

**THE IMPACT OF ONLINE TRANSPORTATION ON SOCIO-ECONOMY,
IN SAMARINDA**

Rudy Syafariansyah¹

Erni Setiawati²

¹Lecturer at the Faculty of Economics, Management Department, UWGM Samarinda

rudi@uwgm.ac.id

²Lecturer in the Faculty of Economics, Accounting Department UWGM Samarinda

erni@uwgm.ac.id

ABSTRACT

This study aims to measure the magnitude of the impact of the existence of online transportation on the socio-economic community in Samarinda. Source of data directly from the object of research or called primary data. Instrument used to collect data through questionnaires with ordinal data scales. The population is taken from conventional transportation drivers, online transportation drivers and users (passengers). A sample of 90 respondents with a purposive sampling technique.

The analysis model used in this study is the Regression Linear Method. The variables studied were 2 (two) variables, namely the existence of online transportation as an independent variable (X) and socio-economic community as the dependent variable (Y).

The results of the study, a survey of 90 people, 61 respondents (68%) stated that transportation had a positive impact on the socio-economic community. Regression coefficient, equal to 2.9. The Correlation Coefficient (R) of 0.905 means that the effect of online transportation on the socio-economic impact of the Samarinda community is very strong and positive, the effect is the value of the coefficient of determination (R Square) of 0.82 or 82%. Hypothesis test results; $t_{count} > t_{table}$ ($19.997 > 1.987$) then H_0 is rejected, and accepts H_1 , meaning that the existence of online transportation has a significant effect on the socio-economic community in Samarinda.

Keywords: online transportation, conventional transportation, drivers, motorcycle, grab

JURNAL EKONOMIKA<https://journal.uwgm.ac.id/index.php/ekonomika/index>

2580-8117 E-ISSN, 2527-6379 P-ISSN

Desember 2018, Vol.7 No.2

**DAMPAK TRANSPORTASI ONLINE TERHADAP SOSIAL EKONOMI
MASYARAKAT DI SAMARINDA****Rudy Syafariansyah¹
Erni Setiawati²**¹Dosen Fakultas Ekonomi Jurusan Manajemen UWGM Samarindarudi@uwgm.ac.id²Dosen Fakultas Ekonomi Jurusan Akuntansi UWGM Samarindaerni@uwgm.ac.id**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur besarnya dampak keberadaan transportasi online terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda. Sumber data langsung dari objek penelitian atau disebut data primer. Instrumen yang digunakan untuk mengumpulkan data melalui kuisioner dengan skala data ordinal. Populasi diambil dari driver transportasi konvensional, driver transportasi online dan pengguna (penumpang). Sampel sebanyak 90 responden dengan teknik purposive smpling.

Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Regression Linear Method. Variabel yang diteliti 2 (dua) variabel, yaitu keberadaan transportasi online sebagai variabel independen (X) dan sosial ekonomi masyarakat sebagai variabel dependen (Y).

Hasil penelitian, survei kepada 90 orang, sebanyak 61 responden (68%) menyatakan transportasi berdampak positif bagi sosial ekonomi masyarakat. Koefisien regresi, sebesar 2,9. Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,905 maknanya bahwa pengaruh transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat Samarinda adalah sangat kuat dan positif, pengaruhnya sebesar nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,82 atau 82%.

Hasil uji hipotesis; t hitung > t tabel (19,997 > 1,987) maka Ho ditolak, dan menerima H1, artinya bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda.

Kata kunci : transportasi online, transportasi konvensional, driver, gojek, grab

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi *online* merupakan perusahaan berbasis layanan aplikasi yang sedang *booming* sekarang ini. Transportasi *online*, masyarakat lebih familiar menyebutnya ojek *online*, sudah menjadi kebutuhan pokok di kota metropolitan dan beberapa kota besar lainnya. Walaupun beberapa waktu belakangan, transportasi berbasis *online* ini menerima tantangan besar berupa pro kontra yang terjadi saat pemerintah setempat mencabut izin operasi layanannya. Namun, semua halangan tersebut justru membuat transportasi *online* semakin sukses bahkan bisa menjadi kebutuhan pokok di kota-kota besar, seperti halnya juga di Samarinda.

Mengapa transportasi online saat ini berkembang pesat? Minat terhadap transportasi berbasis *online* sangatlah besar di daerah perkotaan. Transportasi berbasis *online* menawarkan alternatif transportasi yang jauh lebih murah, mudah dan nyaman dibandingkan dengan angkutan umum konvensional pada umumnya. Menurut Dimitri Mahayana; Chief Lembaga Riset Telematika Sharing Vision Bandung, tahun 2017 tren layanan transportasi *online* diprediksi akan terus menanjak dan mencapai puncaknya pada 2025 dengan potensi pasar US\$ 5,6 miliar. Layanan transportasi *online* sudah menjadi bisnis utama (*mainstream*) baru di Indonesia. Mengacu riset pada Januari 2017, Go-Jek menjadi ojek *online* paling banyak digunakan, sedangkan Uber dan Grab Car menjadi mobil *online* yang paling banyak digunakan.

Berdasarkan hasil survei Sharing Vision terhadap 160 responden pada Januari 2017, Go-Jek digunakan 61 persen pengguna ojek *online*, diikuti Grab Bike 43 persen. Sementara itu, Uber dan Grab Car masing-masing digunakan oleh 50 persen responden pengguna mobil *online*, dan Go-Car 33 persen. Hasil survei itu menunjukkan 41 persen pengguna Go-Jek menggunakan layanan itu minimal sekali dalam sepekan. Untuk mobil *online*, 22 persen pengguna Grab Car juga menggunakannya setidaknya sekali dalam sepekan. Tarif lebih murah dan dapat diketahui sejak awal menjadi faktor utama transportasi *online* lebih banyak disukai. Sebanyak 69 persen responden mengaku lebih menyukai transportasi *online* karena tarifnya lebih murah. Sementara 64 persen mengaku memilih transportasi *online* karena tarif yang bisa diketahui sejak awal, dan 58 persen mengaku menyukainya karena bisa dipesan dari mana saja.

