

EFEKTIVITAS PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE DI BANDARA RADEN INTAN II LAMPUNG

Gustaf Gautama

Prodi Teknik Sipil Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai
E-mail : Gustafgautama70@gmail.com

ABSTRAK

Untuk saat ini kendaraan pribadi baik roda empat ataupun roda dua yang dioperasikan sebagai moda transportasi yang pemesanannya dilakukan dengan aplikasi secara *online* dan bertujuan untuk mempermudah akses pengguna. Transportasi *online* memiliki banyak kelebihan seperti pemesanan dengan tarif yang relatif lebih murah, waktu perjalanan yang singkat dan langsung menuju ke lokasi tujuan melalui aplikasi.

Transportasi *online* juga menimbulkan berbagai dampak negatif, salah satunya adalah kerusuhan antara transportasi *online* sehingga membuat masyarakat mempunyai pilihan moda mana yang paling tepat digunakan dalam mendukung aktivitasnya.

Penggunaan perhitungan penelitian dengan aplikasi SPSS diperoleh nilai sig <0,05 dan nilai F hitung sebesar 168,972 lebih besar dari Ftabel 1,97. Dan dapat disimpulkan bahwa komponen faktor pemilihan moda berpengaruh nyata terhadap moda transportasi online yang digunakan sehingga model dapat digunakan secara dinamis.

Didapat hasil uji regresi diperoleh nilai T hitung > T tabel yaitu 8,823 > 0,519 dan nilai sig (0.00) < 0,05 yang berarti bahwa variable bebas (X) berpengaruh terhadap variable terikat (Y). Hal ini membuktikan bahwa komponen faktor pemilihan moda berpengaruh terhadap moda transportasi yang dipilih oleh pengguna. Faktor pemilihan moda transportasi online baik Go-jek maupun Grab menjadi tolak ukur bagi pengguna moda untuk menentukan moda yang dipilih menuju Bandara Raden Intan II Lampung.

Kata Kunci : Transportasi Online, Bandara, SPSS

PENDAHULUAN

Bandar Lampung adalah sebuah kota di Indonesia sekaligus ibu kota dan kota terbesar di Provinsi Lampung. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah daratan 169,21 km² yang terbagi ke dalam 20 Kecamatan dan 126 Kelurahan dengan populasi penduduk 1.015.910 jiwa (berdasarkan data tahun 2017). Saat ini kota Bandar Lampung merupakan pusat jasa, perdagangan, dan perekonomian di provinsi Lampung (bandar.lampung.kota.go.id).

Ketersediaan jasa transportasi berkolerasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam

masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

Paradigma saat ini berperan penting dalam pemenuhan kebutuhan manusia yang beragam, seperti kebutuhan akan pendidikan, kesehatan, ekonomi, budaya, wisata dan lain-lain. Sekarang

telah tersedia berbagai macam pilihan kendaraan/moda untuk mencapai tempat tujuan baik kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor serta angkutan umum (bus, kereta api). Seiring dengan kemajuan teknologi dan pentingnya peran transportasi dalam kehidupan sehari-hari maka terciptalah transportasi berbasis *online*.

Transportasi *online* secara umum merupakan kendaraan pribadi baik roda empat ataupun roda dua yang dioperasikan sebagai moda transportasi yang pemesanannya dilakukan dengan aplikasi secara *online* dan bertujuan untuk mempermudah akses pengguna. Transportasi *online* memiliki banyak kelebihan seperti pemesanan yang lebih mudah melalui aplikasi, tarif yang relatif lebih murah, waktu perjalanan yang singkat dan langsung menuju ke lokasi tujuan.

Munculnya transportasi *online* juga menimbulkan berbagai dampak negatif, salah satunya adalah kerusuhan antara transportasi *online* Sehingga membuat masyarakat mempunyai pilihan moda mana yang paling tepat digunakan dalam mendukung aktivitasnya.

Berdasarkan hal tersebut akan dilakukan studi terhadap probabilitas pemilihan transportasi *online*. Dengan mengetahui perilaku perjalanan yang mempengaruhi probabilitas pemilihan moda, maka para pembuat kebijakan dan penyedia jasa transportasi dapat menjadikan hasil penelitian ini sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan.

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi

Transportasi sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan

tertentu (Miro, 2004).

Transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan sesuatu baik barang ataupun manusia dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, menggunakan ataupun tanpa menggunakan sarana.

Dalam melakukan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan tersebut, manusia mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan dengan moda transportasi Ditinjau dari pemenuhan dari kebutuhan mobilitasnya, masyarakat pengguna transportasi umum dapat dibagi menjadi dua bagian utama (Salim, 1993), yaitu :

- a. Kelompok *choice*, adalah kelompok orang yang secara finansial mempunyai pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya.
- b. Kelompok *captive*, merupakan kelompok orang yang secara finansial ataupun kemampuan,

Perencanaan Transportasi

Konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini dan yang paling populer adalah “Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*)”. Perencanaan model ini adalah gabungan beberapa seri submodel yang masing-masing dilakukan dengan terpisah dan berurutan. Submodel tersebut adalah aksesibilitas, bangkitan dan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan, pemilihan moda, pemilihan rute dan arus lalu lintas dinamis.

Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*) tersebut (Tamin, 2000) antara lain:

1. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan

jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona dan jumlah pergerakan yang tertarik kesuatu zona. Inti dari trip generation adalah Besaran bangkitan tanpa menghiraukan kemana tujuannya/ Besar tarikan tanpa menghiraukan berasal dari mana.

