

**ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KEPUTUSAN  
KONSUMEN DALAM MEMILIH JASA TRANSPORTASI GO-JEK  
DI YOGYAKARTA**

<b>Eri vaskal</b>	<b>Wahyu Widodo</b>	<b>Muchlisin</b>
20120110035	Dosen Pembimbing 1 Teknik Sipil	Dosen Pembimbing 2
Mahasiswa Teknik Sipil	Universitas Muhammadiyah	Teknik Sipil Universitas
Universitas Muhammadiyah	Yogyakarta	Muhammadiyah
Yogyakarta		Yogyakarta

**Intisari**

transportasi di indonesia mengalami perkembangan dengan adanya transportasi yang cepat, efisien dan nyaman, transportasi baru ini bernama go-jek, transportasi ini juga telah bermunculan di daerah-daerah di indonesia, khususnya daerah istimewa yogyakarta yang sudah mulai terlihat mulai beroperasi di daerah istimewa yogyakarta ini. Siapa yang menyangka ojek yang biasanya hanya bisa di dapati pada pos-pos tertentu itu kini bisa membentuk sebuah jaringan terintegrasi yang melayani masyarakat dengan cepat. Kesederhanaan ide Go-Jek telah menjadikan sebuah kekuatan yang brilian. Selain itu, tentu saja Go-Jek mampu menyerap banyak pelanggan dengan sangat cepat. Pelanggan jasa ini umumnya berasal dari berbagai kalangan Mulai dari pebisnis, pengusaha hingga ibu rumah tangga dan pelajar.

Maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh faktor kebutuhan, pekerjaan, pendapatan, pelayanan, tarif, ketepatan waktu, keamanan dan kenyamanan terhadap keputusan menggunakan jasa transportasi go-jek di yogyakarta.

Hasil analisis yang di peroleh jumlah pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta adalah mahasiswa dan pekerja dengan persentase mahasiswa sebesar 57,5 % dan pekerja sebesar 42,5 % dari total kuisisioner yang di sebar, alasan utama dalam memilih jasa transportasi Go-Jek di yogyakarta adalah dari segi kecepatan, dalam pelayanan jasa transportasi Go-Jek, jasa Go-Ride dan Go-Food adalah pilihan para konsumen yang ada di yogyakarta dan berdasarkan hasil dari penelitian ini jasa Go-Ride menjadi pilihan utama para konsumen yang ada di yogyakarta, sedangkan faktor utama yang mempengaruhi keputusan konsumen dalam memilih jasa transportasi Go-Jek di yogyakarta adalah jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, hal ini di perkuat sesuai dengan hasil analisis dari *software* SPSS.

**Kata kunci :** faktor keputusan, transportasi Go-Jek, *software* SPSS.

## **LATAR BELAKANG**

Perkembangan jaman dan tingkat mobilitas masyarakat yang semakin tinggi dalam beraktivitas saat ini menuntut untuk efisien waktu sehingga membuat perubahan dan tatanan baru dalam segala bidang, termasuk perubahan dan meningkatnya tingkat kebutuhan dan kegiatan ekonomi masyarakat. Untuk memenuhi kesejahteraan dan kebutuhan hidupnya, seseorang tidak hanya melakukannya dalam satu lokasi, maka diperlukan sarana transportasi (kendaraan) guna melakukan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Hingga saat ini transportasi di daerah istimewa Yogyakarta, telah mengalami perkembangan yang pesat, baik secara kualitas maupun kuantitas. Perkembangan secara kualitas adalah dipergunakan kendaraan bermotor yang dari tahun ke tahun selalu mengalami perubahan dalam bentuk maupun sistem permesinannya. Secara kuantitas, kendaraan bermotor juga bertambah jumlahnya. Akan tetapi, penambahan jumlah tersebut tidak seimbang dengan penambahan ruas jalan. Hal tersebut merupakan salah satu penyebab sering timbulnya kemacetan ataupun kecelakaan lalu lintas.