Di sektor transportasi *online*, menurut Dimitri, Go-Jek dengan berbagai keunggulan telah menjadi *unicorn* pertama di Indonesia. Ia menilai, Go-Jek menguasai empat jalur, yaitu jalur manusia, jalur uang, jalur barang, dan jalur informasi. Karenanya, mereka akan jadi implementasi *big data* yang luar biasa. Jumlah layanan Go-Jek jauh mengungguli Grab dan Uber. Kini Go-Jek bukan lagi sekadar jasa transportasi, tetapi juga logistik, belanja, dan lainnya. Hasil survei Sharing Vision menunjukkan, 75,70 persen responden merupakan pengguna Go-Jek. Selain itu, 49,5 persen pengguna Go-Jek menggunakan layanan minimal sekali dalam sepekan. Go-Jek sudah memiliki lebih dari 100 ribu *drivers* dan aplikasinya sudah diunduh lebih dari 20 juta kali. (tekno.liputan6.com; 2017)

Perkembangan transportasi umum berbasis aplikasi atau online dapat membawa dampak yang cukup besar bagi perekonomian Indonesia. Sebab, pertumbuhan ekonomi bisa ditopang oleh sektor yang kini semakin berkembang dalam penyerapan tenaga kerja. Ekonom Institute for Development of Economics and Finance (INDEF) Enny Sri Hartati mengatakan, hadirnya transportasi berbasis aplikasi menciptakan kesempatan lapangan pekerjaan yang semakin luas. Hal ini terlihat dari data yang dirilis oleh AlphaBeta pada tahun 2017, di mana sekitar 43% dari mitra-pengemudi Uber yang disurvei, sebelumnya tidak punya pekerjaan. Jumlah tersebut semakin tergambarkan dari hasil rilis Badan Pusat Statistik (BPS) terakhir, yang menyatakan sektor yang melakukan perluasan kesempatan kerja berasal dari sektor transportasi. (finance.detik.com; 2017)

Memboomingnya ojek online memang menimbulkan dampak positif. Masyarakat saat ini sangat membutuhkan transportasi atau angkutan yang cepat dan mampu menembus kemacetan. Dan tentu saja sangat terbantu dengan keberadaan ojek online. Tetapi dampak lainnya, mereka juga

menimbulkan kemacetan. Berikut dampak positif dengan keberadaan transportasi online tersebut, adalah sebagai berikut :

- 1) Mempermudah masyarakat
Sebagian besar pengguna jasa ojek online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput di lokasi. Mereka tidak perlu repot-repot mencari pangkalan ojek lagi. Cukup memesan layanan melalui layar smartphone, pengemudi ojek online siap mengantar.
- 2) Tarif yang murah
Adanya promosi yang dibuat oleh para perusahaan ojek online membawa keuntungan pada konsumen. Seperti Go-Jek dan Grab Bike. Dengan memberi promo tarif flat, keduanya memanjakan konsumennya dengan tarif flat sekitar Rp 5.000 hingga Rp 15.000 dalam jarak km tertentu.
- 3) Terciptanya lapangan pekerjaan baru
Pendapatan ojek online yang lumayan dibandingkan ojek pangkalan, cukup menggiurkan. Ojek pangkalan yang melihat peluang ini memilih bergabung dengan ojek online. Bahkan, ketika gembar-gembor pendapatan dari ojek online hingga puluhan juta sebulannya, beberapa pegawai swasta tertarik bergabung sebagai pekerjaan sampingan. Bahkan, ada yang rela meninggalkan pekerjaannya sebagai manajer sebuah perusahaan, karena tergiur dengan pendapatan yang lumayan besar. Seperti pengojek Grab Bike, Rudianto (26). Sejak bergabung dengan Grab Bike, 20 Mei 2015 lalu, pendapatan terbesar Rudianto dalam sebulan bisa mencapai Rp 23 juta. (kompas.com; 2015)

Namun transportasi berbasis *online* juga mendapatkan cukup banyak masalah dan tantangan dalam perkembangannya di Indonesia. Dari berbagai *survey* di media masa, penyebab utama dari masalah tersebut adalah adanya ketimpangan harga yang begitu besar di antara angkutan umum konvensional dan transportasi berbasis *online*. Pada umumnya para pengemudi angkutan umum konvensional tidak berkeberatan dengan munculnya transportasi berbasis *online* selama tidak ada perang harga dan dapat bersaing secara sehat dengan transportasi berbasis *online*.

Namun, dampak dari keberlangsungan era ekonomi baru ini adalah semua industri harus terus menerus melakukan inovasi dan meninggalkan model bisnis lamanya, sehingga nantinya bisnis bisa bertahan dan terus dinantikan oleh banyak orang. Hal inilah yang pernah dikatakan oleh Richard Branson, seorang miliarder asal London, "*The moment somebody creates something that's better value for the customer, you just have to accept it.*" Karena hal itu, selalu berinovasilah dan jangan pernah berhenti. Kelebihan yang bisa kita pelajari dari layanan transportasi online seperti Gojek, Grab dan Uber atau bisnis-bisnis online lainnya adalah bagaimana model bisnis yang dijalankan bisa diterima masyarakat dan menyesuaikan jaman. Dalam hal ini adalah perusahaan penyedia jasa layanan tersebut, semuanya serba terhubung dengan internet.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka judul dalam penelitian ini adalah "**Dampak Transportasi Online Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Samarinda**"

Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana telah diuraikan di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana dan seberapa besar dampak keberadaan transportasi online terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di kota Samarinda?

