

**DETERMINAN PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI
ONLINE GOJEK (LAYANAN GO-RIDE)
(Studi Kasus di Kota Administrasi Jakarta Pusat)**

JURNAL ILMIAH

Disusun Oleh :

**Dimas Andaru
135020100111019**



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL

Artikel Jurnal dengan judul :

" DETERMINAN PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI ONLINE GO-JEK (LAYANAN GO-RIDE) (STUDI KASUS DI KOTA ADMINISTRATIF JAKARTA PUSAT)"

Yang disusun oleh :

Nama : Dimas Andaru
NIM : 135020100111019
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel Jurnal tersebut dibuat sebagai *persyaratan ujian skripsi* yang di pertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 15 Februari 2018

Malang, 20 Februari 2018

Dosen Pembimbing,



Dr. Iswan Noor, SE., ME.

NIP. 19590710 198303 1 004

Determinan Permintaan Jasa Transportasi *Online Go-Jek (Layanan Go-Ride)* (Studi Kasus di Kota Administratif Jakarta Pusat)

Dimas Andaru

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya Malang

Email: dimsandr@gmail.com

ABSTRAK

Perkembangan ekonomi digital di Indonesia mengakibatkan beberapa kegiatan di sektor ekonomi mengalami *disruptive*. Pada satu sisi, hadirnya *disruptive* ekonomi akan memberikan peluang bagi beberapa jenis industri baru, seperti halnya jasa transportasi *online* Go-Jek. Disisi lain, hal tersebut memberikan dampak yang kurang menguntungkan bagi industri yang telah lebih dulu ada, seperti halnya jasa transportasi konvensional jenis angkutan kota (angkot). Sepak terjang dari Perusahaan Go-Jek tidak selalu berjalan mulus, bahkan seringkali diwarnai oleh pro dan kontra. Hingga, puncak dari kontra tersebut adalah menimbulkan sejumlah konflik besar yang terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Namun, pada saat yang sama pertumbuhan persentase jumlah permintaan layanan Go-Jek terus meningkat secara signifikan, hingga mencapai 20 juta pemesanan per Juni 2016 dan kini Perusahaan Go-Jek telah dinobatkan sebagai perusahaan digital dengan nilai valuasi terbesar di Indonesia. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi layanan jasa Go-Jek khususnya layanan *Go-Ride*, serta untuk melihat faktor-faktor apa saja yang berpengaruh secara dominan.

Analisis yang dilakukan adalah analisis kuantitatif dengan menggunakan regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh variabel-variabel yang telah ditentukan. Pada hasil penelitian ini, terdapat hubungan positif untuk variabel pendapatan, tarif/biaya moda lain, kepuasan pelayanan, dan jumlah anggota keluarga terhadap permintaan jasa Go-Jek. Sedangkan, untuk variabel tarif/biaya Go-Jek, kepemilikan kendaraan roda 2, dan kepemilikan kendaraan roda 4 memiliki hubungan negatif terhadap permintaan jasa Go-Jek. Keseluruhan variabel bebas dalam model ini memiliki pengaruh signifikan baik secara parsial maupun simultan terhadap permintaan jasa Go-Jek.

Kata kunci: ekonomi digital, disruptive ekonomi, permintaan jasa Go-jek, regresi linier berganda.

