

## PENGARUH BEBERAPA FAKTOR SECARA PARSIAL DAN SIMULTAN TERHADAP PERMINTAAN TRANSPORTASI ONLINE GOCAR DAN GRABCAR DI KOTA MATARAM

ROHANI<sup>1)\*</sup>, HASYIM<sup>2)</sup>, SUAEB<sup>3)</sup>

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mataram

*rohani@unram.ac.id (corresponding)*

### ABSTRAK

Perkembangan teknologi yang terjadi pada dunia global saat ini, mengakibatkan terjadinya perubahan pada pemilihan moda transportasi di Indonesia, khususnya yang terjadi di kota Mataram. Selain itu, ketidakmampuan pemerintah dalam menyediakan transportasi umum menyebabkan masyarakat beralih ke transportasi lain yang lebih memudahkan dan mempersingkat waktu perjalanan yaitu transportasi online. Layanan transportasi berbasis aplikasi atau *online* saat ini menjadi salah satu pilihan masyarakat untuk melakukan perjalanan. Salah satu jenis jasa transportasi *online* terbesar dan terpopuler saat ini yang menggunakan sistem daring (*online*) adalah Gojek dan Grab.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan transportasi *online* yaitu GoCar dan GrabCar. Analisis dilakukan dengan menggunakan regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh variabel biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu.

Dari hasil analisis diperoleh bahwa permintaan GoCar secara parsial dipengaruhi oleh faktor biaya, jarak, dan pendapatan. Sedangkan pada permintaan GrabCar secara parsial dipengaruhi oleh faktor biaya dan jarak. Secara simultan permintaan GoCar dan GrabCar dipengaruhi oleh faktor biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu sebesar 81,4%, begitu juga permintaan GoCar dan GrabCar secara parsial dipengaruhi oleh keenam faktor tersebut.

---

**Kata kunci:** Transportasi online, GoCar, GrabCar, Regresi linier berganda, Parsial, Simultan

### ABSTRACT

*Technological developments that occur in the global world today have resulted in changes in the choice of transportation modes in Indonesia, especially in the city of Mataram. Apart from that, the government's inability to provide public transportation has caused people to switch to other transportation that makes it easier and shortens travel time, namely online transportation. Application-based or online transportation services are currently one of the people's choices for traveling. One of the largest and most popular types of online transportation services currently that uses an online system is Gojek and Grab.*

*This study was conducted to determine the factors that influence the demand for online transportation, namely GoCar and GrabCar. The analysis was carried out using multiple linear regression to determine the influence of the variables cost, distance, income, number of family members, ownership of private vehicle and waiting time.*

*From the results of the analysis, it was found that demand for GoCar was partially influenced by cost, distance and income factors. Meanwhile, demand for GrabCar is partially influenced by cost and distance factors. Simultaneously, demand for GoCar and GrabCar is influenced by the factors cost, distance, income, number of family members, private vehicle ownership and waiting time by 81.4%, likewise demand for GoCar and GrabCar is partially influenced by these six factors.*

---

**Keywords:** Online transportation, GoCar, GrabCar, Multiple linear regression, Partial, Simultaneous

## PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi saat ini begitu pesat sehingga mengakibatkan terjadinya perubahan pada pemilihan moda transportasi di Indonesia, khususnya yang terjadi di Kota Mataram. Dibarengi juga dengan pertambahan jumlah penduduk Kota Mataram yang berdampak terhadap permintaan akan jasa angkutan. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu, misalnya keinginan untuk menengok keluarga yang sakit dan sebagainya (Nasution, 2004). Alternatif transportasi sebenarnya sudah sangat beragam, dari yang bersifat *low cost* seperti angkutan kota dan bis umum sampai transportasi yang eksklusif seperti taxicab juga telah banyak tersedia (Nistal dkk, 2017). Kendaraan umum yang bisa dijadikan alternatif dapat dilihat dari adanya berbagai transportasi berbasis *online* seperti Gojek dan Grab yang menggunakan aplikasi untuk pemesanan maupun pembayarannya. Transportasi *online* yang sangat berkembang saat ini di Indonesia adalah Gojek dan Grab.