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengukur seberapa besar dampak keberadaan transportasi online terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di kota Samarinda

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang telah dilakukan mengenai dampak transportasi online, antara lain; Wardiman Darmadi; Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap

Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar; 2016. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui gambaran dampak yang ditimbulkan dengan beroperasinya Go-Jek atau angkutan online di Kota Makassar serta mengetahui pandangan Islam tentang persaingan Go-Jek dengan angkutan umum lainnya yang terjadi di Kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Go-Jek atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis mobile dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum,. Dalam sistem pembagian hasil Go- Jek 20% untuk driver Go-Jek 80% untuk perusahaan Go-Jek, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan online sangat di minati oleh masyarakat karena dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tarif yang sudah di tentukan.

Rifaldi, Kadunci, Sulistyowati. Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/I Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta; 2016. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari kualitas pelayanan yang diberikan oleh PT. Gojek Indonesia terhadap kepuasan pelanggan di kalangan mahasiswa Jurusan Administrasi Niaga, Politeknik Negeri Jakarta dengan jumlah responden sebanyak 82 orang mahasiswa yang di deskripsikan menurut jenis kelamin, program studi, semester, dan umur. Penelitian ini menggunakan dua variabel, yaitu variabel kualitas pelayanan sebagai variabel independent (bebas) dengan menggunakan lima indikator penelitian, yaitu Bukti tampilan (Tangibles), Keandalan (Reability), Daya tanggap (Responsiveness), Jaminan (Assurance), dan Empati (Emphaty). Dan variabel kepuasan pelanggan sebagai variabel dependent (terikat) dengan menggunakan lima indikator penelitian, yaitu Kualitas Produk, Kualitas Pelayanan, Emosional, Harga, dan Biaya. Berdasarkan hasil analisis korelasi sederhana didapatkan korelasi yakni 0,641 yang berarti terjadi hubungan yang sedang dengan hubungan yang positif karena nilai R positif. Sedangkan berdasarkan hasil indeks determinasi, presentase pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan sebesar 41,1% yang berarti menunjukkan hubungan yang sangat kuat

METODOLOGI PENELITIAN

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode korelasional, yaitu metode yang mencari hubungan dan/atau korelasi di antara variabel-variabel yang diamati. Tujuan metode korelasional ini ialah untuk meneliti sejauh mana variabel pada satu faktor berkaitan dengan faktor lainnya. Metode ini juga digunakan untuk meramalkan (prediksi) variabel tak bebas dari variabel bebas.

Variabel-variabel yang diukur adalah Variabel (Y) sebagai variabel bebas (*independent variables*), yaitu keberadaan transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat sebagai variabel terikat (*dependent variables*), dengan indikator penciptaan lapangan kerja baru, tingkat pendapatan *driver* transportasi umum konvensional dan *driver* transportasi online, penciptaan ekonomi kreatif lainnya, serta kemudahan layanan transportasi bagi masyarakat

Analisis Data

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Model ekonometrik dengan Analisis Regresi Sederhana (*Regression Linier Method*) dengan bentuk persamaan sebagai berikut :

$$\text{Persamaan 1} \quad : Y = \beta_0 + \beta_1 X$$

$$\text{Persamaan 2} \quad : Y_1 = \beta_0 + \beta_1 X$$

$$\text{Persamaan 3} \quad : Y_2 = \beta_0 + \beta_1 X$$

Dimana :

Y = dampak transportasi online (dampak sosial ekonomi)

Y₁ = dampak positif transportasi online

Y₂ = dampak negatif transportasi online

X = keberadaan transportasi online

b_0 = konstanta

b_1 = Koefisien regresi

Instrumen penelitian ini menggunakan kuisioner, dengan menggunakan pengukuran data skala ordinal. Responden menjawab beberapa daftar pertanyaan dengan pilihan sebagai berikut :

- Jawaban YA; skala nilai 1
- Jawaban TIDAK; skala nilai 0.

Hipotesis Statistik

H_0 : Keberadaan transportasi online (variabel X) tidak berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda (variabel Y)

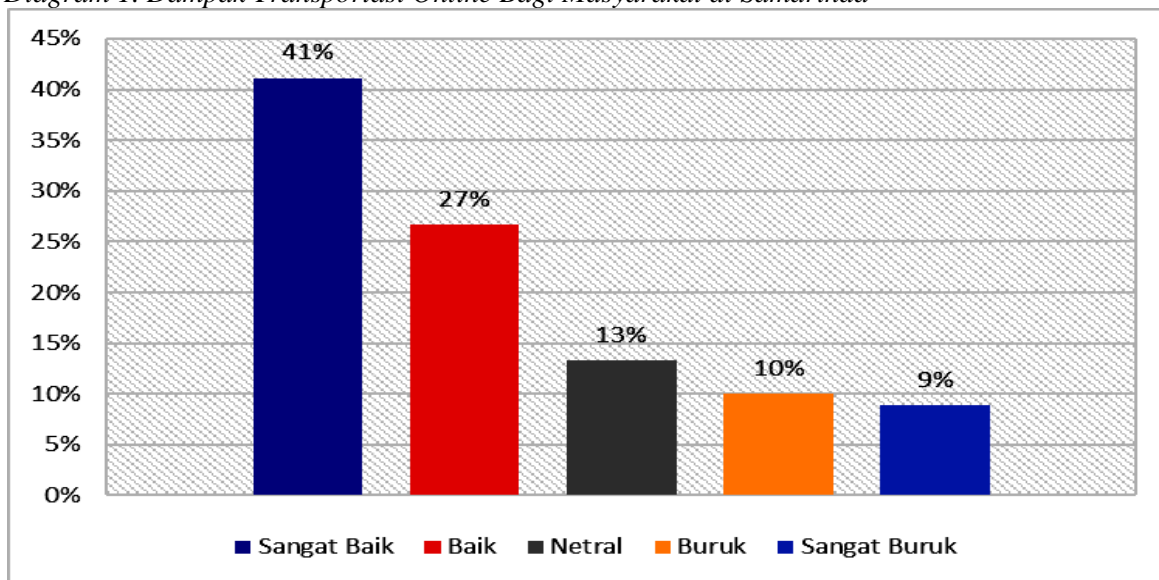
H_1 : Keberadaan transportasi online (variabel X) berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda (variabel Y)

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah *driver* transportasi umum konvensional, *driver* transportasi online serta masyarakat (pengguna) kedua jasa transportasi tersebut, yang berdomisili di Samarinda.