Dengan adanya permasalahan ini transportasi di Indonesia mengalami perkembangan dengan adanya transportasi yang cepat, efisien dan nyaman, transportasi baru ini bernama gojek, transportasi ini juga telah bermunculan di daerah-daerah di Indonesia, khususnya daerah istimewa Yogyakarta yang sudah mulai terlihat mulai beroperasi di daerah istimewa Yogyakarta ini. Siapa yang menyangka ojek yang biasanya hanya bisa di dapati pada pos-pos tertentu itu kini bisa membentuk sebuah jaringan terintegrasi yang melayani masyarakat dengan cepat. Kesederhanaan ide Go-Jek telah menjadikan sebuah kekuatan yang brilian. Selain itu, tentu saja Go-Jek mampu menyerap banyak pelanggan dengan sangat cepat. Pelanggan jasa ini umumnya berasal dari berbagai kalangan Mulai dari pebisnis, pengusaha hingga ibu rumah tangga dan pelajar.

## **METODE PENELITIAN**

### **A. Penentuan jumlah sampel data penelitian**

Untuk menentukan sampel dari populasi digunakan perhitungan maupun acuan tabel yang dikembangkan para ahli. Secara umum, untuk penelitian korelasional jumlah sampel minimal untuk memperoleh hasil yang baik adalah 30, sedangkan dalam penelitian eksperimen jumlah sampel minimum 15 dari masing-masing kelompok dan untuk penelitian survey jumlah sampel minimum adalah 100.

Roscoe (1975) yang dikutip Uma Sekaran (2006) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel :

1. Ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian
2. Jika sampel dipecah ke dalam subsampel (pria/wanita, junior/senior, dan sebagainya), ukuran sampel minimum 30 untuk tiap kategori adalah tepat
3. Dalam penelitian multivariate (termasuk analisis regresi berganda), ukuran sampel sebaiknya 10x lebih besar dari jumlah variabel dalam penelitian
4. Untuk penelitian eksperimen sederhana dengan kontrol eksperimen yang ketat, penelitian yang sukses adalah mungkin dengan ukuran sampel kecil antara 10 sampai dengan 20

Besaran atau ukuran sampel ini sangat tergantung dari besaran tingkat ketelitian atau kesalahan yang diinginkan peneliti. Namun, dalam hal tingkat kesalahan, pada penelitian sosial maksimal tingkat kesalahannya adalah 5% (0,05). Makin besar tingkat kesalahan maka makin kecil jumlah sampel. Namun yang perlu diperhatikan adalah semakin besar jumlah sampel (semakin mendekati populasi) maka semakin kecil peluang kesalahan generalisasi dan sebaliknya, semakin kecil jumlah sampel (menjauhi jumlah populasi) maka semakin besar peluang kesalahan generalisasi.

Beberapa rumus untuk menentukan jumlah sampel antara lain :

### 1. Rumus Slovin (dalam Riduwan, 2005:65)

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

n = sampel; N = populasi; d = nilai presisi 95% atau sig = 0,05.

Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi linier berganda dengan jumlah variabel sebanyak 9 item dan berdasarkan Roscoe (1975) yang dikutip Uma Sekarang (2006) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel data yang menyatakan bahwa dalam penentuan multivariate (termasuk analisis regresi berganda) ukuran sampel sebaiknya 10x lebih besar dari jumlah variabel dalam penelitian. Penelitian ini dirancang sebanyak 7 variabel, maka ukuran sampel minimal adalah  $9 \times 10 = 90$  kuisioner, dan dalam penelitian ini di ambil sebanyak 100 kuisioner.

Penelitian ini dilakukan di wilayah daerah istimewa yogyakarta yang memiliki luas wilayah  $3.185,80 \text{ km}^2$ . Dengan pengambilan data survai secara acak, berdasarkan tempat yang masih masuk dalam lingkup daerah istimewa yogyakarta, pengambilan data dengan cara membagikan kuisioner dan wawancara terhadap konsumen yang pernah memakai jasa transportasi go-jek di yogyakarta.

Waktu penelitian ini di lakukan pada tanggal 20-27 maret 2016, penelitian di lakukan setiap hari, dengan tidak mengkhususkan hari-hari tertentu seperti hari jum'at, sabtu dan minggu.