Pada tahun 2018 jumlah pengunduh Grab sebanyak 144 juta serta disusul Gojek dengan 142 juta pengunduh (Budiana dan Khasanah (2020). Dari survei yang dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kementerian Perhubungan (Kemenhub) pada bulan September 2022 mengungkapkan bahwa mayoritas publik yang menggunakan aplikasi transportasi *online* terbanyak adalah Gojek. Tercatat, sebanyak 59,13% responden mengaku memilih Gojek, disusul oleh Grab 32,24%, Maxim 6,93%, InDriver 1,47% dan lainnya 0,23%. Di Kota Mataram pengguna aktif aplikasi Gojek saat ini adalah sebanyak 1853 pengguna, sedangkan pengguna aktif aplikasi Grab adalah sebanyak 1294 pengguna. Sehingga banyaknya pengguna aktif kedua aplikasi tersebut adalah 3147 pengguna. Selain itu, untuk *driver* GoCar sebanyak 872 *driver* sedangkan pada GrabCar 763 *driver* aktif di Kota Mataram.

Ada berbagai jasa yang ditawarkan oleh Gojek dan Grab seperti pengiriman barang, pesan antar makanan, dan mengantar penumpang ke tempat tujuan. Salah satu fitur yang ditawarkan oleh aplikasi Gojek dan Grab adalah GoCar dan GrabCar dimana diantara keduanya akan ada perbedaannya. Sebagian indikator tidak terdapat perbedaan dan sebagiannya lagi mengalami perbedaan kualitas layanan elektronik (*e-servqual*) antara pengguna aplikasi *Grab Car* dan *Go Car* di Kota Palu (Wahyuningsih M. I. A. 2022 ). GoCar dan GrabCar saat ini merupakan transportasi alternatif yang biasa digunakan setelah kendaraan pribadi dan tentu saja merupakan salah satu pilihan yang bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi berupa mobil karena lebih mudah diakses oleh masyarakat kota Mataram.

Pengguna tidak perlu lagi berjalan kaki ke pangkalan ojek atau taksi yang ada disekitar rumahnya itupun kalau ada. Selain itu, tidak adanya angkutan kota di kota Mataram menambah peluang GoCar dan GrabCar sangat diminati oleh masyarakat kota Mataram saat ini. Aplikasi transportasi *online* juga memungkinkan calon penumpang berinteraksi dengan pengemudi, hal tersebut dapat mempermudah calon penumpang untuk memberitahukan lokasinya kepada pengemudi GoCar dan GrabCar. Faktor tarif, pendapatan, dan jumlah anggota keluarga berkorelasi positif terhadap permintaan jasa ojek *online* di Kota Mataram (Prakasa Y, 2019). Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. (Morlok, E. K, 1981). Selain faktor biaya, pendapatan dan jumlah anggota keluarga saat bepergian, jarak tempuh, waktu yang digunakan untuk menunggu kendaraan yang dipesan, jumlah kepemilikan kendaraan juga menjadi pertimbangan masyarakat untuk memilih GoCar dan GrabCar sebagai alat transportasi yang digunakan.

Berdasarkan uraian diatas maka perlu dilakukan penelitian tentang “pengaruh beberapa faktor secara parsial dan simultan terhadap permintaan transportasi online GoCar dan GrabCar di kota mataram

### Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalahnya adalah bagaimanakah karakteristik pelaku perjalanan transportasi *online* GoCar dan GrabCar serta apakah biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu berpengaruh secara simultan dan parsial terhadap permintaan transportasi *online* GoCar dan GrabCar di Kota Mataram ?

### Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan diatas maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik pengguna transportasi *online* GoCar dan GrabCar di Kota Mataram.
2. Mengetahui pengaruh biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu terhadap permintaan transportasi *online* GoCar dan GrabCar di Kota Mataram secara simultan dan parsial

Untuk menentukan jumlah sampel digunakan rumus Slovin dengan tingkat akurasi yang diinginkan yaitu 90% maka batas toleransi kesalahan adalah 10% (Cartona. R, Dkk, 2021). Rumus Slovin tersebut adalah:

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

## METODE PENELITIAN

### Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada lokasi yang mendukung sehingga diperoleh data yang dibutuhkan seperti pada kawasan sekolah atau kampus, kawasan perdagangan atau mall, dan kawasan perkantoran atau pusat kesehatan yang ada di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat.

### Jenis dan Sumber Data

1. Data primer merupakan data yang diperoleh dari lapangan dengan cara wawancara langsung dengan responden kemudian diisi form yang sudah disediakan meliputi identitas responden, biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu serta permintaan GoCar dan GrabCar. Responden pada penelitian ini adalah pengguna ojek online GoCar dan GrabCar selama satu bulan terakhir.
2. Data sekunder merupakan data dari instansi terkait meliputi jumlah pengguna aktif aplikasi GoCar dan GrabCar yang diperoleh dari kantor GoCar dan GrabCar cabang Mataram.

### Pelaksanaan Survey

Populasi dalam penelitian ini adalah semua pengguna Gojek maupun Grab. Pengguna aktif aplikasi Gojek saat ini adalah sebanyak 1853 pengguna, sedangkan pengguna aktif aplikasi Grab saat ini adalah sebanyak 1294 pengguna. Sehingga banyaknya pengguna aktif kedua aplikasi tersebut adalah 3147 pengguna.

Berdasarkan rumus Slovin maka jumlah sampel dalam penelitian adalah:

$$n = \frac{3147}{1 + 3147(0,1)^2} = 96,92 \text{ dibulatkan menjadi } 100 \text{ responden}$$

Sebanyak 100 responden yang diwawancarai di Kota Mataram yang pernah menggunakan transportasi *online* GoCar dan GrabCar pada sebulan terakhir.

Kuesioner diberikan kepada responden untuk diisi tetapi sebelumnya surveyor harus menanyakan terlebih dahulu kepada responden apakah pernah menggunakan GoCar atau GrabCar. Jika pernah maka dilanjutkan diberikan lembar kuesioner tersebut kepada responden dan mendampingi, membimbing, serta memastikan bahwa kuesioner yang diisi oleh responden sudah sesuai dan dapat diterima. Surveyor harus menyampaikan dengan baik kepada responden apa yang menjadi tujuan penelitian agar responden mau membantu mengisi kuesioner yang disediakan dengan berbagai pertanyaan yang mencakup data pribadi dari responden seperti nama, alamat, nomer handphone, umur, jenis kelamin, pendidikan terakhir, biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi dan waktu tunggu serta permintaan GoCar atau GrabCar.

### Variabel Penelitian

Ada 2 jenis variabel pada penelitian ini yaitu:

1. Variabel respon (variabel *dependent*) yaitu variabel yang keberadaannya dipengaruhi oleh variabel lainnya (terikat) dengan notasi Y. Dalam hal ini yang menjadi variabel Y adalah permintaan transportasi *online*.
2. Variabel prediktor atau variabel *independent* yakni variabel yang tidak dipengaruhi oleh variabel lain (bebas) yang dinotasikan dengan X. Pada kasus ini yang menjadi variabel X adalah: Biaya, jarak, Pendapatan, Jumlah anggota keluarga, Kepemilikan kendaraan pribadi, Waktu tunggu

### Analisis Regresi Linier Berganda

Metode analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan perhitungan secara regresi linier berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Dimana:

Y = Permintaan GoCar dan GrabCar  
X1= Biaya  
X2= Jarak  
X3= Pendapatan  
X4= Jumlah anggota keluarga

X5= Kepemilikan kendaraan pribadi  
X6= Waktu tunggu  
a = Konstanta regresi  
b = Nilai koefisien regresi

### Analisis Koefisien Korelasi (R)

Analisis Koefisien Korelasi digunakan untuk mengetahui arah dan kuatnya hubungan antar dua variabel atau

lebih. Arah dinyatakan dalam bentuk hubungan positif atau negatif, sedangkan kuat atau lemahnya hubungan dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi (Sugiyono, 2018). Koefisien korelasi (R) menunjukkan derajat korelasi antara variabel independen dan variabel dependen.