Berdasarkan hasil survei dengan instrumen kuisioner yang disebar dari bulan Mei s/d Juli 2018 terkumpul 90 sampel. Terdiri dari 30 *driver* transportasi online, 30 *driver* transportasi konvensional, dan 30 pengguna (penumpang).

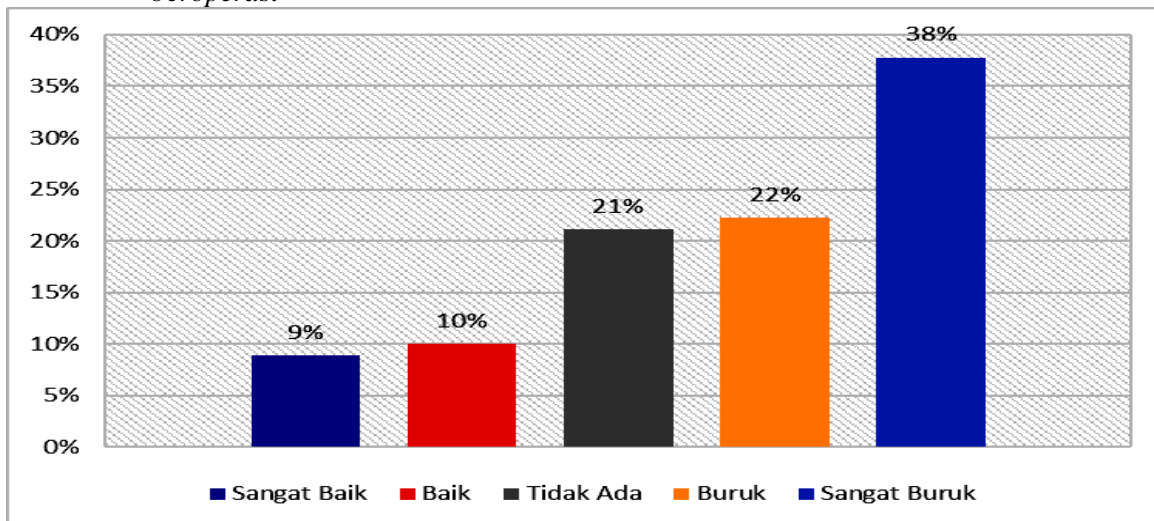
Diagram 1. Dampak Transportasi Online Bagi Masyarakat di Samarinda



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

Pada diagram 1 terlihat bahwa sebagian besar menyatakan bahwa transportasi online memberikan dampak atau manfaat yang sangat baik bagi masyarakat kota Samarinda (total sebanyak 61 responden atau 68%).

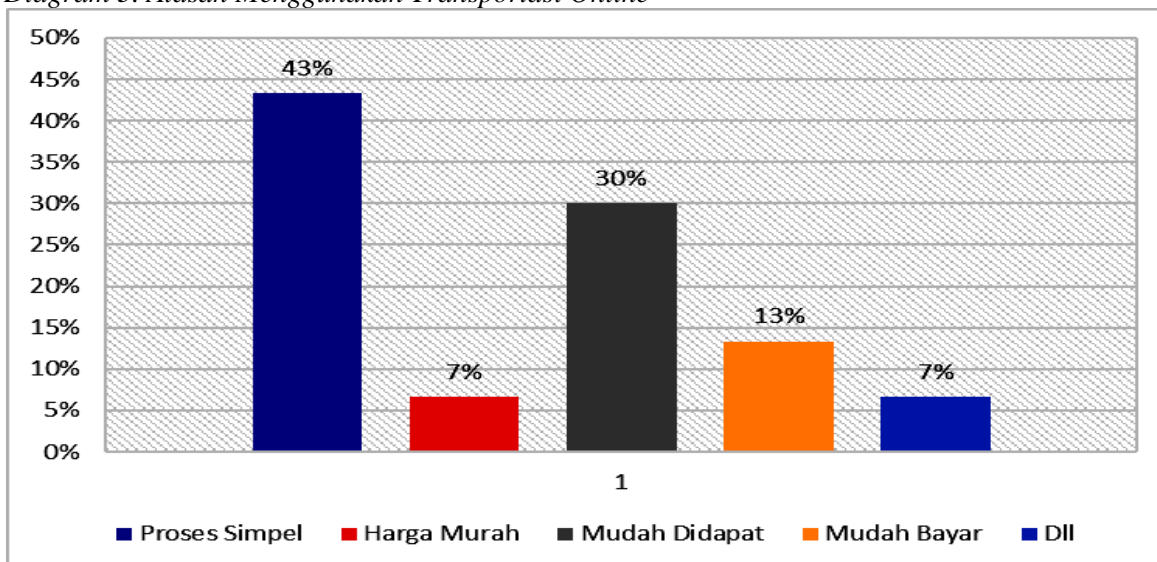
Diagram 2. Dampak bagi Masyarakat di Samarinda jika transportasi online dilarang pemerintah beroperasi



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

Jika transportasi online dilarang beroperasi oleh pemerintah, apakah berdampak bagi masyarakat kota Samarinda? Sebanyak 54 responden atau 50% menyatakan bahwa akan berdampak sangat buruk dan buruk bagi masyarakat di Kota Samarinda. Sedangkan yang menyatakan berdampak sangat baik dan baik sebanyak 17 responden atau 19%. Sisanya 19 responden atau 21% menyatakan tidak akan berdampak apa-apa bagi masyarakat.