Sehingga dalam tahap trip generation hanya ada sistem kegiatan

2. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*) adalah merupakan suatu tahapan pemodelan yang memperkirakan distribusi jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona asal (*origin*) menuju kesuatu zona tujuan (*destination*)
3. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*) adalah tahapan pemodelan untuk mendapatkan tingkat kecenderungan pelaku pergerakan menggunakan moda yang di pilih sebagai alat transportasi dan atau perbandingan pergerakan yang tertarik kesetiap moda yang tersedia bentuk atau nilai dari model trip ini adalah probabilitas pemilihan moda dibandingkan dengan moda lain.
4. Model Pemilihan Rute (*Trip Assignment Models*) adalah adanya perbedaan berdasarkan tujuan pergerakan yang menghasilkan penyebaran kendaraan pada masing-masing rute di sebut skotastik (Mempertimbangkan perannya) didalam pemilihan rute di dalam penelitian ini di batasi mengenai mode pemilihan moda transportasi saja.

Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*)

Tujuan dari pemodelan pemilihan moda adalah untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan suatu moda. Proses ini dilakukan memiliki maksud untuk menyesuaikan model pemilihan moda pada tahun mula

dengan mengetahui variabel peubah bebas (atribut) yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut

Model adalah sesuatu yang dapat menggambarkan ataupun mensituasikan keadaan sebenarnya yang ada di lapangan atau merupakan suatu media atau alat bantu yang digunakan untuk mencerminkan dan menyederhanakan suatu realita (dunia sebenarnya) secara matematis. Beberapa macam model :

1. Model verbal, yakni model yang menggunakan bentuk kalimat untuk menggambarkan keadaan.
2. Model fisik, yakni model yang skalanya lebih kecil untuk menggambarkan keadaan.
3. Model matematis, yakni model yang menggunakan persamaan matematis untuk menggambarkan keadaan. Model matematis digunakan pada perencanaan transportasi.

Moda Transportasi

Moda Transportasi atau Jenis Pelayanan Transportasi yang akan dibahas di dalam penelitian ini membahas angkutan tentang transportasi Go-jek dan Grab sehingga perlu dibicarakan secara tersendiri dan jelas. konvensional berupa taksi konvensional (Taksi Bandara) serta moda transportasi yang baru yaitu moda transportasi *online* (GO-car) sehingga perlu dibicarakan secara tersendiri dan jelas.

PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa

PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa atau yang lebih di kenal dengan Go-jek merupakan sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek perusahaan ini di dirikan pada tahun (2010) oleh Nadiem Makarim. Saat ini Go-jek telah tersedia di 50 Kota di Indonesia hingga bulan juni 2016, Aplikasi Go-jek sudah di unduh sebanyak hampir 10 juta kali di Google Play pada sistem operasi Android saat ini juga ada untuk IOS, di App Store. Go-jek juga menyediakan layanan pembayaran

digital yaitu Gopay, Layanan Go-jek juga memenuhi kebutuhan setiap hari, Saat ini Go-jek sedang terus melakukan ekspansi ke negara-negara di asia tenggara.

Go-jek sebagai Moda transportasi memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan.

Kelebihan yang di miliki Go-jek Sebagai berikut :

- Proses pemesanan cepat.
- Jenis pelayanan ada banyak sesuai dengan kebutuhan (GoSend, GoFood, GoRide, GoMart, GoShop, GoMed, GoBusway).
- Driver Gojek Sudah ada dimana-mana, jadi tidak usah khawatir.
- Apabila kamu tidak mempunyai uang cash, kamu bisa membayar dengan menggunakan Go-Pay.
- Apabila kamu menggunakan Gojek, tarif sudah fixed price. Penambahan tarif hanya terjadi pada saat rush hours.
- Efektif serta efisien bagi konsumen maupun driver.

Kekurangan yang dimiliki Go-jek sebagai berikut:

- Server Error.
- Tidak bisa memilih Driver.
- Tujuan sudah di tentukan, apabila ingin mengubah tujuan harus mebayar lebih.

Grab

Grab sebelumnya di kenal sebagai Grab Taxi merupakan salah satu platform O2O yang bermarkas di singapura dan paling sering digunakan di asia tenggara, menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makan, pengiriman-barang dan pembayaran menggunakan dompet digital. Saat ini Grab menyediakan layanan di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myanmar dan Kamboja Grab yakin bahwa setiap masyarakat di asia tenggara harus mendapatkan keuntungan dari ekonomi digital, dan perusahaan

memberikan akses untuk layanan transportasi yang aman dan terjangkau, layanan pesan antar makanan dan pengiriman barang, serta layanan pembayaran mobile dan finansial.

METODE PENELITIAN

Persiapan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian langsung ke lapangan diperlukan suatu persiapan penelitian. Persiapan dalam penelitian ini terdiri dari :

Studi Literatur

Melakukan studi literatur tentang penelitian transportasi yang sudah dilakukan pada buku-buku dan jurnal penelitian guna memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan penelitian ini.

Penetapan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Bandara Radin Inten II Brantiraya, Natar, Kabupaten Lampung Selatan, Lampung.

Peralatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan peralatan sebagai berikut :

- a. Lembar kusioner dan alat tulis untuk membantu pengamat dalam pengumpulan data.
- b. Asisten Pengamat, untuk membantu peneliti dalam melakukan survei wawancara, memberikan dan mengumpulkan kembali lembar kusioner.
- c. Komputer yang berguna untuk mengolah data.