### Analisis Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Analisis koefisien determinasi merupakan suatu parameter yang dipakai untuk mengetahui data terkait dengan nilai dari variabel Y yang diuraikan melalui model regresi (Munawaroh et al., 2015). Dalam koefisien determinasi ini, analisis regresi dapat diuraikan dengan menggunakan rumus  $KD = R \text{ Square} \times 100\%$ .

### Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Menurut Anggraeni (2019) bahwa uji F ini dipakai dalam meneliti apakah analisis regresi bisa untuk menjelaskan pengaruh dari variabel X terhadap variabel Y. Ketentuan-ketentuan yang harus diperhatikan dalam pengujian ini adalah sebagai berikut.

- Jika nilai  $\text{sig} < 0,05$  atau  $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$  maka terdapat pengaruh variabel independent (X) secara simultan terhadap variabel dependent (Y) dan atau  $H_1$  diterima jika nilai  $F\text{-hitung} > F\text{-tabel}$ ;
- Jika nilai  $\text{sig} > 0,05$  atau  $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$  maka tidak terdapat pengaruh variabel independent (X) secara simultan terhadap variabel dependent (Y) dan atau  $H_0$  ditolak jika nilai  $F\text{-hitung} < F\text{-tabel}$ .

### Uji Signifikansi Parsial (Uji T)

Uji signifikansi parameter individual (Uji parsial) merupakan suatu metode analisis yang bertujuan untuk mengetahui apakah variabel *independent* (X) berpengaruh atau tidak terhadap variabel *dependent* (Y) (Priyatno, 2011). Ketentuan-ketentuan analisis yang perlu diperhatikan dalam uji parsial adalah berikut ini.

- $T \text{ hitung} > T \text{ tabel}$  maka terdapat pengaruh variabel independent (X) secara parsial terhadap variabel dependent (Y).
- $T \text{ hitung} < T \text{ tabel}$  maka tidak terdapat pengaruh variabel independent (X) secara parsial terhadap variabel dependent (Y).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Responden

Jumlah responden dalam penelitian ini terdiri dari 100 orang yang dipilih secara acak dari beberapa lokasi di Kota Mataram. Data yang diperoleh selanjutnya distribusi berdasarkan jenis kelamin, umur, dan pekerjaan

#### 1. Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

Responden dengan jenis kelamin perempuan memiliki jumlah yang lebih banyak dibandingkan dengan responden dengan laki-laki dimana perempuan berjumlah 62 responden sedangkan laki-laki berjumlah 38 responden.

#### 2. Berdasarkan Umur Responden

Kelompok umur dibagi menjadi beberapa kelompok umur dan terbanyak yaitu kelompok umur 21-25 th sebanyak 25%, kemudian pada kelompok umur 15-20 tahun terdapat 18 responden, 25-30 th ada 15%, 35-40 th sebanyak 13%, 30-35 th ada 10%, 40-45 th ada 8%, dan yang paling rendah ada pada rentang umur 46-50 tahun memiliki persentase 7 % dari keseluruhan responden.

#### 2. Berdasarkan Pekerjaan Responden

Berdasarkan Pekerjaan responden dibagi menjadi pelajar, mahasiswa, swasta, wiraswasta, ibu Rumah Tangga dan Pegawai Negeri Sipil dan diperoleh pekerjaan dengan jumlah terbanyak ada pada jenis pekerjaan sebagai mahasiswa dengan jumlah sebanyak 33 responden atau sebesar 33% dari keseluruhan responden. Pekerjaan dengan jumlah responden paling sedikit adalah jenis pekerjaan sebagai pelajar dengan jumlah responden sebanyak 6 responden atau sebesar 6%.