Diagram 3. Alasan Menggunakan Transportasi Online



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

Ada beberapa alasan masyarakat menggunakan transportasi online. Berdasarkan survei dari 30 orang pengguna transportasi online, terlihat bahwa sebanyak 13 responden atau 47% karena proses pemesanan yang simpel. Pemesanan yang simpel artinya pemesanan transportasi online

cukup menggunakan aplikasi yang tersedia di setiap *smartphone*, dan aplikasi tersebut sangat mudah dipahami dan digunakan oleh pengguna.

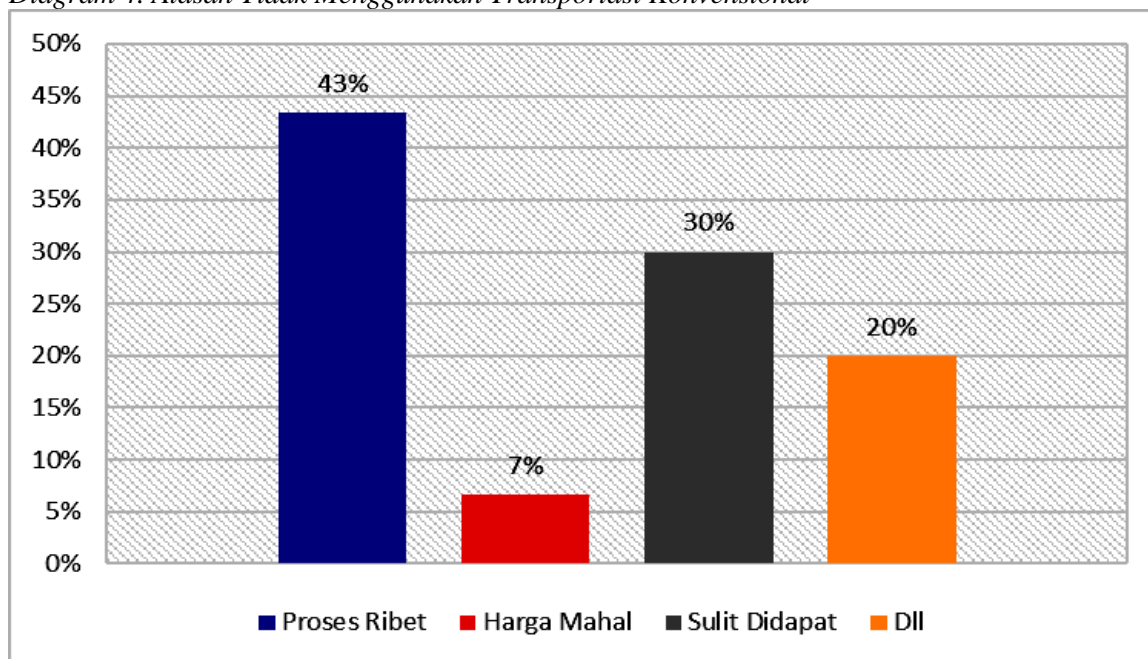
Sebanyak 9 responden atau 30% karena alasan mudah mendapatkan transportasinya. Pengguna tidak perlu berjalan ke lokasi tertentu untuk mencari dan mendapatkan transportasi, tidak perlu menunggu lama, langsung dari tempat pengguna berada.

Sebanyak 4 responden atau 13% karena alasan mudah melakukan pembayaran (*e-pay*). Kelebihan dari transportasi online adalah bisa melakukan pembayaran melalui fitur *e-pay* yang tersedia pada setiap aplikasi transportasi online. Pengguna cukup melakukan *top up* (mengisi saldo) pada akun aplikasi mereka masing-masing, dan *e-pay* ini bisa digunakan kapan saja selama saldo tersedia.

Sebanyak 2 responden atau 7% karena ongkos yang lebih murah. Transportasi online sering menyediakan promo-promo harga yang menarik dan murah pada waktu atau jam-jam tertentu. Harga-harga tersebut bisa langsung dapat diketahui oleh pengguna, sehingga merupakan daya tarik tersendiri bagi pengguna transportasi online. Pada transportasi online harga dan jarak secara otomatis dapat dilihat langsung oleh pengguna pada aplikasi mereka, dan hal ini merupakan adanya transparansi harga antara *driver* dan pengguna, sehingga kesepakatan sudah terjadi di awal pemesanan dan kemungkinan terjadi komplain harga atau penipuan harga bisa diatasi.

Sebanyak 2 responden menyatakan karena alasan lain-lain; lebih aman dan nyaman menggunakan transportasi online. Transportasi umum yang ada saat ini masih dirasakan kurang nyaman dan aman. Pada transportasi online identitas *driver* dan kendaraan tertera sangat jelas, sehingga meminimalisir terjadinya tindakan asusila atau kejahatan lainnya. Privasi lebih terjamin karena tidak berdesakan dengan penumpang lain.