Teknik pengumpulan data adalah dengan wawancara atau penyebaran kuesioner kepada pengguna jasa transportasi go-jek dengan teknik *Stated Preference*.

Bentuk pertanyaan formulir survai direncanakan meliputi dua hal yaitu :

1. pertanyaan difokuskan untuk mengetahui kondisi eksisting dari karakteristik pengguna jasa transportasi go-jek saat ini. Dalam hal ini ingin diketahui kondisi ekonomi dari pengguna dan informasi perjalanan yang dilakukan dengan menggunakan jasa transportasi go-jek.
2. pertanyaan diarahkan untuk mengetahui preferensi responden seandainya beberapa kondisi hipotesis ditawarkan seperti terjadinya perubahan ongkos perjalanan, lama perjalanan, waktu tunggu dan sebagainya. Dengan menggunakan data persepsi responden tersebut kemudian dilakukan analisis untuk mengetahui variabel-variabel tingkat pelayanan jasa transportasi go-jek di yogyakarta.

Pengambilan data dilakukan secara acak sederhana, yaitu dengan memberi kesempatan atau peluang yang sama bagi setiap unsur populasi untuk dipilih sebagai sampel.

Pada penelitian ini, yang dianggap sebagai populasi adalah pengguna angkutan jasa transportasi go-jek di Yogyakarta.

Pengambilan sampel dalam kenyataannya tidak sepenuhnya dilakukan secara acak sederhana, tetapi juga perlu mempertimbangkan tingkat usia dan pendidikan responden.

Adapun data yang diperlukan di bagi menjadi dua, yaitu :

#### 1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil survai wawancara, dalam hal ini berupa penyebaran kuisioner. Kriteria responden yang dipilih adalah

sebagai berikut :

- a. Responden merupakan penduduk kota Yogyakarta atau bukan penduduk kota Yogyakarta tetapi melakukan aktifitas kesehariannya di wilayah kota Yogyakarta
- b. Responden pernah menggunakan jasa transportasi go-jek sebagai sarana angkutan
- c. Mengisi kuisioner dengan lengkap
- d. Tanggapan responden konsisten sesuai dengan logika *stated preference*

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder di peroleh dari :

- a. Perusahaan go-jek cabang daerah istimewa Yogyakarta (DIY)
- b. Dari situs resmi go-jek dan instansi yang terkait

### Pelaksanaan Penelitian

#### 1. Peralatan survai

- a. Lembar kuisioner
- b. Alat tulis
- c. *Writing Board*

#### 2. Pelaksanaan survai *stated preference*

Sebelum survai dilaksanakan, terlebih dahulu dilakukan pengarahan terhadap petugas survai dengan tujuan sebagai berikut :

- a. Petugas survai memahami tujuan diadakannya survai dengan jelas.
- b. Petugas survai dapat membimbing responden dalam pengisian form survai

dengan benar dan dapat mengantisipasi hambatan-hambatan yang mungkin ada Pelaksanaan survai *stated preference* adalah dengan cara sebagai berikut :

- a. Petugas survai mengucapkan salam.
- c. Petugas survai meminta kesediaan pengguna angkutan bus kota menjadi Responden.
- d. Petugas survai memberi penjelasan secukupnya mengenai tujuan diadakannya survai, cara pengisian formulir, dan kebebasan responden dalam memilih salah satu dari keadaan yang diajukan.
- e. Pengisian formulir dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu :
  1. Bagi responden yang kesulitan untuk mengisi langsung, maka petugas survai dapat menyampaikan butir-butir pertanyaan dan menandai respon yang diberikan pada formulir survai.
  2. Petugas survai menyerahkan formulir kepada responden untuk diisi sendiri atau langsung.

- f. Petugas survei mengecek semua isian dan meminta responden untuk mengisi kembali apabila tanggapan yang di berikan responden tidak sesuai dengan logika *stated preference*
- g. Petugas survei mengakhiri wawancara dan mengucapkan terimakasih terhadap responden

## B. Rekapitulasi Data Penelitian

Data kuisisioner direkap dengan menggunakan program komputer Ms.Excel yaitu dengan cara menyalin semua data hasil survei. Untuk mempermudah memasukkan data kedalam program SPSS dan kemudian akan di lakukan analisis data.

## ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Mahasiswa

Karakteristik demografi adalah ciri yang menggambarkan perbedaan masyarakat berdasarkan jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan, uang saku/bulan.

1. Jenis Kelamin pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan dari 46 sampel yang diambil adalah wanita sebesar 56,5 %
2. Usia mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan dari 46 sampel yang diambil adalah berusia 21-25 tahun sebesar 63,04 %
3. Pekerjaan pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta dari keseluruhan sampel yang diambil adalah mahasiswa/i sebesar 57,5 %
4. Jumlah rata – rata pendapatan mahasiswa yang menggunakan jasa transportas go-jek di yogyakarta dari 46 sampel yang diambil adalah Rp. 1.956.818 dengan persentase 53,42 % dari total keseluruhan pendapatan.

**Tabel 5.1 Persentase Karakteristik Mahasiswa**

Parameter	Persentase
<b>Jenis kelamin</b>	
Pria	43,5 %
Wanita	56,5 %
<b>Usia</b>	
< 15 tahun	0%
16-20 tahun	36,96 %
21-25 tahun	63,04 %
26-30 tahun	0 %
31-35 tahun	0 %
36-40 tahun	0 %
41-45 tahun	0 %
> 45 tahun	0 %
<b>Pekerjaan</b>	
Mahasiswa/i	57,5 %
<b>Jumlah rata-rata pendapatan</b>	
Rp. 1.956.818	53,42 %

## 2. Karakteristik Pekerja

Karakteristik demografi adalah ciri yang menggambarkan perbedaan masyarakat berdasarkan jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan, pendapatan/bulan.

1. Jenis Kelamin pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta dari 34 sampel yang diambil adalah sama rata sebesar 50 %
2. Usia pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan dari 34 sampel yang diambil adalah berusia 26-30 tahun sebesar 47,05 %
3. Pekerjaan pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan dari keseluruhan sampel yang diambil adalah bekerja sebesar 42,5 %
4. Jumlah rata-rata pendapatan para pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan dari 34 sampel yang diambil adalah Rp 2.208.823 dengan persentase 46,58 % dari total keseluruhan pendapatan.

**Tabel 5.2 Persentase Karakteristik pekerja**

<b>Parameter</b>	<b>Persentase</b>
<b>Jenis kelamin</b>	
Pria	50 %
Wanita	50 %
<b>Usia</b>	
< 15 tahun	0%
16-20 tahun	0 %
21-25 tahun	0 %
26-30 tahun	47,05 %
31-35 tahun	38,23 %
36-40 tahun	14,70 %
41-46 tahun	0 %
> 45 tahun	0 %
<b>Pekerjaan</b>	
Bekerja	42.5 %
<b>Jumlah rata-rata pendapatan</b>	
Rp. 2.208.823	46,58 %

### **A. Karakteristik Perjalanan**

#### 1. Karakteristik Perjalanan Mahasiswa

Karakteristik perjalanan merupakan ciri yang membedakan responden berdasarkan penggunaan kendaraan pribadi, jenis transportasi yang digunakan, kendaraan yang dimiliki, waktu tempuh, jarak tempuh, biaya.

1. Mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan kendaraan pribadi sebesar 76,9 %

2. Mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan sepeda sebesar 3,9 %
3. Mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan bus trans jogja sebesar 3,9 %
4. Mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan taksi sebesar 15,5 %

**Table 5.3 Persentase moda transportasi lain Yang di gunakan mahasiswa**

Parameter	Persentase
<b>Jenis Moda Transportasi yang di gunakan selain transportasi go-jek</b>	
Kendaraan pribadi	76,9 %
Sepeda	3,9 %
Bus trans jogja	3,9 %
taksi	15,5 %