Distribusi Responden Berdasarkan Variabel Bebas

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan didapatkan data mengenai variabel bebas sebagai berikut:

#### 1. Berdasarkan Biaya GoCar dan GrabCar

Biaya yang dikeluarkan untuk ongkos GoCar dan GrabCar antara Rp.16.000-Rp.20.000 memiliki responden terbanyak yaitu 23 responden. Biaya paling sedikit adalah pada rentang biaya Rp.51.000-Rp.55.000 dengan 3 responden.

#### 2. Berdasarkan Jarak

Dari segi jarak yang ditempuh ada 35 responden yang menempuh jarak perjalanan kurang dari 2km – 4km. Disusul oleh rentang jarak antara 4,1km – 6km yaitu 23 responden atau 23%. Selanjutnya terdapat responden hanya 1 responden atau 1% dari keseluruhan responden yang menempuh jarak perjalanan 18,1km – 20km.

3. Berdasarkan Pendapatan Responden

Dari 100 responden terdapat sebanyak 49 responden dengan pendapatan <Rp.500.000-Rp.2.000.000 perbulan. Selanjutnya disusul oleh pendapatan dengan rentang Rp.2.100.000-Rp.4.000.000 perbulan dengan 34 responden. Sementara persentase paling sedikit adalah 2 responden pada rentang pendapatan antara Rp.8.100.000- Rp.10.000.000.

3. Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga Responden

Ada 24 responden atau 24% dari keseluruhan responden yang memiliki jumlah anggota 5 orang. Kemudian terdapat 21 responden yang memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 4 orang. Selanjutnya terdapat 18 responden yang memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 3 orang.

4. Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Dari 100 responden terdapat 81 responden memiliki kendaraan pribadi, kemudian terdapat 19 responden yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

5. Berdasarkan Waktu Tunggu

Berdasarkan waktu tunggu yang terbanyak adalah dengan waktu tunggu 5 menit sebesar 24%, sedangkan paling lama waktu tunggu yang menjadi jawaban responden adalah 10 menit karena jika lebih dari waktu tersebut biasanya responden akan mengganti moda bahkan menggunakan kendaraan pribadi.

**Analisis Permintaan GoCar dan GrabCar**

Dengan melihat hubungan antara variabel bebas terhadap variable terikat maka digunakan model analisis regresi linier berganda dengan menggunakan program SPSS versi 25.

**Tabel 1. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-25.393	1.811		-14.021	.000
Biaya X1	-2.384	.126	-1.049	-18.958	.000
Jarak X2	.210	.015	.762	14.119	.000
Pendapatan X3	.196	.090	.119	2.185	.031
Jumlah anggota keluarga X4	.048	.040	.056	1.717	.047
Kepemilikan kendaraan pribadi X5	-.164	.110	-.080	-1.883	.040
Waktu tunggu X6	-.040	.042	-.058	-1.732	.045

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar dan GrabCar

Berdasarkan hasil diatas maka diperoleh hasil persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6$$

$$Y = 0 - 1,049X_1 + 0,762X_2 + 0,119X_3 + 0,056X_4 - 0,080X_5 - 0,058X_6$$

Y adalah variabel terikat (permintaan GoCar dan GrabCar) yang nilainya akan diprediksi oleh variabel biaya (X1), jarak (X2), pendapatan (X3), jumlah anggota keluarga (X4), kepemilikan kendaraan pribadi (X5) dan waktu tunggu (X6).

**Tabel 2. Hasil Koefisien Korelasi (R) dan Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Model	Model Summary			
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.902 <sup>a</sup>	.814	.802	.66221

a. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Kepemilikan kendaraan pribadi X5, Jumlah anggota keluarga X4, Pendapatan X3, Biaya X1

- Koefisien korelasi (R) yang diperoleh sebesar 0,902 menunjukkan korelasi atau hubungan variabel bebas terhadap variabel terikat sangat kuat.
- Koefisien determinasi R<sup>2</sup>=0,814. Artinya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat sebesar 81,4%. Sedangkan 18,6% dipengaruhi oleh variabel lain.