Diagram 4. Alasan Tidak Menggunakan Transportasi Konvensional



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

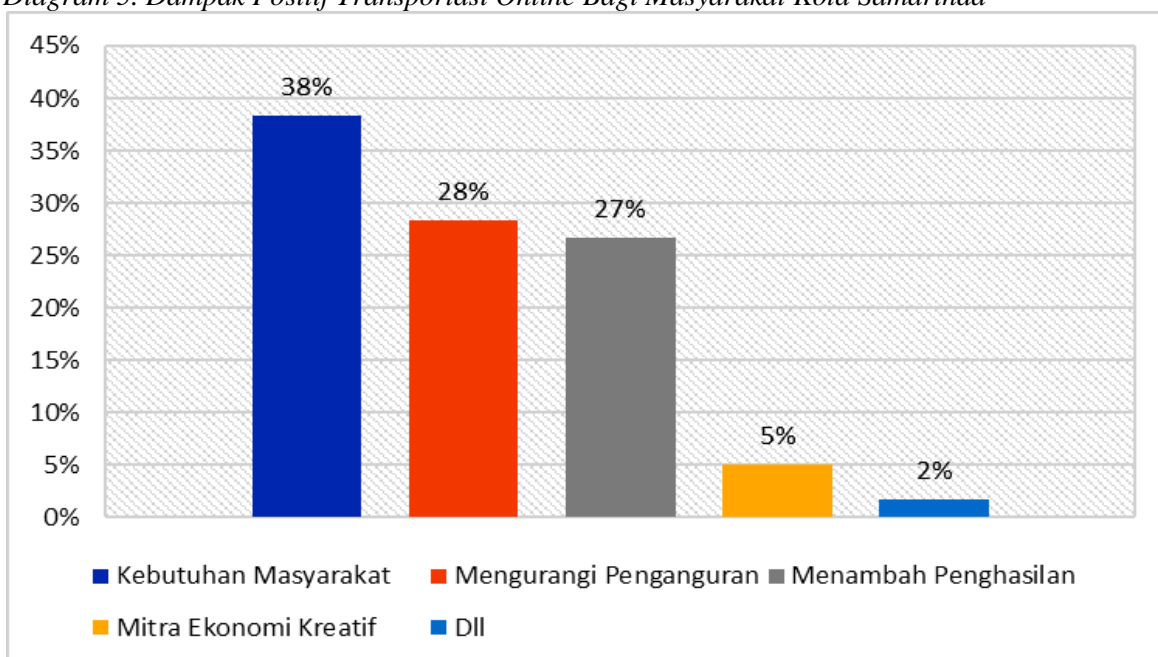
Alasan masyarakat tidak menggunakan transportasi konvensional. Berdasarkan survei dari 30 orang pengguna transportasi online, sebanyak 13 responden atau 43% karena proses pemesanan yang 'ribet'. Berbeda dengan transportasi online, di mana pemesanan dilakukan langsung dari *smartphone* yang dimiliki, untuk transportasi konvensional, pengguna harus menuju lokasi tertentu untuk mencari dan mendapatkan transportasi. Kadang harus menunggu lama, dan bahkan harus berebutan dan berdesakan dengan penumpang lain.

Sebanyak 2 responden atau 7% karena alasan harga lebih mahal dibanding transportasi online. Harga kadang tidak logis, tidak sesuai jarak yang ditempuh, istilahnya “jauh dekat” sama. Harga ditentukan semauanya *driver*, terkadang berdasarkan tawar menawar yang cukup lama. Bahkan bisa berbeda-beda tergantung siapa penggunanya.

Sebanyak 9 responden atau 30% karena alasan sulit mendapatkan transportasinya. Untuk menggunakan transportasi konvensional, perlu mencari dan menuju lokasi tertentu. Ada waktu tunggu yang cukup lama. Terkadang harus mengantri, berdesakan dan bahkan berebutan dengan penumpang lain.

Sebanyak 6 responden atau 20% karena alasan lain-lain; tidak aman, tidak nyaman, tidak ada sistem *e-pay*, dan *driver* yang ugal-ugalan.

Diagram 5. Dampak Positif Transportasi Online Bagi Masyarakat Kota Samarinda



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

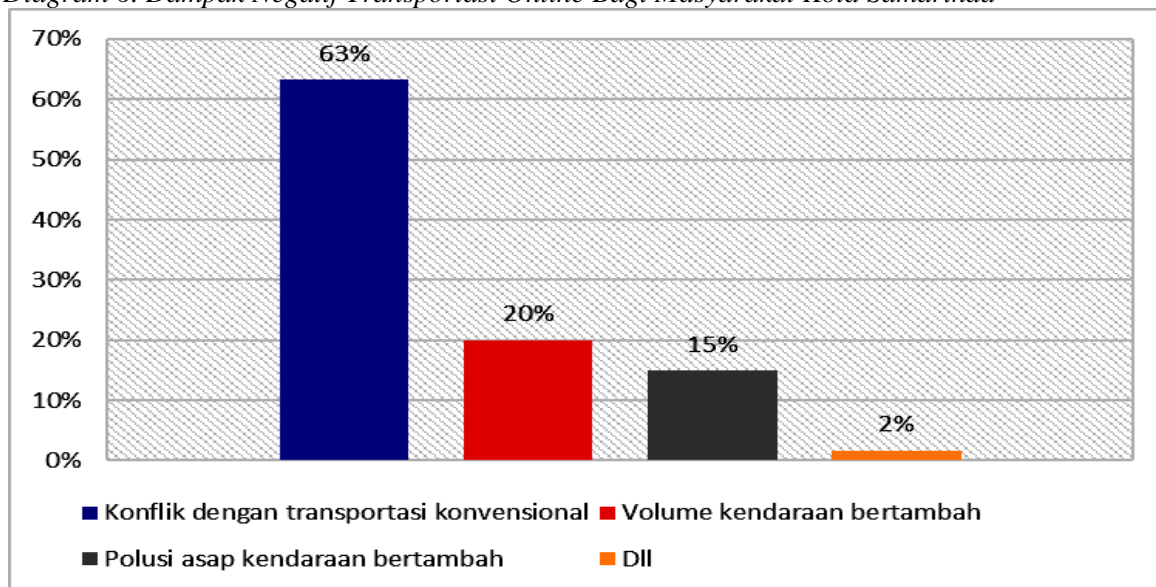
Survei dilakukan kepada 60 orang yang terdiri dari 30 orang *driver* online dan juga pengguna 30 orang. Hasilnya total sebanyak 59 responden atau 98% menyatakan bahwa keberadaan transportasi online memberi dampak positif. Kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah, praktis, aman dan nyaman, sekarang bisa terpenuhi dengan adanya transportasi online. Mudah dan praktis; dipesan melalui aplikasi *smartphone*, harga, jarak dan lokasi tertera langsung, pembayaran bisa tunai bisa *e-pay*. Aman dan nyaman, di mana identitas *driver* dan kendaraan jelas, tidak perlu antri atau berebutan dan berdesakan dengan penumpang lain, privasi lebih terjamin.