Survei Pendahuluan

Untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam penelitian ini perlu dilakukan suatu survei pendahuluan sebelum penelitian yang sebenarnya. Survei pendahuluan ini dilakukan dengan tujuan :

- a. Menentukan lokasi penelitian pada

- saat survei sebenarnya.
- b. Melakukan pengamatan pada kondisi operasi di lapangan guna menentukan metode survei yang akan dilakukan.
 - c. Memeriksa apakah jumlah sampel telah memadai.
 - d. Meneliti kesesuaian dan kelengkapan kusioner yang akan digunakan.

Penentuan Jumlah Sampel

Jumlah populasi dalam penelitian ini diambil dari jumlah rata-rata penumpang di Bandara Raden Inten II dalam satu hari. Menurut data yang diperoleh dari berita resmi statistik Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. Jumlah penumpang pesawat udara yang berangkat dari Bandara Raden Inten II pada Agustus 2019 sebanyak 97.034 orang. Berdasarkan data tersebut maka jumlah rata-rata penumpang di Bandara Raden Inten II dalam satu hari sebanyak 3234 orang. Berdasarkan data tersebut maka jumlah sampel dapat ditentukan dengan rumus berikut t :

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

Dimana :

- n = Prakiraan besar sampel
- N = Prakiraan besar populasi
- E = Batas toleransi kesalahan (error toleran)

Jumlah Populasi (N) = 3.234 orang
Tingkat akurasi yang di inginkan adalah 90% maka batas toleransi kesalahan e = 10%

$$n = \frac{3.234}{1+(3.234 \times 0,1^2)} = 97,0005$$

Dibulatkan menjadi 97 orang sampel minimum untuk masing- masing pilihan moda. Penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel dengan teknik *non-probability sampling* dengan sub teknik sampling *Quota Sampling*. Karakteristik sampel yang

ditentukan merupakan pelaku perjalanan *captive*.

Analisa regresi linier berganda

Analisis regresi linier berganda merupakan hubungan yang secara linear terhadap dua atau lebih variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini digunakan untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, dengan masing- masing variabel independen dapat berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi *value* dari variabel dependen jika nilai variabel independen mengalami penurunan atau kenaikan.

Rumus regresi linier berganda berikut :

$$U = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_n X_n$$

Melalui langkah-langkah dalam metode regresi dengan menggunakan alat bantu program statistik SPSS akan diperoleh persamaan regresi, sehingga dapat dianalisis.

Variabel diperlukan sebagai dasar penyusunan kusioner penelitian. Bentuk pertanyaan kusioner direncanakan untuk mengetahui kondisi eksisting dan karakteristik umum pengguna jasa angkutan dan preferensi responden terhadap pilihan moda. variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi penumpang dalam menentukan moda transportasi dalam penelitian ini terdiri dari :

- a. Variabel bebas (*Independent Variabel*)

Penentuan variabel bebas dalam penelitian ini memiliki pengaruh dengan variabel tidak bebas (*dependent variabel*). Variabel-variabel tersebut yang akan dijadikan variabel hipotesa yang diberi simbol X. Dalam penelitian ini variabel bebas adalah faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi, yaitu :

1. Sampel (Y)
2. Tarif (X1)

3. Kemudahan mendapatkan moda (X2)
 4. Cepat mendapat moda(X3)
 5. Keamanan(X4)
 6. Kenyamanan(X5)
 7. Kualitas Pelayanan (X6)
 8. Kepastian mendapatkan moda/ ketersediaan moda (X7)
 9. Utilita/ Prasaranan moda
- b. Variabel terikat (*dependent variabel*)
Variabel terikat yang ditentukan dalam penelitian ini adalah jenis moda transportasi yang menjadi alternatif untuk digunakan dalam perjalanan menuju Bandara Raden Inten II. Variabel ini terdiri dari Angkutan Transportasi *Online* (Go-jek dan Grab).

Pembuatan Kusioner

Untuk mendapatkan data primer berupa data-data guna mengetahui probabilitas pemilihan moda maka dilakukan survei pada penumpang pesawat menuju Bandara Raden Inten. Dalam melaksanakan survei maka diperlukan panduan berupa kusioner yang akan ditanyakan kepada pelaku perjalanan untuk memudahkan surveyor. Pembuatan kusioner dengan mencantumkan data-data yang diperlukan seperti identitas responden dan daftar pertanyaan. Pertanyaan harus disusun dengan cermat sehingga mudah dimengerti dan tidak terjadi salah penafsiran atas pertanyaan tersebut.

Pengambilan Data

Data primer adalah data yang diambil langsung dengan cara survei. Dalam penelitian ini yang termasuk data primer adalah karakteristik penumpang dalam memilih moda transportasi (pemilihan jenis moda, biaya perjalanan, waktu perjalanan dan lain-lain). Data karakteristik pelaku perjalanan ini diperoleh dengan cara survei pada ruang tunggu Bandara Radin Inten II dengan kusioner. Pelaksanaan survei memiliki ketentuan sebagai berikut :

