebut, sebaliknya jika semakin tinggi harga suatu

barang maka semakin sedikit permintaan terhadap barang tersebut. Dalam penelitian inipun tarif memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa pengaruh tarif dalam mempengaruhi keputusan masyarakat untuk menggunakan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) sangat kuat dan nyata.

Penetapan tarif Go-Jek yang transparan dan pemberian potongan harga dengan via Go-Pay dinilai cukup terjangkau bagi masyarakat Ibukota. Pemberian potongan harga dapat menekan biaya yang dikeluarkan sehingga memberikan manfaat bagi penggunaannya. Selain itu, pengguna Go-Jek langsung dapat naik dari tempat asal dan turun di titik akhir tujuan. Pengguna Go-Jek tidak perlu berganti-ganti moda transportasi sehingga hal tersebut juga dapat menekan biaya yang dialokasikan rumah tangga untuk menggunakan moda transportasi yang disediakan oleh publik. Pada penelitian ini juga dibuktikan bahwa mayoritas responden memiliki waktu tempuh yang relatif cepat untuk sampai ke tujuan ketika menggunakan jasa Go-Jek.

#### **4.6.3. Pengaruh Tarif Angkutan Kota Terhadap Permintaan Jasa Go-Jek**

Berdasarkan pada tabel 4.27, tarif angkutan kota mempunyai pengaruh yang positif terhadap permintaan layanan jasa layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) selama satu bulan terakhir. Hal tersebut dapat dilihat dari koefisien regresinya yang bernilai sebesar 0,06 yang berarti bahwa apabila tarif angkutan umum lainnya naik sebesar 1% maka permintaan jasa angkutan kota selama satu bulan akan mengalami kenaikan sebesar 0,06%, begitu pula sebaliknya.

Pada tabel 4.27 dapat diketahui pengaruh tarif angkutan kota berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride). Berdasarkan hal tersebut hipotesis yang menyatakan bahwa tarif angkutan kota berpengaruh positif dan signifikan dapat dibuktikan. Hal tersebut disebabkan oleh

umumnya masyarakat Ibukota lebih memilih menggunakan jenis moda transportasi yang lebih cepat, aman, dan nyaman contohnya seperti transportasi *online*. Pada penelitian ini dibuktikan bahwa mayoritas responden memiliki waktu tempuh yang lebih lama jika menggunakan angkutan kota untuk sampai tujuan. Meskipun dengan tarif yang lebih murah dibandingkan Go-Jek, akan tetapi masyarakat lebih memilih menggunakan Go-Jek, sebab Go-Jek dirasa lebih cepat untuk sampai tujuan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Citra Hilda Karissa pada tahun 2011 tentang permintaan jasa kereta api. Pada penelitian tersebut variabel harga tiket transportasi lain dalam hal ini adalah harga tiket travel berpengaruh positif terhadap permintaan jasa kereta api. Jika harga travel naik maka permintaan jasa kereta akan meningkat pula. Dalam penelitian ini pun variabel tarif angkutan kota berpengaruh positif terhadap permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride).

#### **4.6.4. Pengaruh Kepuasan Pelayanan Terhadap Permintaan Jasa Go-Jek**

Dari penelitian ini diketahui bahwa kualitas pelayanan (X4) berpengaruh signifikan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administratif Jakarta Pusat dan di dalam penelitian ini. Dari hasil estimasi juga diketahui bahwa kualitas pelayanan berpengaruh signifikan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) (LNQd) di Kota Administratif Jakarta Pusat. Nilai t-hitung untuk kualitas pelayanan (X4) adalah 3,221962 yang lebih besar daripada nilai signifikansi 0,0013, artinya apabila kepuasan pelayanan bertambah 1% maka permintaan jasa transportasi Go-Jek (Go-Ride) akan meningkat 0,302740 persen perbulan. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Abdul Darmanto pada tahun 2016 tentang Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi

Penyebrangan Antar Pulau di Kota Raha. Pada penelitian tersebut variabel kualitas pelayanan dalam berpengaruh positif terhadap permintaan jasa transportasi laut. Jika kualitas pelayanan naik maka permintaan jasa transportasi laut akan meningkat pula.

Dari penelitian ini, diketahui bahwa aspek kepuasan pelayanan yang dirasakan mayoritas responden adalah adanya faktor kecepatan, kenyamanan, dan keamanan. Faktor cepat, aman, dan nyaman yang dirasakan oleh responden sangat berperan penting pada perubahan preferensi masyarakat yang semula menggunakan angkutan kota dalam kesehariannya kemudian beralih menggunakan transportasi *online* atau dalam hal ini adalah Go-Jek. Kualitas pelayanan yang diberikan oleh Go-Jek mampu mengisi kekosongan yang selama ini tidak dirasakan oleh masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi umum.