A. PENDAHULUAN

Pembaharuan sistem ekonomi yang disebabkan oleh kemajuan teknologi digital menjadikan dunia seakan-akan tidak memiliki ruang dan batasan. Semakin mudahnya orang-orang dalam mengakses informasi yang lebih transparan membuat aktifitas perdagangan dapat dilakukan dimana saja dan kapan saja dengan waktu yang lebih *flexible* serta dipermudah dengan sistem pembayaran yang lebih ramah. Tapscott (1995), seorang ahli ekonomi digital, dalam bukunya yang berjudul “Digital Economy” telah lebih dulu menyebut perubahan ini sebagai era digitalisasi ekonomi. Tapscott (1998), mengatakan ekonomi digital merupakan suatu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sosiopolitik dan sistem ekonomi, serta berperan sebagai wadah yang mencakup berbagai macam informasi dan kapasitas komunikasi. Oleh sebab itu, ekonomi digital dipercaya menjadi penopang pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Di Indonesia, demam digitalisasi ekonomi berkembang sangat cepat. Tidak dapat dipungkiri, negara yang telah memiliki penduduk sebanyak 261 juta atau terbanyak ke-4 di dunia (World Bank, 2016), menjadikan Indonesia sebagai pasar yang sangat potensial bagi pertumbuhan perdagangan digital. Tentunya, pertumbuhan ekonomi digital tidak dapat dipisahkan dengan jumlah pengguna internet yang kian bertambah secara signifikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2016, Kominfo mencatat jumlah pengguna internet di Indonesia meningkat cukup signifikan, yakni sudah mencapai angka 139 juta jiwa (Kominfo, 2017). Terlebih lagi, pertumbuhan jumlah pengguna internet Di Indonesia juga didukung oleh tingginya angka kepemilikan ponsel pintar yang jumlahnya mencapai

47 persen dari total populasi. Selain itu, keberadaan masyarakat kelas menengah di Indonesia yang terus meningkat pasca krisis moneter terjadi dinilai sangat mendukung pembangunan ekonomi melalui sisi permintaan konsumen.

Sangat potensialnya pasar digital dan meningkatnya masyarakat kelas menengah Di Indonesia, mendukung hadirnya inovasi dalam bisnis digital, seperti perusahaan berbasis teknologi (*startup*). Salah satu *start-up* yang telah berkembang di Indonesia dan menjadi fenomena tersendiri adalah Go-Jek. Perusahaan Go-jek Indonesia adalah *startup* yang bergerak di sektor jasa transportasi *online* yang telah didirikan pada tahun 2010 oleh Nadiem Makarim. Tidak dapat dipungkiri, hadirnya layanan jasa Go-Jek di masyarakat menimbulkan suatu perdebatan pro dan kontra hingga akhirnya menimbulkan konflik horizontal yang terjadi dengan supir angkutan kota (Angkot) di beberapa kota besar di Indonesia seperti Jakarta. Namun, terlepas dari permasalahan tersebut persentase pertumbuhan permintaan layanan jasa Go-Jek terus meningkat secara signifikan hingga mencapai 20 juta pemesanan per Juni 2016 (Tech In Asia, 2017) dan kini Perusahaan Go-Jek telah dinobatkan sebagai perusahaan digital dengan nilai valuasi terbesar di Indonesia.

Berdasarkan kondisi yang telah diuraikan, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Determinan Permintaan Jasa Transportasi *Online* Go-Jek (Layanan Go-Ride) (Studi Kasus di Kota Administratif Jakarta Pusat).

B. KAJIAN PUSTAKA

Teori Permintaan

Menurut Samuelson dan Norddhaus (1997) permintaan dapat didefinisikan sebagai hubungan antara kuantitas barang yang diminta dengan harga komoditi, dengan menganggap faktor lain konstan. Menurut Noer (2008) permintaan (*demand*) dapat diartikan sebagai barang atau jasa yang rela dan mampu dibeli oleh konsumen selama waktu tertentu, berdasarkan kondisi-kondisi tertentu. Dapat disimpulkan dari berbagai pengertian diatas, permintaan adalah suatu hubungan antara jumlah barang yang diminta pada tingkatan harga tertentu pada suatu periode waktu.