- a. Pelaksanaan survei dengan teknik *non-probability sampling* adalah teknik sampling yang setiap unsur atau anggota populasi tidak memiliki peluang yang sama untuk dipilih menjadi sampel. Untuk itu diperlukan karakteristik tertentu bagi anggota populasi yang akan menjadi sampel. Dalam penelitian ini unsur atau anggota populasi yang dijadikan sampel adalah setiap pelaku perjalanan *captive* yang melakukan perjalanan menuju Bandara Raden Inten II. Jadi sebelum memberikan kusioner surveyor harus menanyakan terlebih dahulu apakah penumpang menggunakan taksi bandara atau taksi *online*.
 - b. Pada penelitian ini digunakan teknik sampling *non-probability sampling* dengan sub teknik sampling *Quota sampling*. Pelaksanaan survei dilakukan sampai memenuhi kuota yang telah ditentukan. Kuota sampel sebanyak 100 responden untuk masing-masing pilihan moda.
 - c. Pelaksanaan survei untuk pengambilan data berupa survei wawancara kepada sejumlah penumpang yang telah menyelesaikan administrasi yang ada diruang tunggu keberangkatan Bandara Raden Inten II dilakukan pada jam sibuk bandara.
 - d. Survey wawancara dilakukan dengan panduan berupa kusioner yang akan ditanyakan kepada pelaku perjalanan untuk memudahkan surveyor. Penanya cukup memberikan tanda *ceklist* pada pilihan (*option*).
 - e. Survey wawancara dilakukan dengan sopan tanpa paksaan kepada responden dan surveyor menggunakan almamater Universitas Sang Bumi Ruwai Jurai.
- Data sekunder merupakan data yang didapatkan secara tidak langsung dari kantor instansi terkait atau lembaga yang

terkait serta data dari hasil penelitian sebelumnya. Data sekunder berguna sebagai pelengkap dan penunjang data primer. Jumlah penumpang Bandara Raden Inten II dalam sehari diperlukan sebagai data sekunder yang dalam penelitian ini.

Analisa Data

Setelah melakukan survey, hasil survei dikumpulkan selanjutnya data yang didapatkan akan diolah dan dapat digunakan sebagai data masukkan dalam

Analisa karakteristik sosioekonomi

Hasil dari data kusioner digambarkan dalam bentuk diagram batang atau histogram. Dari diagram batang tersebut dapat mengetahui presentase proporsi karakteristi sosioekonomi pelaku perjalanan penumpang Bandara Raden Inten II terhadap pemilihan angkutan transportasi dari dan menuju bandara.

HASIL PENELITIAN

Pelaksanaan survei dilakukan pada penumpang pesawat yang menggunakan alat transportasi berbasis online Go-jek dan Grab. Di Bandara Radin Inten II Lampung di jl. Alamsyah ratu prawinegara branti raya, Natar, Kabupaten Lampung Selatan, Lampung. Survey dilakukan pada tanggal 12-15 Agustus 2019 pukul 07.00–17.00 WIB. Banyaknya responden yang berhasil di wawancarai terdiri dari 57 responden untuk Go-jek dan 40 responden untuk Grab.

Berdasarkan hasil survey kepada 97 responden terdiri dari 57 responden untuk Go-jek dan 40 responden untuk Grab, di dapatkan data kondisi dan karakteristik pengguna untuk masing-masing jenis moda perjalanan sebagai berikut:

Pemilihan Moda Transportasi Online

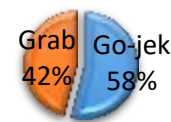
Berdasarkan hasil survey terhadap 97 responden pengguna moda

transportasi online Grab dan Go-jek diperoleh data sebanyak 57 memilih Go-jek dan sebanyak 40 diantaranya memilih menggunakan Grab. Rincian pemilihan moda transportasi online dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Pemilihan Moda Transportasi Online

Moda Transportasi Online	Jumlah	Persentase
Go-jek	57	58%
Grab	40	42%
Σ	97	100%

Grafik Pemilihan Moda



Gambar 1. Preferensi Responden

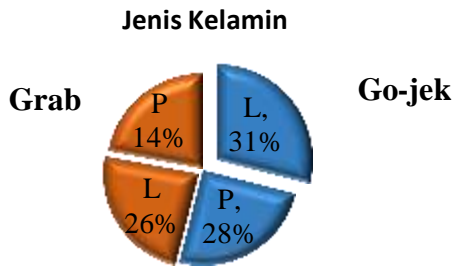
Dari di atas, dapat diasumsikan bahwa moda transportasi online Gojek cenderung lebih banyak peminat dibandingkan dengan moda transportasi online Grab. Hal ini di sesuai dengan jumlah Go-jek secara umum lebih banyak dibandingkan dengan Grab dan Go-jek merupakan aplikasi transportasi pertama yang masuk ke Kota Bandar Lampung sebelum Grab.

Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin pengguna Go-jek terdiri dari 31% laki-laki dan 28% Perempuan sedangkan pengguna Grab terdiri dari 27% laki-laki dan 14% Perempuan.

Tabel 2. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Jenis Kelamin

Moda	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Go-Jek	L	30	31%
	P	27	28%
Grab	L	26	27%
	P	14	14%
	Σ	97	100%



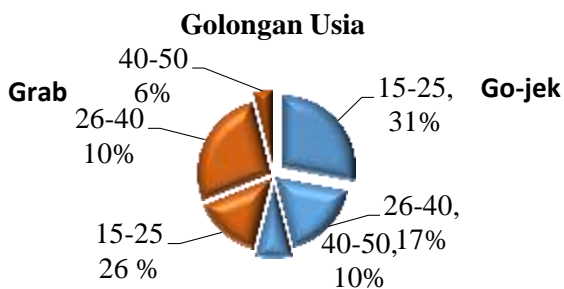
Gambar 2. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan jenis Kelamin

Berdasarkan Golongan Usia

Berdasarkan golongan usia responden dengan usia kurang dari 25 tahun lebih banyak memilih menggunakan Go-jek sedangkan responden dengan usia di atas 25 tahun memilih menggunakan Grab.