## 2. Karakteristik Perjalanan pekerja

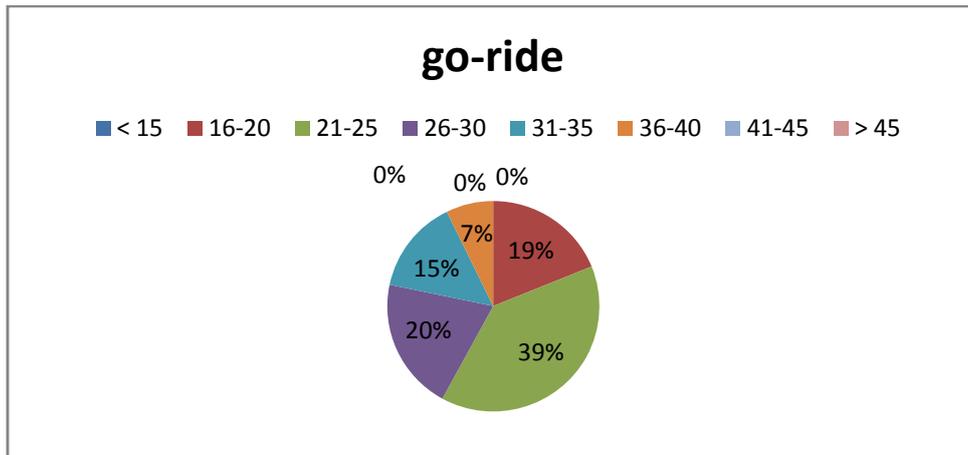
Karakteristik perjalanan merupakan ciri yang membedakan responden berdasarkan penggunaan kendaraan pribadi, jenis transportasi yang digunakan, kendaraan yang dimiliki, waktu empuh, jarak tempuh, biaya.

1. Pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan kendaraan pribadi sebesar 62,8 %
2. Pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan sepeda sebesar 0 %
3. Pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan bus trans jogja sebesar 20,93 %
4. Pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang memilih menggunakan taksi sebesar 16,27 %

**Table 5.4 Persentase moda transportasi lain yang di gunakan pekerja**

Parameter	Persentase
<b>Jenis Moda Transportasi yang di gunakan selain transportasi go-jek</b>	
Kendaraan pribadi	62,8 %
Sepeda	0 %
Bus trans jogja	20,93 %
taksi	16,27 %

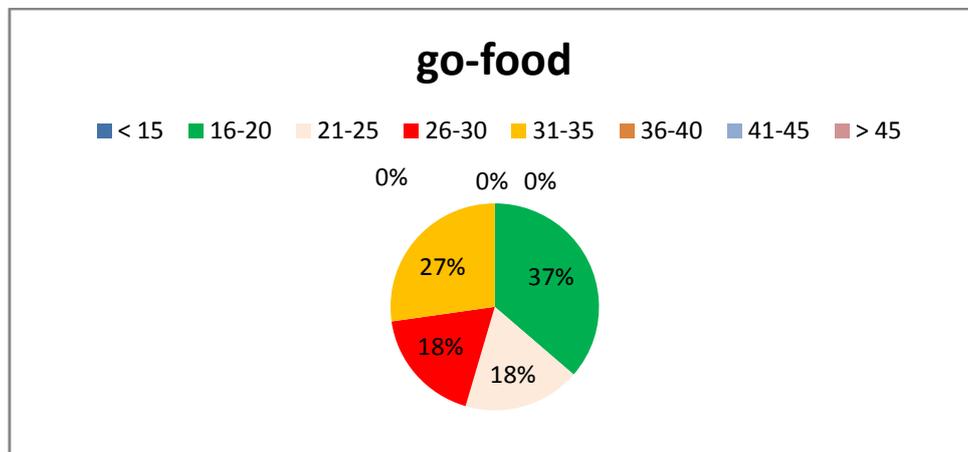
**B. Diagram jasa transportasi go-jek yang sering di gunakan transportasi go-jek di yogyakarta**



Gambar 5.8 diagram jasa transportasi go-jek yang Sering di gunakan di yogyakarta

Pada gambar diatas, diagram jasa transportasi go-jek yang sering di gunakan di yogyakarta adalah go-ride, pada usia 21-25 dengan persentase sebesar 39%, sedangkan persentasi yang paling kecil adalah usia 36-40 dengan persentase sebesar 7%, hal ini menandakan jasa go-ride pada transportasi go-jek salah satu prioritas utama para konsumen di yogyakarta.