Menurut Rahardja dan Manurung (2008) permintaan suatu barang dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu:

1. Harga barang itu sendiri
2. Harga barang lain yang terkait
3. Tingkat pendapatan per kapita
4. Selera atau kebiasaan
5. Jumlah Penduduk
6. Perkiraan harga di masa mendatang
7. Distribusi pendapatan
8. Usaha-usaha produsen meningkatkan penjualan

Teori Permintaan Jasa Transportasi

Rustian (1987) mengatakan permintaan untuk jasa transportasi dapat disebut sebagai *derived demand*, yang berarti jasa transportasi dibutuhkan tergantung dari naik turunnya kegiatan ekonomi yang memerlukan jasa angkutan. Dalam sistem ekonomi, apa yang terjadi di satu sektor memiliki dampak kepada sektor lainnya, misalnya seseorang membeli produk tas, pembelian tas tersebut akan memicu permintaan untuk kegiatan manufaktur, ekstraksi sumber daya, dan juga transportasi. Haryono (2010) menambahkan permintaan jasa transportasi adalah hal yang sangat dipengaruhi oleh kualitas pelayanan.

Selanjutnya, Nasution (2004) menjelaskan hal-hal yang dapat memengaruhi permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan jenis angkutan transpor, antara lain:

1. Pendapatan konsumen jasa angkutan
2. Tarif transpor
3. Kecepatan angkutan
4. Kualitas pelayanan

C. METODE PENELITIAN

Populasi Penelitian dan Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini adalah penelitian dengan jenis kuantitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari responden melalui pembagian kuisioner. Populasi pada penelitian ini adalah orang-orang yang menggunakan jasa Go-Jek (Go-Ride) yang berada di Jakarta Pusat, dengan jumlah sampel sebanyak 80 orang (dengan teori Roscoe). Penelitian ini menggunakan teknik *non probability* sampling dengan metode *incidental*.

Metode Analisis

Analisis data dilakukan dengan metode regresi linear berganda dengan bantuan software E-Views versi 9.0 dengan analisis uji asumsi klasik, uji signifikansi, dan uji determinasi. Dengan model penelitian sebagai berikut:

$$\text{LnQd} = \alpha + \beta_1 \text{LnX1} + \beta_2 \text{LnX2} + \beta_3 \text{LnX3} + \beta_4 \text{X4} + \beta_5 \text{LnX5} + \beta_6 \text{LnX6} + \beta_7 \text{LnX7} + \epsilon$$

Keterangan:

LnQd	: Rata-rata permintaan layanan jasa Go-Jek (per bulan)
α	: Konstanta
$\beta_1 - \beta_7$	: Koefisien
LnX1	: Pendapatan keluarga (per bulan)
LnX2	: Biaya menggunakan jasa Go-Jek (per bulan)
LnX3	: Biaya menggunakan jasa Angkot (per bulan)
X4	: Kepuasan pelayanan menggunakan jasa Go-Jek
LnX5	: Jumlah anggota keluarga
LnX6	: Kepemilikan kendaraan roda 2
LnX7	: Kepemilikan kendaraan roda 4
ϵ	: Error term

D. HASIL PENELITIAN

Analisis Hasil Regresi Linier Berganda

Dari pengolahan data dengan permintaan jasa Go-Jek sebagai variabel dependen dan pendapatan, tarif/biaya Go-Jek, tarif moda lain (angkot), kepuasan pelayanan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan roda 2 dan kepemilikan kendaraan roda 4 sebagai variabel independen, diperoleh hasil sebagai berikut:

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

Uji F

Keseluruhan variabel independen dikatakan memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen apabila nilai Prob F Statistic $< \alpha$. Nilai Prob F Statistic yang dihasilkan sebesar 0.000000 yang berarti masih lebih kecil dari tingkat alpha yang digunakan yaitu sebesar 5%, hal ini mengindikasikan bahwa keseluruhan variabel bebas dalam model ini yang terdiri dari :

LnX1: Pendapatan
LnX2: Biaya Go-Jek
LnX3: Biaya Angkot
X4 : Kepuasan Pelayanan
LnX5: Jumlah Anggota Keluarga

LnX6:Kepemilikan Kendaraan roda Dua
 LnX7:Kepemilikan Kendaraan Roda Empat
 Berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu variabel permintaan jasa Go-Jek (LnQd) di Kota Administratif Jakarta Pusat pada periode tersebut.