Tabel 3. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Golongan Usia

Moda	Golongan Usia	Jumlah	Persentase
Go-Jek	15-25	30	31%
	26-40	17	17%
	40-50	10	10%
Grab	15-25	25	26%
	26-40	10	10%
	40-50	5	6%
Σ		97	100%



Gambar 3. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Golongan Usia

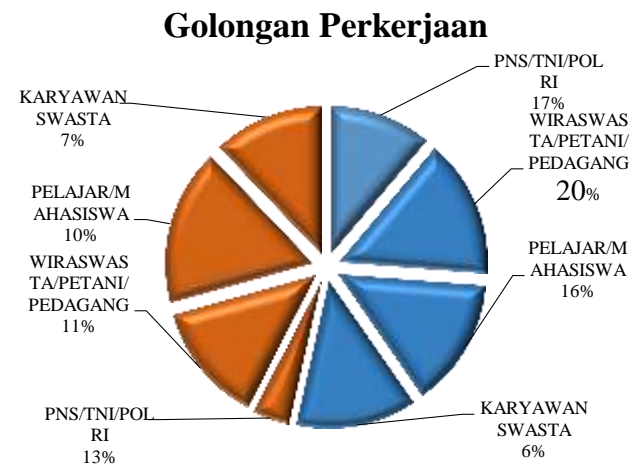
Berdasarkan Perkerjaan

Berdasarkan jenis perkerjaan responden dengan perkerjaan sebagai

pelajar/mahasiswa lebih banyak memilih menggunakan transportasi Go-jek untuk bidang perkerjaan lain responden lebih banyak memilih menggunakan transportasi Grab.

Tabel 4. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Perkerjaan

Mo	Perkerjaan	Jumlah	Persentase
Go-Jek	PNS/TNI/POLRI	17	17%
	Wiraswasta/Pedang ang/Petani	20	20%
	Pelajar/Mahasiswa	15	16%
	Karyawan Swasta	5	6%
Grab	PNS/TNI/POLRI	13	13%
	Wiraswasta/Pedang ang/Petani	11	11%
	Pelajar/Mahasiswa	10	10%
	Karyawan Swasta	6	7%
Σ		97	100%



Gambar 4. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Perkerjaan

Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Berdasarkan tingkat pendidikan responden dengan tingkat pendidikan SMP sebanyak 6% memilih menggunakan Go-jek 8% memilih Grab. Responden dengan tingkat pendidikan setingkat SMA sebanyak 16% memilih menggunakan Go-jek dan 9% memilih menggunakan Grab. Responden dengan tingkat pendidikan Diploma 17% memilih menggunakan Go-jek dan 11% memilih menggunakan Grab. Responden dengan tingkat pendidikan Sarjana/

Magister/Doktor sebanyak 20% memilih menggunakan Go-jek dan 13% memilih menggunakan Grab. Pengguna yang menggunakan moda transportasi online menuju Bandar Radin Inten II lebih banyak di level pendidikan SLTA/SMA sederajat baik Gojek maupun Grab.

Tabel 5. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Tingkat Pendidikan

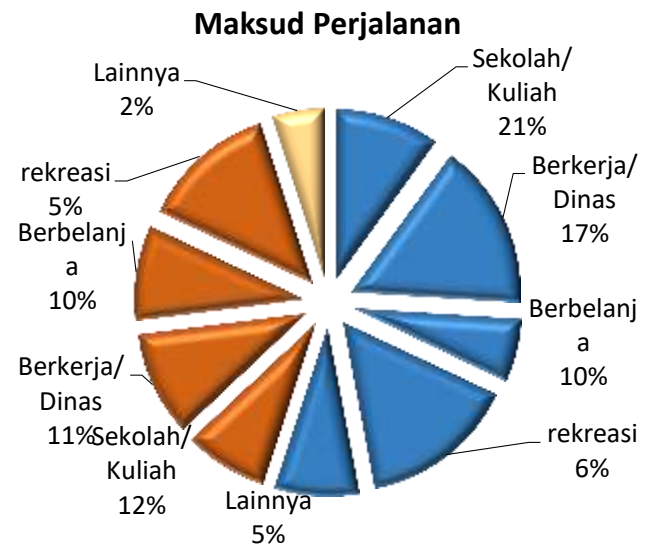
Moda	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
Go-jek	SLTP/MTS/SMP/Sederajat	5	6%
	SLTA/MAN/SMK/SMA/Sederajat	15	16%
	Diploma	17	17%
	Sarjana/Magister/Doktor	20	20%
Grab	SLTP/MTS/SMP/Sederajat	7	8%
	SLTA/MAN/SMK/SMA/Sederajat	9	9%
	Diploma	11	11%
	Sarjana/Magister/Doktor	12	13%
Σ		97	100%

Berdasarkan Maksud Perjalanan

Sekolah/ Kuliah memilih menggunakan Go-jek Sebanyak 21% dan memilih menggunakan Grab Sebanyak 12%. Responden dengan maksud perjalanan Berkerja/Dinas sebanyak 17% memilih menggunakan Go-jek dan sebanyak 11% memilih Grab. Responden dengan maksud berbelanja sebanyak 10% menggunakan Go-jek dan sebanyak 9% menggunakan Grab. Responden dengan maksud perjalanan rekreasi sebanyak 6% menggunakan Go-jek dan sebanyak 5% memilih menggunakan Grab. Responden dengan maksud perjalanan lainnya memilih menggunakan Go-jek sebanyak 4% dan yang memilih menggunakan Grab 2%.