**Tabel 3. Hasil Uji Statistik Simultan (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	179.007	6	29.834	68.033	.000 <sup>b</sup>
Residual	40.783	93	.439		
Total	219.790	99			

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar dan GrabCar

b. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Kepemilikan kendaraan pribadi X5, Jumlah anggota keluarga X4, Pendapatan X3, Biaya X1

Dari hasil perhitungan dan pengolahan data secara simultan diperoleh F-hitung sebesar 68,033, F-tabel sebesar 2,1. Karena nilai F-hitung > F-tabel yaitu  $68,033 > 2,19$  maka Permintaan GoCar dan GrabCar secara simultan berpengaruh terhadap variabel biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan dan waktu tunggu.

**Tabel 4. Hasil Uji Statistik Parsial (Uji T)**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	-25.393	1.811		-14.021	.000
Biaya X1	-2.384	.126	-1.049	-18.958	.000
Jarak X2	.210	.015	.762	14.119	.000
Pendapatan X3	.196	.090	.119	2.185	.031
Jumlah anggota keluarga X4	.048	.040	.056	1.717	.047
Kepemilikan kendaraan pribadi X5	-.164	.110	-.080	-1.883	.040
Waktu tunggu X6	-.040	.042	-.058	-1.732	.045

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar dan GrabCar

Pada permintaan GoCar dan GrabCar di Mataram berpengaruh secara parsial oleh faktor biaya X1, jarak X2, pendapatan X3, jumlah anggota keluarga X4, kepemilikan kendaraan pribadi X5 dan waktu tunggu X6.

### Hasil Analisis Permintaan GoCar

**Tabel 5. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	-27.004	2.589		-10.432	.000
Biaya X1	-2.463	.166	-.999	-14.802	.000
Jarak X2	.211	.021	.669	9.961	.000
Pendapatan X3	.241	.133	.129	1.810	.046
Jumlah anggota keluarga X4	.071	.062	.068	1.147	.067
Kepemilikan Kend. Pribadi X5	-.231	.144	-.111	-1.610	.052
Waktu tunggu X6	-.075	.064	-.071	-1.268	.064

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar

Berdasarkan hasil diatas maka diperoleh hasil persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6$$

$$Y = 0 - 0,999X_1 + 0,669X_2 + 0,129X_3 + 0,068X_4 - 0,111X_5 - 0,071X_6$$

Y adalah variabel terikat yang nilainya akan diprediksi oleh variabel bebas. variabel terikat adalah permintaan GoCar yang nilainya akan diprediksi oleh variabel biaya (X1), jarak (X2), pendapatan (X3), jumlah anggota keluarga (X4), kepemilikan kendaraan pribadi (X5) dan waktu tunggu (X6).

**Tabel 6. Hasil Koefisien Korelasi (R) dan Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.909 <sup>a</sup>	.826	.807	.69290

a. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Jumlah anggota keluarga X4, Kepemilikan Kendaraan Pribadi X5, Biaya X1, Pendapatan X3

- Koefisien korelasi R=0,909 menunjukkan korelasi atau hubungan variabel bebas terhadap variabel terikat sangat kuat.
- Koefisien determinasi, nilai R<sup>2</sup>=0,826. Artinya pengaruh permintaan GoCar terhadap variabel terikat sebesar 82,6%. Sedangkan 17,4% dipengaruhi oleh variabel lain.

**Tabel 7. Hasil Uji Statistik Simultan (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	121.154	6	20.192	42.058	.000 <sup>b</sup>
	Residual	25.446	53	.480		
	Total	146.600	59			

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar

b. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Jumlah anggota keluarga X4, Kepemilikan Kendaraan Pribadi X5, Biaya X1, Pendapatan X3

Dari hasil perhitungan dan pengolahan data secara simultan diperoleh F-hitung sebesar 42,058 F-tabel adalah sebesar 2,25. Karena nilai F-hitung > F-tabel yaitu 42,058 > 2,25 maka permintaan GoCar berpengaruh secara simultan terhadap biaya, jarak, pendapatan, jumlah anggota keluarga, kepemilikan kendaraan pribadi, dan waktu tunggu.