Transportasi online dapat mengurangi pengangguran. Beberapa *driver*, memiliki latar belakang yang tidak bekerja, tidak memiliki pekerjaan tetap, ada yang di PHK dari perusahaan, bahkan ada yang keluar dari pekerjaan tetapnya, karena dianggap penghasilan dari menjadi *driver* transportasi online bisa lebih besar dari pada bekerja di perusahaan.

Transportasi online juga bisa menjadi mitra pengembangan ekonomi kreatif lainnya. Pada aplikasi transportasi online, dapat mengembangkan fitur-fitur pelayanan jasa yang bermacam-macam sesuai kebutuhan dan kerja sama yang dilakukan dengan pihak ke tiga, seperti *go-food* bekerja sama dengan warung-warung makan, *go-mart* dengan supermarket, *go-pulsa* dengan pihak agen pulsa, *go-send* dengan jasa pengiriman barang, dan masih banyak lagi fitur-fitur yang bisa dikembangkan. Ekonomi menjadi lebih kreatif dan tumbuh sesuai kebutuhan masyarakat.

Sisanya 1 atau 2% responden menyatakan sebagai *side job*. Menjadi *driver* transportasi online, bisa menjadi pekerjaan sampingan ketika santai atau waktu-waktu luang, misalnya bisa dilakukan oleh mahasiswa, atau pekerja-pekerja tidak tetap yang bisa menambah penghasilan dengan menjadi *driver* transportasi online.

Diagram 6. Dampak Negatif Transportasi Online Bagi Masyarakat Kota Samarinda



Sumber : Pengolahan Data Primer, 2018

Selain memberi dampak yang positif bagi masyarakat di kota Samarinda, transportasi online juga berdampak negatif. Survei dilakukan kepada 60 orang yang terdiri dari 30 orang *driver* transportasi konvensional dan juga pengguna 30 orang.

Hasil survei sebanyak 38 responden atau 63% menyatakan bahwa dengan adanya transportasi online menyebabkan konflik dengan transportasi konvensional. Konflik yang sering terjadi adalah perang harga dan rebutan wilayah “kekuasaan”. Para *driver* konvensional sering merasa tarif harga yang ditetapkan oleh transportasi online terlalu rendah dan menjatuhkan harga pasaran transportasi konvensional; seperti perang tarif *go-jek* dengan ojek pangkalan. Rebutan lokasi atau wilayah tertentu. Para *driver* transportasi online dilarang mangkal dilokasi tertentu yang dianggap sebagai “wilayah kekuasaan” ojek pangkalan. Dampak konflik ini juga menyebabkan penghasilan *driver* transportasi konvensional jadi menurun.

Sebanyak 12 responden atau 20% menyatakan bahwa dengan adanya transportasi online volume kendaraan bertambah banyak, 9 responden atau 15% menyatakan menambah polusi asap kendaraan. 1 responden atau 2% menyatakan hal lain yakni kemacetan bertambah.

Semakin banyaknya orang-orang memilih menjadi *driver* transportasi online, bahkan menjadikan mata pencaharian utama, maka memiliki kendaraan sendiri adalah keharusan mutlak. Hal ini tentu akan berdampak pada semakin bertambahnya volume kendaraan di jalan raya, akibatnya akan semakin menambah kepadatan lalu lintas, dan tentunya bisa menambah kemacetan. Kendaraan yang semakin banyak juga menjadi masalah bagi lingkungan sekitar, yakni polusi udara dari asap kendaraan-kendaraan yang semakin bertambah tersebut.

Analisis Regresi

Dari tabel-tabel hasil pengolahan regresi, diperoleh beberapa angka-angka yang memiliki makna masing-masing, yakni :

- 1) Persamaan-persamaan yang terbentuk :
 - a. $Y = -0,9 + 2,9X$ (dampak umum)

- Nilai koefisien regresi sebesar 2,9 maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah positif; jika transportasi online naik maka dampaknya terhadap masyarakat juga naik, begitu juga sebaliknya
 - Nilai konstanta sebesar negatif 0,9 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak sosial ekonomi masyarakat adalah negatif 0,9
 - Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,905. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat sangat kuat.
 - Koefisien Determinan (R Square) sebesar 0,82 atau 82%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat sebesar 82%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.
- b. $Y_1 = - 2 + 5X$ (dampak positif)**
- Nilai koefisien regresi sebesar 5, maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak positif sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah positif; jika transportasi online naik maka dampak positif sosial ekonomi masyarakat juga naik, begitu juga sebaliknya
 - Nilai konstanta sebesar negatif 2 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak positif sosial ekonomi masyarakat adalah negatif 2.
 - Koefisien Korelasi (R) sebesar 1. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak positif sosial ekonomi masyarakat, sangat kuat dan sempurna.
 - Koefisien Determinan (R Square) sebesar 1 atau 100%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak positif sosial ekonomi masyarakat sebesar 100%, tidak ada pengaruh lain
- c. $Y_2 = 0,8 - 0,3X$ (dampak negatif)**
- Nilai koefisien regresi sebesar negatif 0,3 maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak negatif sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah negatif; jika transportasi online naik maka dampak negatif sosial ekonomi masyarakat akan turun, begitu juga sebaliknya
 - Nilai konstanta sebesar 0,8 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak negatif sosial ekonomi masyarakat adalah positif 0,8
 - Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,08. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak negatif sosial ekonomi masyarakat sangat lemah.
 - Koefisien Determinan (R Square) sebesar 0,07 atau 7%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak negatif sosial ekonomi masyarakat sebesar 7%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.