Tabel 6. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Maksud Perjalanan

Moda	Perjalanan	Jumlah	Persentase
Go-jek	Sekolah/Kuliah	21	21%
	Berkerja/Dinas	16	17%
	Berbelanja	10	10%
	Rekreasi	6	6%
	Lainnya	4	5%
	Σ		97
Grab	Sekolah/Kuliah	12	12%
	Berkerja/Dinas	11	11%
	Berbelanja	10	10%
	Rekreasi	5	5%
	Lainnya	2	3%
	Σ		97



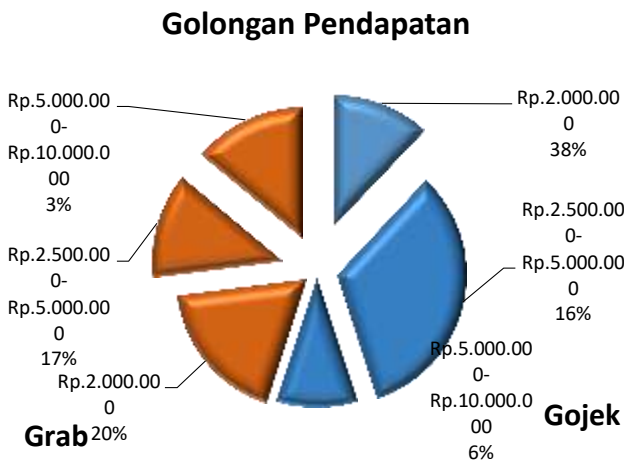
Gambar 5. Pengguna Moda Berdasarkan Maksud Perjalanan

Berdasarkan Golongan Pendapatan

Berdasarkan golongan pendapatan, Responden dengan tingkat pendapatan dibawah Rp.5.000.000 lebih banyak menggunakan Go-jek sedangkan responden dengan tingkat pendapatan di atas Rp 5.000.000 juta lebih banyak memilih menggunakan Grab.

Tabel 7. Distribusi Responden Pengguna Moda Berdasarkan Pendapatan

Moda	Golongan Pendapatan	Jumlah	Persentase
Go-Jek	Rp.2.000.000	37	38%
	Rp.2.500.000-	15	16%
	Rp.5.000.000	5	6%
Grab	Rp.2.000.000	20	20%
	Rp.2.500.000-	17	17%
	Rp.5.000.000	5	3%
	Rp.5.000.000-		
	Rp.10.000.000		
Σ		97	100%



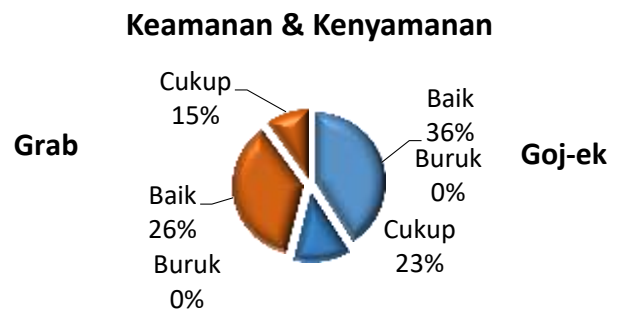
Gambar 6. Responden Pengguna Moda Berdasarkan Golongan Pendapatan

Persepsi Pengguna Moda Terhadap Pelayanan Transportasi

Data persepsi pengguna moda terhadap pelayanan transportasi yang terdiri dari kenyamanan dan keamanan, waktu tunggu serta biaya perjalanan yang diperoleh dari hasil survei kusioner. Persepsi pengguna moda terhadap kenyamanan dan keamanan dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Keamanan dan Kenyamanan Moda

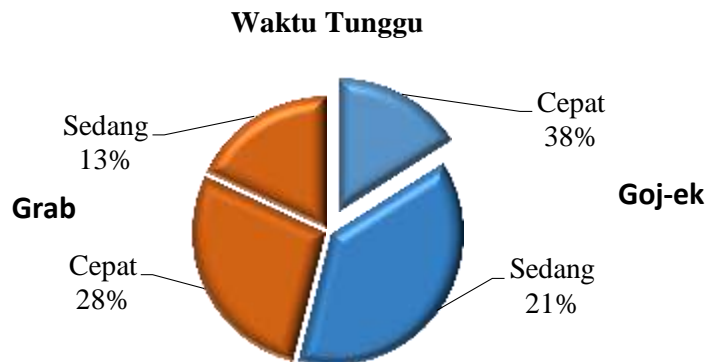
Mod a	Keamanan Dan Kenyamanan	Jumla h	Persenta se
Go-Jek	Baik	35	36%
	Cukup	22	23%
	Buruk	0	0%
Grab	Baik	25	26%
	Cukup	15	15%
	Buruk	0	0%
	Σ	97	100%



Gambar 7. Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Keamanan & Kenyamanan

Tabel 9. Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Waktu Tunggu Moda

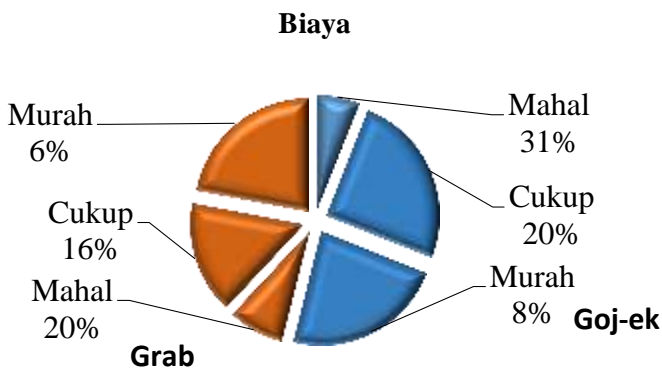
Moda	Waktu Tunggu	Jumlah	Persentase
Go-Jek	Cepat	37	38%
	Sedang	20	21%
	Lama	0	0%
Grab	Cepat	27	28%
	Sedang	13	13%
	Lama	0	0%
	Σ	97	100%