**Tabel 8. Hasil Uji Statistik Parsial (Uji T)  
Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-27.004	2.589		-10.432	.000
Biaya X1	-2.463	.166	-.999	-14.802	.000
Jarak X2	.211	.021	.669	9.961	.000
Pendapatan X3	.241	.133	.129	1.810	.046
Jumlah anggota keluarga X4	.071	.062	.068	1.147	.067
Kepemilikan Kend. Pribadi X5	-.231	.144	-.111	-1.610	.052
Waktu tunggu X6	-.075	.064	-.071	-1.268	.064

a. Dependent Variable: Permintaan GoCar

Dari Tabel diatas disimpulkan bahwa permintaan GoCar berpengaruh secara parsial oleh faktor biaya X1, jarak X2, dan pendapatan X3. Sedangkan faktor jumlah anggota keluarga X4, kepemilikan kendaraan pribadi X5 dan waktu tunggu X6 tidak ada pengaruh secara parsial.

## Hasil Analisis Data Permintaan GrabCar

**Tabel 9. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda  
Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-22.752	2.902		-7.841	.000
Biaya X1	-2.210	.217	-1.113	-10.201	.000
Jarak X2	.199	.024	.883	8.435	.000
Pendapatan X3	.139	.132	.101	1.050	.070
Jumlah anggota keluarga X4	.040	.054	.060	.740	.081
Kepemilikan Kendaraan Pribadi X5	-.012	.200	-.006	-.062	.115
Waktu tunggu X6	-.009	.051	-.013	-.168	.096

a. Dependent Variable: Permintaan GrabCar

Berdasarkan hasil diatas maka diperoleh hasil persamaan sebagai berikut:

$$Y = 0 - 1,113X_1 + 0,883X_2 + 0,101X_3 + 0,060X_4 - 0,006X_5 - 0,013 X_6$$

**Tabel 10. Hasil Koefisien Korelasi (R) dan Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.909 <sup>a</sup>	.826	.807	.69290

a. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Jumlah anggota keluarga X4, Kepemilikan Kendaraan Pribadi X5, Biaya X1, Pendapatan X3

- Koefisien korelasi R=0,894 menunjukkan korelasi atau hubungan variabel bebas terhadap variabel terikat sangat kuat.
- Koefisien determinasi, nilai R<sup>2</sup>=0,800. Artinya pengaruh variabel permintaan GrabCar terhadap variabel terikat sebesar 80%. Sedangkan 20% dipengaruhi oleh variabel lain.

**Tabel 11. Hasil Uji Statistik Simultan (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	57.574	6	9.596	21.989	.000 <sup>b</sup>
	Residual	14.401	33	.436		
	Total	71.975	39			

a. Dependent Variable: Permintaan GrabCar

b. Predictors: (Constant), Waktu tunggu X6, Jarak X2, Kepemilikan Kendaraan Pribadi X5, Jumlah anggota keluarga X4, Pendapatan X3, Biaya X1

Dari gambar 11. diperoleh F-hitung sebesar 21,989 sedangkan F-tabel adalah sebesar 2,34. karena nilai F-hitung > F-tabel yaitu 21,989 > 2,34 maka permintaan GranCar berpengaruh secara simultan terhadap Waktu tunggu, Jarak, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Jumlah anggota keluarga, Pendapatan, Biaya.

**Tabel 12. Hasil Uji Statistik Parsial (Uji T)**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	-22.752	2.902		-7.841	.000
Biaya X1	-2.210	.217	-1.113	-10.201	.000
Jarak X2	.199	.024	.883	8.435	.000
Pendapatan X3	.139	.132	.101	1.050	.070
Jumlah anggota keluarga X4	.040	.054	.060	.740	.081
Kepemilikan Kend. Pribadi X5	-.012	.200	-.006	-.062	.115
Waktu tunggu X6	-.009	.051	-.013	-.168	.096

a. Dependent Variable: Permintaan GrabCar

Dari Gambar 12 terlihat bahwa permintaan GrabCar berpengaruh secara parsial oleh faktor biaya X1 dan jarak X2, Sedangkan faktor pendapatan X3, jumlah anggota keluarga X4, kepemilikan kendaraan pribadi X5 dan waktu tunggu X6 tidak berpengaruh secara parsial.