Uji Hipotesis

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen (X) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Signifikan berarti pengaruh yang terjadi dapat berlaku untuk populasi (dapat digeneralisasikan). Langkah-langkah pengujian sebagai berikut:

1) Menentukan Formula Hipotesis

H_0 : Keberadaan transportasi online (variabel X) tidak berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda (variabel Y)

H_1 : Keberadaan transportasi online (variabel X) berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda (variabel Y)

- 2) Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)
- 3) Nilai t hitung sebesar 19,997
- 4) Nilai t tabel

Tabel distribusi t dicari pada $\alpha = 5\% : 2 = 2,5\%$ (uji 2 sisi) dengan derajat kebebasan (df) $n-k-1$ atau $90-1-1 = 88$ (n adalah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel independen). Dengan pengujian 2 sisi (signifikansi = 0,025) hasil diperoleh untuk t tabel sebesar 1,987 (dapat dicari pada tabel uji t atau di Ms Excel dengan cara pada cell kosong ketik =tinv(0.05,88) lalu enter.

5) Kriteria Pengujian :

Ho diterima jika $-t \text{ tabel} < t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$

Ho ditolak jika $-t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ atau $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$

Hasil perbandingan : Nilai t hitung $> t \text{ tabel}$ ($19,997 > 1,987$) maka Ho ditolak.

6) Kesimpulan

Oleh karena nilai t hitung $> t \text{ tabel}$ ($19,997 > 1,987$) maka Ho ditolak, dan menerima H1, artinya bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan survei dan hasil analisis/pembahasan, kesimpulannya bahwa keberadaan transportasi online sangat berpengaruh (berdampak) terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda. Hasil survei menunjukkan bahwa 68% responden menyatakan transportasi online berdampak baik (positif).

Analisis regresi, persamaannya : $Y = -0,9 + 2,9X$. Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,905 maknanya bahwa pengaruh transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat Samarinda adalah sangat kuat dan positif, pengaruhnya sebesar nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,82 atau 82%.

Hasil uji hipotesis; t hitung $> t \text{ tabel}$ ($19,997 > 1,987$) maka Ho ditolak, dan menerima H1, artinya bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda.

Saran

Fenomena transportasi online (ojek online) ini memang membawa banyak dampak positif, salah satunya adalah memecah kebuntuan pemenuhan kebutuhan transportasi masyarakat. Layanan ojek sepeda motor/mobil online, saat ini memang dapat menjadi pintu keluar darurat bagi kebutuhan permasalahan transportasi Indonesia. Akan tetapi, keberadaan ojek online ini seharusnya tidak berlangsung lama. Terlepas dari fitur-fitur bisnis lainnya yang ada di aplikasi, di masa depan idealnya sudah tidak ada lagi ojek online. Mengapa demikian? Ada beberapa hal yang harus diperhatikan.

- 1) Amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kendaraan bermotor roda 2 atau sepeda motor tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor untuk angkutan umum.
- 2) Sepeda motor relatif kurang aman untuk membawa penumpang dan barang.
- 3) Banyaknya kendaraan yang beredar akan membuat jalanan menjadi macet.
- 4) Emisi gas buang kendaraan yang tidak terkendali berakibat buruk bagi lingkungan. Berkembangnya transportasi online di Indonesia justru menambah volume mobil yang beredar karena banyak yang menjadikannya mata pencaharian utama.

Pemerintah sebaiknya segera merumuskan hak dan kewajiban pelaku transportasi online serta segera merumuskan model bisnis yang membawa keadilan bagi seluruh pelaku usaha transportasi. Selain itu pemerintah tidak boleh terlena dengan kehadiran ojek online. Pemerintah tetap berkewajiban untuk membangun sistem transportasi massal atau transportasi publik yang nyaman dan dapat diandalkan. Transportasi publik yang efektif akan mengurangi volume kendaraan yang beredar. Ini akan meningkatkan kualitas udara dan kualitas kesehatan. Transportasi umum mendukung interaksi sosial yang lebih baik antar warga, sedangkan kendaraan pribadi

JURNAL EKONOMIKA<https://journal.uwgm.ac.id/index.php/ekonomika/index>

2580-8117 E-ISSN, 2527-6379 P-ISSN

Desember 2018, Vol.7 No.2

membuat orang menjadi lebih individualis. Transportasi publik hingga ke daerah-daerah terpencil membawa persamaan peluang dan strata sosial bagi semua lapisan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA**Buku Literatur :**

Abbas, Salim. 2003. Manajemen Transportasi. PT Grafindo Persada. Jakarta

Nasution, M.Nur. 2004. Manajemen Jasa Terpadu. PT Graha Indonesia. Jakarta

Nasution, M. Nur. 2004. Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia. Jakarta

Kamaluddin, Rustian. 2003. Ekonomi Transportasi; Karakteristik, Teori, dan Kebijakan. Ghalia Indonesia. Jakarta

Jurnal Penelitian :

Anindhita, Wiratri, dkk. 2016. Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta

Darmadi, Wardiman Darmadi; 2016, Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar; Skripsi. Makassar

Rifaldi, dkk, 2016, Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/I Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta; Jurnal Epigram Politeknik Negeri Jakarta

Media Lain :

<https://binus.ac.id/malang/2017/10/dampak-transportasi-berbasis-online-terhadap-kondisi-sosial-dan-perekonomian-di-indonesia/>

<http://warta17agustus.com/berita-dampak-positif-maupun-negatif-yang-di-timbulkan-dari-transportasi-online.html#ixzz52MxmrGwM>

<https://jurnanewscom.wordpress.com/2017/07/06/pengaruh-munculnya-ojek-online-terhadap-masyarakat/>

<http://economy.okezone.com/read/2015/09/23/320/1219859/10-jasa-transportasi-online-diindonesia-dari-go-jek-hingga-uber>