Gambar 8. Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Waktu Tunggu Moda

Tabel 10. Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Biaya Moda

Moda	Biaya Perjalanan	Jumlah	Persentase
Go-Jek	Mahal	30	31%
	Cukup	20	20%
	Murah	7	8%
Grab	Mahal	20	20%
	Cukup	15	16%
	Murah	5	6%
Σ		97	100%



Gambar 9. Persepsi pelaku Perjalanan Terhadap Biaya

Analisa Regresi Linier Berganda

Analisa regresi linier bertujuan untuk mengetahui faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda dan mendapatkan persamaan regresi untuk mengetahui nilai Y (Utilitas). Persamaan regresi selanjutnya dapat digunakan untuk menghitung peluang terpilihnya Go-jek maupun Grab sebagai moda kendaraan dari dan menuju Bandara Radin Intan II Lampung. Regresi berganda menggunakan pilihan moda kendaraan 1 = Go-jek dan 2 = Grab sebagai variabel terikat (Y) dan menggunakan 8 variabel bebas yang terdapat pada kuisioner penelitian. Variabel bebas yang digunakan antara lain: tarif (X1), kemudahan mendapatkan moda (X2), cepat mendapat moda (X3), keamanan (X4), kenyamanan (X5), kualitas pelayanan (X6), dan kepastian mendapatkan moda (X7), dan utilitas/prasarana moda (X8). Berikut merupakan tabel 11.

Tabel 11. Klasifikasi Data

Variabel Terikat (dependent)		Variabel Bebas (independent)	
Jenis Angkutan	Moda	Jenis angkutan yang dipilih :	moda yang
		1 menggunakan Go-jek	1 bila menggunakan Grab
		2 menggunakan Grab	2 bila menggunakan Grab
Tarif (X1)		1 Go-jek	2 Grab
Kemudahan Mendapatkan Moda (X2)		1 Go-jek	2 Grab
Cepat Mendapatkan Moda (X3)		1 Go-jek	2 Grab
Keamanan (X4)		1 Go-jek	2 Grab
Kenyamanan (X5)		1 Go-jek	2 Grab
Kualitas Pelayanan (X6)		1 Go-jek	2 Grab
Kepastian Mendapatkan Moda (X7)		1 Go-jek	2 Grab
Utilitas/Prasarana Moda (X8)		1 Go-jek	2 Grab

Uji Korelasi

Uji korelasi bertujuan untuk menguji ada atau tidak adanya hubungan antara 1 variabel dengan variabel lainnya. Berdasarkan koefisien korelasi variabel yang memiliki pengaruh terbesar terhadap variabel terikat adalah variabel X1 (Tarif). Berdasarkan hasil uji korelasi dapat dilihat bahwa terdapat hubungan positif

antara variable bebas dan variable terikat. Inteprestasi dari masing-masing variable bebas adalah sebagai berikut:

1. (X1) Tarif dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 2. (X2) Kemudahan mendapatkan moda dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 3. (X3) Cepat mendapatkan moda dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 4. (X4) Keamanan dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 5. (X5) Kenyamanan dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 6. (X6) Kualitas pelayanan dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 7. (X7) Kepastian mendapatkan moda dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
 8. (X8) Utilitas / Prasarana moda dengan nilai korelasi (1.00) > 0,05, (X2) dan bernilai positif.
- Dengan demikian, terdapat hubungan antara variabel X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, dan X8 dengan Y. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis H0 ditolak, dan diterima H1 bahwa terdapat hubungan secara signifikan antara variable-variabel bebas (X) terhadap variable terikat (Y).

Uji Serentak (Uji F)

Tabel 12. Hasil Uji (Ftabel 1,97)

Model		Sum of Squares	df
1	Regression	22.004	1
	Residual	30.992	238
	Total	52.996	239

Hasil perhitungan dengan aplikasi SPSS diperoleh nilai sig <0,05 dan nilai Fhitung sebesar 168,972 lebih besar dari Ftabel 1,97. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa komponen faktor pemilihan moda

berpengaruh nyata terhadap moda transportasi online yang digunakan sehingga model dapat digunakan secara simultan.

Uji Individual (Uji T)

Uji individual adalah pengujian terhadap model bagian demi bagian atau secara sendiri-sendiri pada masing-masing variable bebas (*Independent*). berarti dan dapat digunakan secara simultan. Hasil uji data survey pada penelitian ini yang dilakukan dengan bantuan Program SPSS 23 seperti pada gambar berikut:

Tabel 13. Hasil Uji T (Ttabel = 0,519)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	.785	.089		8.823	.000
	X	.608	.064	.571	9.509	.000

a. Dependent Variable: Y

Uji diatas menggunakan uji regresi berganda dengan output pada tabel coefficient yang dihasilkan oleh program. Berdasarkan hasil uji regresi diatas, diperoleh nilai Thitung > Ttabel yaitu 8,823 > 0,519 dan nilai sig (0.00) < 0,05 yang berarti bahwa variable bebas (X) berpengaruh terhadap variable terikat (Y). Hal ini membuktikan bahwa komponen faktor pemilihan moda berpengaruh terhadap moda transportasi yang dipilih oleh pengguna. Faktor pemilihan moda transportasi online baik Go-jek maupun Grab menjadi tolak ukur bagi pengguna moda untuk menentukan moda yang dipilih menuju bandara.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut

- a. Berdasarkan hasil survei kepada 97 responden terdiri dari 57 responden untuk Go-jek dan 40 untuk Grab, dapat diasumsikan bahwa moda transportasi online Go-jek cenderung

lebih banyak peminatnya di bandingkan dengan moda transportasi online Grab. Hal ini sesuai dengan jumlah Go-jek secara umum lebih banyak di bandingkan dengan Grab. dan Go-jek merupakan aplikasi transportasi pertama yang masuk ke Kota Bandar Lampung sebelum Grab.