**C. Diagram jasa transportasi go-jek yang sering di gunakan transportasi go-jek di yogyakarta**



Gambar 5.9 diagram jasa transportasi go-jek paling Sering di gunakan di yogyakarta

Pada gambar diatas, diagram jasa transportasi go-jek yang sering di gunakan di yogyakarta adalah go-food, pada usia 16-20 dengan persentase sebesar 37%, sedangkan pada usia 21-25 dan 26-30 masing-masing mempunyai persentase sebesar 18%, hal ini menandakan jasa go-food pada transportasi go-jek salah satu prioritas utama para konsumen di yogyakarta.

Dalam pelayanan jasa transportasi go-jek terdapat beberapa jasa pelayanan yang di tawarkan kepada konsumen, jasa tersebut terdiri dari : a. Go-send, b. Go-ride, c. Go-food, d. Go-mart, e. Go-busway, f. Go-tix, g. Go-box, h. Go-clean, i. Go-glam, j. Go-massage, dari beberapa jasa yang di tawarkan kepada konsumen, jasa go-ride dan go-food adalah salah satu prioritas pilihan konsumen yang ada di yogyakarta, dan untuk jasa selain dari go-ride dan go-food belum pernah di pakai jasanya, hal ini sesuai dengan hasil penelitian dengan menggunakan kuisioner, dan jasa yang paling sering di gunakan oleh masyarakat di yogyakarta adalah jasa go-ride dengan persentase sebesar 86,25 % dari total kuisioner dan untuk jasa go-food dengan persentase sebesar 13,75 % dari total kuisioner, hal ini menggambarkan bahwa jasa go-ride pada transportasi go-jek, paling sering di gunakan di yogyakarta.

### C. Uji Normalitas

Tujuan uji normalitas adalah untuk menguji apakah pada model regresi, variabel pengganggu/residual memiliki distribusi normal. Uji normalitas menggunakan metode uji *Kolmogorov-Smirnov (KS)* dan *sharipo wilk (SW)* dengan melihat nilai signifikansi.

Berdasarkan hasil dari kuisioner pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang di analisis dengan menggunakan *software* SPSS adalah sebagai berikut :

**Tabel 5.5**  
**Hasil Uji Normalitas**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
jumlah pengguna go-jek	.254	5	.200*	.954	5	.765
rata-rata pendapatan pengguna go-jek	.338	5	.063	.739	5	.024
jumlah kepemilikan kendaraan pribadi	.251	5	.200*	.901	5	.417
jumlah orang yang bekerja	.221	5	.200*	.867	5	.254

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Tabel 5.5 menunjukkan bahwa nilai signifikansi dari uji *kolmogorov-smirnov* pada total pengguna go-jek, rata-rata pendapatan pengguna go-jek, jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, dan jumlah orang yang bekerja sebesar  $Y: 0,200 > (0,05)$ ,  $X1: 0,063 > (0,05)$ ,  $X2: 0,200 > (0,05)$ ,  $X3: 0,200 > (0,05)$ , karena nilai *sig* lebih besar dari *alpha* (0,05), maka dapat disimpulkan bahwa data menyebar normal. Sedangkan nilai signifikansi dari uji *sharipo-wilk test* pada total pengguna go-jek, jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, dan jumlah orang yang bekerja sebesar  $Y: 0,765 > (0,05)$ ,  $X1: 0,024 < (0,05)$ ,  $X2: 0,417 > (0,05)$ ,  $X3: 0,254 > (0,05)$ , karena nilai *sig* lebih besar dari *alpha* (0,05), maka dapat disimpulkan bahwa data menyebar normal. Sedangkan nilai pada rata-rata pendapatan pengguna go-jek sebesar  $X1: 0,024 < (0,05)$  maka dapat di simpulkan bahwa data tidak menyebar normal dan tidak dapat dilakukan analisis lebih lanjut dengan menggunakan statistika parametrik.