## PENUTUP

### Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka dapat ditarik simpulan:

1. Karakteristik pengguna GoCar dan GrabCar di Kota Mataram berdasarkan jenis kelamin didominasi perempuan sebesar 62%, berdasarkan kelompok umur 20-25 sebesar 21%, berdasarkan jenis pekerjaan lebih banyak mahasiswa sebesar 33%.
2. Pada permintaan GoCar secara parsial dipengaruhi oleh faktor biaya X1, jarak X2, dan pendapatan X3. Sedangkan pada permintaan GrabCar dipengaruhi secara parsial oleh faktor biaya X1 dan jarak X2.

3. Secara simultan permintaan GoCar dan GrabCar di Kota Mataram dipengaruhi oleh faktor biaya X1, jarak X2, pendapatan X3, jumlah anggota keluarga X4, kepemilikan kendaraan pribadi X5 dan waktu tunggu X6, sebesar 81,4%. Sedangkan permintaan GoCar dan GrabCar secara parsial juga dipengaruhi oleh keenam faktor tersebut.

## Saran

Beberapa saran dan rekomendasi yang bisa diberikan adalah:

1. Diharapkan untuk perusahaan layanan jasa transportasi *online* khususnya Gojek dan Grab untuk tetap melakukan inovasi agar semakin memudahkan masyarakat dalam menggunakan transportasi tersebut.
2. Untuk penelitian selanjutnya perlu dipertimbangkan faktor-faktor lain selain faktor yang sudah dialisis pada penelitian ini seperti waktu tempuh, kenyamanan, keamanan dan faktor-faktor lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, K. (2019). *Materi Pembelajaran "Analisis Korelasi dan Analisis Regresi Linear Sederhana* (p. 29).
- Budiana, Y., & Khasanah, F. . (2020). Analisis Strategi Kompetisi Antara Jasa Transportasi Online Gojek Dan Grab Dengan Menggunakan Game Theory (Studi Kasus: Mahasiswa Di Pulau Jawa). *Jurnal Mitra Manajemen (JMM Online)*, 4(1), 16–27.
- Cartona, R, Dkk, (2021). Analisis Karakteristik Pengguna Moda Transportasi Online Dan Transportasi Konvensional Di Kota Denpasar. *Jurnal Ilmiah Teknik Unmas*, 1(1), 20-25.
- Morlok, E. K, (1981), “*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*” Penerbit : Jakarta.
- Munawaroh, Yuniarti, D., & Hayati, M. N. (2015). Analisis Regresi Variabel Mediasi dengan Metode Kausal Step (Studi Kasus: Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Perkapita di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2011-2013). *Jurnal Eksponensial*, 6(2), 193–199.
- Nasution, M. Nur. (2004). *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Nistal,Patrick D.,dan Regidor J., R., F. (2017). *Comparative Study of Uber and Regular Taxi Service Characteristics*, University of Philippines: Institute of Civil Engineering
- Prakasa, Y., Dkk, (2019). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Ojek Online Di Kota Mataram *Jurnal Spektrum Sipil*, 6(1), 14 – 22
- Priyatno, D. (2011). *Buku Saku Analisis Statistik Data Dan SPSS*. Yogyakarta.Mediacom
- Sugiyono. (2018). *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung Alfabeta.
- Wahyuningsih M. I. A. (2022), Analisis Komparasi Kualitas Layanan Elektronik Pengguna Aplikasi *Grab Car* Dan *Go Car* Di Kota Palu, *Jurnal Ilmu Manajemen Universitas Tadulako*, 8(2), 094-102