b. Berdasarkan hasil uji korelasi dapat dilihat bahwa terdapat hubungan positif antara variable bebas dan variable terikat. Interpretasi dari masing-masing variable bebas adalah sebagai berikut:

1. (X1) Tarif dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif.
2. (X2) Kemudahan mendapatkan moda dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif.
3. (X3) Cepat mendapatkan moda dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif.
4. (X4) Keamanan dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif.
5. (X5) Kenyamanan dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif
6. (X6) Kualitas pelayanan dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif
7. (X7) Kepastian mendapatkan moda dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif
8. (X8) Utilitas / prasarana moda dengan nilai korelasi $(1.00) > 0,05$, (X2) dan bernilai positif

Dengan demikian, terdapat hubungan antara variable X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, dan X8 dengan Y. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis H0 ditolak, dan diterima H1 bahwa terdapat hubungan secara signifikan antara variable-variable bebas (X) Terhadap variable terikat (Y)

c. Pemilihan Moda Transportasi Online : Go-jek 58% , Grab 42%

- Berdasarkan Jenis Kelamin,
Go-jek : P 28% , L 31%
Grab : P 14% , L 26%
- Berdasarkan Golongan Usia,
Go-jek : 15-25Thn 31% , 26-40Thn 17% , 40-50Thn 10%
Grab : 15-25Thn 26% , 26-40Thn 10% , 40-50Thn 6%
- Berdasarkan Pekerjaan,
Go-jek : PNS/TNI/POLRI 17%
Wiraswasta/Pedagang/Petani 20%
Pelajar/Mahasiswa 16%
Karyawan Swasta 6%
Grab : PNS/TNI/POLRI 13%
Wiraswasta/Pedagang/Petani 11%
Pelajar/Mahasiswa 10%
Karyawan Swasta 7%
- Berdasarkan Tingkat Pendidikan,
Go-jek :
SLTP/MTS/SMP/Sederajat 6%
SLTA/MAN/SMK/SMA/Sederajat 16%
Diploma 17%
Sarjana/Magister/Doktor 20%
Grab :
SLTP/MTS/SMP/Sederajat 8%
SLTA/MAN/SMK/SMA/Sederajat 9%
Diploma 11%
Sarjana/Magister/Doktor 13%
- Berdasarkan Maksud Perjalanan,
Go-jek :
Sekolah/Kuliah 21%
Bekerja/Dinas 17%
Berbelanja 10%
Rekreasi 6%
Lainnya 5%
Grab :
Sekolah/Kuliah 12%
Bekerja/Dinas 11%
Berbelanja 10%
Rekreasi 5%
Lainnya 3%
- Berdasarkan Golongan Pendapatan,
Go-jek :
Rp. 2.000.000 38%

- Rp. 2.500.000 - Rp. 5.000.000
16%
- Rp. 5.000.000 - Rp. 10.000.000
6%
- Grab :
- Rp. 2.000.000 20%
- Rp. 2.500.000 - Rp. 5.000.000
17%
- Rp. 5.000.000 - Rp. 10.000.000
3%
- Persepsi Pengguna Moda Terhadap Pelayanan Transportasi, Terhadap Keamanan dan Kenyamanan :
 - Go-jek :
 - Baik 36%
 - Cukup 23%
 - Buruk 0%
 - Grab :
 - Baik 26%
 - Cukup 15%
 - Buruk 0%
 - Terhadap Waktu Tunggu :
 - Go-jek :
 - Cepat 38%
 - Sedang 21%
 - Lama 0%
 - Grab :
 - Cepat 28%
 - Sedang 13%
 - Lama 0%
 - Terhadap Biaya :
 - Go-jek :
 - Mahal 31%
 - Cukup 20%
 - Murah 8%
 - Grab :
 - Mahal 20%
 - Cukup 16%

DAFTAR PUSTAKA

- Aprima Syafrino 2017–*Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan*. ITB Bogor repository.ipb.ac.id
- Firdausi, M. dan Sambodja, R 2016. *Analisis Pemilihan Moda Kendaraan Pribadi dan Angkutan*

- Umum di Bandara Internasional AdiSucipto Yogyakarta*. ITATS. Surabaya
- Hidayat, E, 2017. *Permodelan pemilihan moda transportasi penumpang pada akses jalan bandara Internasional Kulonprogo Yogyakarta*. ITS. Surabaya
- Jurnal Sipil 1 : *Pada Kosumen Gojek di Surabaya*. Email : Nafisachoirumarati@gmail.com Jurnal mahasiswa.unesa.ac.id
- Nasir, A. 2017. *Analisis pemilihan moda angkutan umum dalam mneunjang sosio ekonomi masyarakat di kota Enerekam*. UIN ALAUDDIN. Makasar
- Ririn Yanuarsih – *Efektivitas Kebijakan Taksi Online Di Kota Surabaya (Studi Tentang Instrumen Kebijakan Angkut Sewa Khusus Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek)* ririn.yunuarsih-2017@fisip.unair.ac.id
- Tamin, Ofyar, Z, 2000 *Perencanaan dan pemodelan Transportasi*. ITB Bandung, Indonesia.
- Widya Wulandari – *Analisis Efektivitas Transportasi Ojek Online Sebagai Pilihan Moda Transportasi Di Jakarta (Studi Kasus : Go-jek Indonesia)* <http://digilib.esaunggul.ac.id>