#### D. Analisis regresi linier berganda

Analisis regresi linier adalah teknik statistika untuk membuat model dan menyelidiki pengaruh antara satu atau beberapa variabel bebas (*independent variables*) terhadap satu variabel respon (*dependent variable*).

Regresi linier berganda adalah analisis regresi dengan dua atau lebih *independent variable*, fungsi persamaan regresi selain untuk memprediksi nilai *dependent variable* (Y), juga dapat di gunakan untuk mengetahui arah dan besarnya pengaruh *independent variable* (X) terhadap *dependent variable* (Y), Berdasarkan hasil dari kuisioner pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang di analisis dengan menggunakan *software* SPSS adalah sebagai berikut :

**Table 5.8**  
**Hasil Uji Regresi Linier Berganda**  
**Menggunakan metode *backward***

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	rata-rata pendapatan pengguna go-jek	3.617E-6	.000	.432	.927	.452
	jumlah kepemilikan kendaraan pribadi	.701	.324	.663	2.167	.163
	jumlah orang yang bekerja	-.190	.658	-.101	-.288	.800
2	rata-rata pendapatan pengguna go-jek	2.721E-6	.000	.325	1.386	.260
	jumlah kepemilikan kendaraan pribadi	.738	.248	.697	2.978	.059
3	jumlah kepemilikan kendaraan pribadi	.990	.187	.936	5.301	.006

a. Dependent Variable: jumlah pengguna go-jek

b. Linear Regression through the Origin

Tabel 5.8 yang menunjukkan bahwa dari uji regresi linier berganda dengan menggunakan metode *backward* pada rata-rata pendapatan pengguna go-jek dan jumlah orang yang bekerja mempunyai nilai signifikansi sebesar  $X1: 0,260 > 0,05$ ,  $X3: 0,800 > 0,05$  maka dapat di simpulkan bahwa variabel X1 dan X3 tersebut tidak mempengaruhi penggunaan jasa transportasi go-jek, sedangkan pada jumlah kepemilikan kendaraan pribadi mempunyai nilai signifikansi sebesar  $X2 : 0,006 < 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi mempengaruhi jumlah pengguna go-jek.

Setelah menganalisis data yang di dapatkan dari kuisioner, dengan menggunakan *software* SPSS yang meliputi uji normalitas dan regresi linier berganda pada penelitian ini di temukan persamaan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Pers 1} &= \alpha X1 + \beta X2 + \gamma X3 \\ &= 3,617 \times 10^{-6} X1 + 0,701 X2 + (-190)X3\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Pers 2} &= \alpha X1 + \beta X3 \\ &= 2,721 \times 10^{-6} X1 + 0,738 X2\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Pers 3} &= \alpha X2 \\ &= 0,990 X2\end{aligned}$$

Dari persamaan diatas, pers 3 adalah persamaan yang mempengaruhi jumlah pengguna go-jek di yogyakarta, X2 adalah jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dari pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta, hal ini menandakan bahwa jumlah kepemilikan kendaraan pribadi adalah faktor utama yang mempengaruhi jumlah pengguna go-jek di yogyakarta.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai "analisis faktor yang memepengaruhi keputusan konsumen dalam memilih jasa transportasi go-jek di yogyakarta tahun 2016" dapat di simpulkan sebagai berikut :

1. Karakteristik mahasiswa
  - a. Jenis kelamin pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan adalah wanita.
  - b. Usia mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan adalah berusia 21-25 tahun.
  - c. Moda transportasi lain mahasiswa pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan adalah menggunakan kendaraan pribadi.
2. Karakteristik pekerja
  - a. Jenis kelamin pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta adalah sama rata dengan persentase masing-masing 50% .
  - b. Usia pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan adalah berusia 26-30 tahun.
  - c. Moda transportasi lain pekerja pengguna jasa transportasi go-jek di yogyakarta yang dominan adalah menggunakan kendaraan pribadi.
3. Pelayanan jasa transportasi go-jek
  - a. Dalam pelayanan jasa transportasi go-jek yang di tawarkan kepada konsumen, jasa go-ride dan go-food adalah pilihan para konsumen yang ada di yogyakarta, dan berdasarkan hasil penelitian ini jasa go-ride pada jasa transportasi go-jek menjadi pilihan utama para konsumen yang ada di yogyakarta.
4. Faktor utama yang mempengaruhi keputusan para konsumen
  - a. Faktor utama yang mempengaruhi keputusan para konsumen dalam memilih jasa transportasi go-jek di yogyakarta adalah jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, hal ini di perkuat sesuai dengan hasil analisis dari *software* SPSS.