#### **4.6.5. Pengaruh Jumlah Anggota Keluarga Terhadap Permintaan Jasa Go-Jek**

Pada tabel 4.27 Jumlah anggota keluarga mempunyai pengaruh positif terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) dalam kurun waktu satu bulan. Hal tersebut terlihat dari besaran koefisien regresinya yang bernilai 0.195535. Hal tersebut mengindikasikan bahwa apabila terjadi penambahan anggota dalam satu keluarga akan meningkatkan permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride) sebesar 0,19 persen. Hal tersebut sesuai dengan teori permintaan yang menyatakan jumlah penduduk (populasi) atau dalam hal ini jumlah anggota keluarga memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan suatu barang atau jasa. Selanjutnya, pada tabel 4.27 dapat diketahui pengaruh jumlah anggota keluarga berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administratif Jakarta Pusat. Berdasarkan hal tersebut hipotesis yang menyatakan bahwa jumlah anggota keluarga berpengaruh positif dan signifikan dapat dibuktikan.

Tidak dapat dipungkiri, jumlah penduduk yang tinggal di Ibukota Jakarta sangat banyak serta ditambah dengan jumlah penduduk yang melakukan aktifitas di Ibukota Jakarta dari kota-kota satelit pada hari-hari aktif bekerja membuat Provinsi Jakarta terlihat semakin padat. Semakin banyaknya penduduk dan padatnya aktifitas di Ibukota Jakarta mengindikasikan kebutuhan akan moda transportasi kian mendesak. Urgensi perihal percepatan dalam pembangunan infrastruktur guna mendukung baik sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan mengingat kebutuhan masyarakat untuk menjalankan berbagai aktifitas semakin kompleks di era modern ini.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Esmega (2008) yang dimuat dalam tesis yang berjudul Analisa Permintaan Angkutan Umum Penumpang Berdasar Bangkitan Lalu Lintas Perumahan (Studi Kasus Perumahan Pabean Kencana Kota Indramayu). Pada penelitian tersebut jumlah anggota keluarga berpengaruh positif terhadap jumlah bangkitan pergerakan angkutan umum. Jika terjadi penambahan anggota keluarga maka jumlah pergerakan menggunakan angkutan umum juga akan bertambah.

#### **4.6.6. Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua dan Roda Empat Terhadap Permintaan Jasa Go-Jek**

Pada tabel 4.27 kepemilikan kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat mempunyai pengaruh yang negatif terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) selama satu bulan terakhir. Hal tersebut dapat dilihat dari koefisien regresinya yang bernilai sebesar  $-0,105351$  ( $\text{LnX}_6$ ) dan  $-0,090306$  ( $\text{LnX}_7$ ). Hal tersebut berarti bahwa apabila masyarakat yang awalnya tidak memiliki kendaraan pribadi kemudian memiliki kendaraan pribadi akan mengurangi permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride) sebesar  $0,105351$  persen untuk kepemilikan kendaraan roda dua dan sebesar  $0,090306$  persen untuk kepemilikan kendaraan



roda empat. Kemudian dari tabel 4.27 dapat diketahui pengaruh kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride). Berdasarkan hal tersebut hipotesis yang menyatakan bahwa kepemilikan kendaraan roda dua dan roda empat berpengaruh negatif dan signifikan dapat dibuktikan. Kendaraan pribadi sangat mempengaruhi permintaan jasa Go-Jek (Go-Ride), dimana masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadinya dibandingkan menggunakan moda transportasi yang sudah disediakan oleh publik.

Tidak dapat dipungkiri, jumlah kendaraan bermotor kian bertambah dari tahun ke tahun di Ibukota Jakarta. Pada tabel 4.4 menunjukkan jumlah kendaraan umum baik roda 2 maupun roda 4 terus bertambah, disisi lain jumlah angkutan umum seperti bus dan taksi mengalami penurunan dalam dua tahun terakhir. Semakin mudahnya mendapatkan akses kendaraan pribadi seperti kredit murah disinyalir menjadi satu sebab pertambahan kepemilikan kendaraan milik pribadi. Hal ini berimplikasi kepada kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi yang telah disediakan oleh publik yang tentu akan memperparah kondisi kemacetan yang terjadi di Ibukota.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Muqtadir (2016) yang menunjukkan kendaraan pribadi berpengaruh negatif terhadap permintaan jasa angkutan kota, yang berarti masyarakat merasakan dengan menggunakan kendaraan pribadi lebih efektif daripada menggunakan jasa angkutan kota. Selanjutnya, Karim, *et al* (2014) yang dimuat dalam jurnal dengan judul *Made Choice Between Private and Public Transport in Klang Valley, Malaysia* mengemukakan bahwa salah satu alasan utama dibalik rendahnya minat menggunakan transportasi publik ialah adanya dependensi dalam menggunakan moda kendaraan pribadi. Hal tersebut terdapat kesesuaian dengan hasil penelitian ini dimana pada penelitian ini variabel kepemilikan

kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan Go-Jek di Kota Administrasi Jakarta Pusat.