Uji T

Uji t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual terhadap variabel dependen. Variabel independen dianggap memiliki pengaruh terhadap variabel dependen apabila nilai probabilitas yang dihasilkan $< \alpha$ (0,05). Maka diperoleh hasil uji t yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 1. Hasil Uji T

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

Sumber: Data primer diolah, 2017

Pengujian mengenai ada tidaknya pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat dapat dijelaskan sebagai berikut :

LnQd = 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.

β_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*).

β_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*).

β_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*).

β_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*).

β_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*).

β_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*).

β_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.

Uji R²

Uji R² digunakan untuk mengukur besarnya kemampuan variabel bebas dalam menerangkan variabel terikat. Secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel 1.2 Dibawah ini:

Tabel 2. Hasil Uji R²

Variabel Bebas	Variabel Terikat	Koefisien Determinasi R ²
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

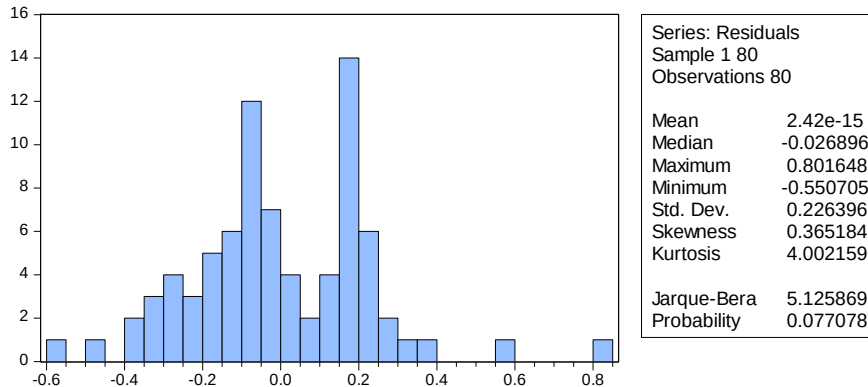
Sumber: Data primer diolah, 2017

Koefisien determinasi *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.

Uji Normalitas

Berdasarkan hasil analisis yang didapatkan dapat dilihat bahwa nilai $p\text{-value (probability)}$ adalah 0,077078 sedangkan nilai α sebesar 0,05 sehingga $p\text{-value (probability)} > \alpha$ (0,077078 > 0,05). Hasil pengujian normalitas menghasilkan kesimpulan bahwa H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya pada tingkat kepercayaan 95% *error term* model penelitian ini terdistribusi normal. Mengenai hasil yang dihasilkan selengkapnya dapat dilihat sebagai berikut:

Grafik 1. Hasil Uji Normalitas



Sumber: Data primer diolah, 2017

Uji Autokorelasi

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 α 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 3. 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

Uji Multikolinearitas

Pengujian multikolinearitas pada penelitian ini menggunakan uji *Variance Inflation Factor* (VIF). Dari hasil pengujian yang didapatkan, 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. Untuk hasil yang didapatkan terlihat dari table dibawah ini:

Tabel 4. 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

Uji Heteroskedastisitas

Dari hasil pengujian yang didapatkan, diketahui nilai $p\text{-valueObs} \cdot R\text{-square} < \alpha$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Maka berdasarkan uji Breusch-Pagan-Godfrey pada penelitian ini nilai $p\text{-valueObs} \cdot R\text{-square}$ sebesar 0,5753, sedangkan nilai α yang digunakan pada penelitian ini sebesar 0,05 sehingga $p\text{-valueObs} \cdot R\text{-square} > \alpha$ (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. Hasil pengujian dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5. 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

Pembahasan

Dapat dilihat pada tabel 1.7 mengenai gambaran umum subyek penelitian ini. Berdasarkan variabel pendapatan, mayoritas responden telah memiliki tingkat pendapatan yang cukup tinggi sehingga dirasa cukup mampu untuk menikmati jasa Go-Jek dalam aktifitas sehari-hari. Dari hasil analisis regresi yang telah dilakukan diketahui bahwa jasa Go-Jek merupakan barang kebutuhan pokok dengan nilai elastisitas 0,8 (mendekati barang mewah yang memiliki nilai elastisitas pendapatan sebesar 1). Semakin mendekati angka 1 atau jika nilai elastisitas pendapatannya semakin positif maka berarti naiknya tingkat pendapatan responden akan meningkatkan kecenderungan untuk menggunakan layanan jasa Go-Ride.