## SARAN

Berdasarkan kesimpulan penelitian, maka penulis merekomendasikan berupa saran-saran sebagai berikut :

1. Bagi masyarakat sebaiknya memanfaatkan jasa transportasi umum yang telah di sediakan oleh pemerintah yogyakarta seperti trans jogja, hal ini dapat membantu mengurangi kemacetan lalu lintas di yogyakarta.
2. Masyarakat sebaiknya lebih memanfaatkan fasilitas jasa lain dari go-jek seperti go-food, go-send, go-mart dan fasilitas jasa lainnya, hal ini dapat membantu mengurangi biaya kendaraan pribadi, mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang ada di yogyakarta.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada Bapak Ir. Wahyu Widodo, M.T., selaku dosen pembimbing 1 dan Bapak Muchlisin, S.T., M.Sc selaku dosen pembimbing 2 yang telah banyak memberikan pengarahan dan bimbingan serta koreksi dalam menyusun laporan ini.

## DAFTAR PUSTAKA

Isfanari., harnen sulistio., achmad wicaksono., (2011) kajian karakteristik angkutan ojek dan cidomo di kota mataram.

Firnal tarigan., erlis saputra., (2002-2010)., analisis pertumbuhan moda transportasi dan infrastruktur jalan di kabupaten sleman dan kota yogyakarta.

Yuliana trisnawati., broto sunaryo., (2014)., jurnal., keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor dalam mendukung aktivitas pariwisata di kawasan malioboro, yogyakarta <http://www.distrodoc.com/390534-keberadaan-moda-transportasi-umum-tidak-bermotor-dalam>

Ilviana nanda paramita., setiyo budiadi., (2015)., analisis faktor yang memengaruhi keputusan konsumen dalam memilih jasa transportasi taksi roda dua (Studi Pada PT. Sahabat Solusi Intermoda-Cak Transport, Surabaya).

Sri hastuti w., (2004)., kajian variabel layanan angkutan umum bus kota menurut persepsi penumpang dengan teknik *stated preference*.  
<https://core.ac.uk/download/files/478/16508866.pdf>

Modul praktikum regresi linier sederhana.,  
<http://ilab.gunadarma.ac.id/modul/NewATA/Modul%20ATA/Statistika%202%20Akun/M7.pdf>

Jurnal tugas kelompok mata kuliah sistem informasi manajemen penerapan E-bisnis pada gojek., 2015., <http://ifriloeb.blogspot.co.id/2015/10/penarapan-e-bisnis-pada-gojek.html> di unduh pada pukul 12.34, tanggal 27 / 02 / 2016.

jurnal angkutan umum., <http://e-journal.uajy.ac.id/2546/4/2TS11562.pdf> di unduh pada pukul 11.18, tanggal 10/03/2016.

Handayani, D., Mochtar, I.B. & Soemitro, R.A., (2009). Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor di Perkotaan (Studi Kasus Kota Surakarta) *Seminar Nasional Pascasarjana IX* Institute Teknologi Sepuluh November Surabaya.

Zeji Mandala Master in Urban and Regional Planning Universitas Gadjah Mada., transportasi informal (paratransit) dan karakteristiknya., juni 2013., di unduh pada pukul 10.40, tanggal 14/03/2016., <https://zejimandala.wordpress.com/2013/06/22/transportasi-informal-paratransit-dan-karakteristiknya/>

ietje nazaruddin., agus tri basuki., analisis statistik dengan SPSS., (2015)., yogyakarta., penerbit : banyumeneng, V/15 banyuraden, gamping sleman.