Tabel 6. Gambaran Umum Karakteristik Mayoritas Responden

Variabel	Kriteria	Persentase (%)
Permintaan Go-Jek	10-20x Trip	47,5
Pendapatan	> Rp 5.000.000,-	53,75
Tarif/Biaya Go-Jek	> Rp 200.000,-	50
Tarif/Biaya Moda Lain (Angkot)	> Rp 200.000,-	36,25
Kepuasan Pelayanan	Puas	80
Jumlah Anggota Keluarga	> 4 Orang	52,2
Kepemilikan Kendaraan Roda 2	2 Unit	38,75
Kepemilikan Kendaraan Roda 4	1 Unit	41,25

Sumber: Data primer diolah, 2017

Berdasarkan variabel tarif/biaya Go-Jek, sesuai dengan hukum permintaan, variabel tarif/biaya memiliki hubungan yang negatif dengan permintaan Go-Ride. Dari analisis yang dilakukan, diketahui 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. Untuk variabel tarif/biaya moda lain (angkot), dari hasil analisis yang dilakukan, diketahui bahwa variabel ini memiliki hubungan yang searah atau positif terhadap permintaan jasa Go-Ride. Yaitu berarti bahwa jasa angkot dapat disebut sebagai barang substitusi bagi masyarakat di Kota Administratif Jakarta Pusat. Pada Umumnya masyarakat Ibukota lebih memilih moda transportasi yang lebih cepat, aman dan nyaman, contohnya seperti transportasi *online*.

Untuk variabel kepuasan pelayanan, dari analisis yang dilakukan terdapat hasil bahwa kepuasan pelayanan memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan Go-Ride. Hal ini dapat diartikan, bahwa semakin puas responden dengan layanan yang diberikan oleh mitra Go-Ride, maka hal ini akan meningkatkan kecenderungan responden untuk tetap menggunakan layanan jasa Go-Ride. Sama halnya dengan variabel kepuasan pelayanan, variabel jumlah anggota keluarga juga memiliki hubungan yang positif terhadap permintaan Go-Ride. Semakin banyaknya anggota dalam satu keluarga memungkinkan untuk memiliki tingkat mobilitas yang lebih tinggi. Semakin banyaknya anggota keluarga juga berarti semakin banyak aktifitas produktif yang harus dilakukan, dan tentu hal ini akan berkaitan dengan kebutuhan akan menggunakan transportasi. 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.

Variabel kepemilikan kendaraan baik roda dua maupun roda empat, keduanya memiliki hubungan yang negatif terhadap permintaan jasa Go-Ride. Semakin banyaknya moda kendaraan pribadi yang dimiliki oleh keluarga, maka hal ini tentu akan semakin mengurangi minat responden

untuk menggunakan jasa transportasi umum maupun *online*. Hasil data yang dirilis oleh BPS Provinsi Jakarta pada tahun 2017 menyatakan bahwa kendaraan bermotor yang terdaftar di Provinsi Jakarta terus menerus bertambah setiap tahunnya dari tahun 2012 hingga 2016, terutama untuk sepeda motor dan mobil penumpang yang pertumbuhannya mencapai 5-6%. Namun, disisi lain kendaraan umum terus berkurang dalam dua tahun terakhir (2015-2016) hingga menunjukkan angka pertumbuhan yang negatif (-10,76% dan -0,76%). 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.

E. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel Pendapatan, Tarif/Biaya Moda lain (Angkot), Kepuasan Pelayanan, dan Jumlah Anggota Keluarga berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan Go-Jek di Jakarta Pusat.
2. Variabel Tarif/Biaya Go-Jek dan Kepemilikan Kendaraan baik roda 2 dan 4 berpengaruh negatif signifikan terhadap permintaan Go-Jek di Jakarta Pusat.
3. Dalam penelitian ini keseluruhan faktor yaitu, pendapatan, tarif Go-Jek, tarif angkutan kota, kepuasan pelayanan, jumlah anggota keluarga, serta kepemilikan kendaraan pribadi roda dua dan roda empat baik secara parsial maupun simultan berpengaruh secara signifikan atau dominan terhadap permintaan layanan jasa Go-Jek (Go-Ride) di Kota Administrasi Jakarta Pusat.

Saran

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian di atas, maka pada bagian ini dikemukakan beberapa saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada para penyedia layanan jasa transportasi untuk selalu meningkatkan kualitas pelayanan jasa yang diberikan. Karena pada penelitian ini mayoritas responden menyukai pelayanan yang cepat, aman, dan nyaman dalam menggunakan jasa transportasi.
2. Diharapkan kepada Pemerintah Di Ibukota Jakarta untuk segera menetapkan Undang-Undang yang juga mengatur moda transportasi *online* karena banyak masyarakat yang berminat menggunakan transportasi *online* serta untuk menghindari terjadinya konflik yang berkelanjutan.
3. Diharapkan kepada Pemerintah Pusat untuk memerhatikan jumlah kendaraan milik pribadi yang kian meningkat setiap tahunnya.
4. Menyegerakan revitalisasi terhadap angkutan kota agar dapat bersaing
5. Penelitian ini memiliki keterbatasan terhadap barang substitusi yang dibandingkan. Diharapkan untuk penelitian selanjutnya agar menggunakan ojek konvensional ataupun ojek *online* lainnya sebagai pembanding.

DAFTAR PUSTAKA

- APJII. 2016. Penetrasi & Perilaku Pengguna Internet Indonesia. Jakarta. APJII.
- A. Samuelson, Paul dan Nordhaus. 1997. Mikroekonomi. Jakarta. Erlangga.
- Bank Dunia. 2017. Total Populasi Dunia Tahun 1960-2016. (<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>, diakses online pada tanggal 15 Januari 2018.)
- BPS. 2017. Data Statistik Transportasi Jakarta. Jakarta. Badan Pusat Statistik Provinsi Jakarta.
- Kamaluddin, Rustian. 1987. Ekonomi Transportasi. Jakarta. Ghalia Indah
- Katadata. 2017. Go-Jek Startup Dengan Pendanaan Terbesar di Indonesia. (<http://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/03/16/gojek-startup-dengan-pendanaan-terbesar-di-indonesia>, diakses online 8 November 2017)
- Kominfo. 2016. Pengguna Internet Indonesia Nomor Enam Di Dunia. (https://kominfo.go.id/content/detail/4286/pengguna-internet-indonesia-nomor-enam-dunia/0/sorotan_media, diakses online 8 November 2017).
- Landes, S. David. 1998. *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich And Some So Poor*. Cambridge. Harvard.
- Lee, Terence. 2016. *Go-Jek's Critical Numbers Leaked: Here It's Response*. (<https://www.techinasia.com/gojeks-numbers-leaked>, diakses online pada 8 November 2017)
- Noer. 2008. Permintaan dan Penawaran. Jakarta. Rineka Cipta.
- Nasution, M. Nur. 2004. Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia. Bogor.
- OECD. 2013. "Communication-Outlook-2013". (<http://www.oecd.org/sti/broadband/communications-outlook.htm>, diakses Online pada tanggal 5 Juni 2017].
- Rahardja, Pratama dan Manurung. 2008. Pengantar Ilmu Ekonomi: Mikroekonomi & Makroekonomi), Edisi Ketiga. Jakarta. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

- Sugiyono. 2009. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung. ALFABETA.
- Tapscott, Don. 1996. *The Digital Economy: Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence*. New York. McGraw-Hill Companies.
- Tapscott, Don. 1998. *Growing Up Digital. The Rise of the Net Generation*. New York. McGraw-Hill Companies.