

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Preferensi Mahasiswa Universitas Semarang (USM) Dalam Menggunakan Transportasi Online

Ummi Hanifah Marshush¹, Murni², Hilmi Hilmansyah³

^{1,2,3}Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Muhammadiyah Sorong (UNAMIN)
Jalan Pendidikan No. 27 Malaingkeci, Distrik Malaimsimsa, Kota Sorong
e-mail: ummihanifah@um-sorong.ac.id

Received 20-Juni-2024; Reviewed 21-Juni-2024; Accepted 28-Juni-2024
Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj>
DOI: 10.46447/ktj.v11i1.591

Abstract

Semarang city, as a metropolitan city, has not escaped the development of online transportation. There are several online transportation that are often used, namely Gojek, Grab and Maxim. The existence of online transportation can provide additional choices of transportation modes that can be used. Choosing online transportation to carry out daily activities cannot be separated from the push and pull factors for each individual which are definitely different. Therefore, this research aims to determine the factors that influence Semarang University students' preferences for using online transportation. This research was conducted using quantitative methods and multiple linear regression analysis techniques. The results of the analysis state that overall internal factors influence USM students' preferences in using online transportation, namely (0.720) or 72%. However, the main factors that influence this are feelings of stress, difficulty getting parking and not having a private vehicle. Meanwhile, external factors as a whole influence USM students' preferences for using online transportation, namely (0.680) or 68%. The main factors that influence this are punctuality and ease of using online transportation. These results can be used as input in improving the quality of online-based transportation.

Keywords: Online Transportation, Internal Factors, External Factors, Preferences

Abstrak

Kota Semarang sebagai kota metropolitan, tidak luput dari perkembangan transportasi online. Terdapat beberapa transportasi online yang sering digunakan yaitu Gojek, Grab dan Maxim. Dengan adanya transportasi online dapat memberikan tambahan pilihan moda transportasi yang dapat digunakan. Pemilihan transportasi online untuk menjalankan aktivitas sehari-hari tidak lepas dari adanya faktor pendorong dan penarik dari masing-masing individu yang pasti berbeda-beda. Oleh karena itu, dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi mahasiswa Universitas Semarang untuk menggunakan transportasi online. Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif dan teknik analisis regresi linier berganda. Hasil analisis menyatakan bahwa faktor internal secara keseluruhan mempengaruhi preferensi mahasiswa USM dalam menggunakan transportasi online yaitu sebesar (0.720) atau 72%. Namun, faktor utama yang mempengaruhi hal tersebut adalah perasaan stress kesulitan mendapatkan parkir dan tidak memiliki kendaraan pribadi.

Sedangkan faktor eksternal secara keseluruhan mempengaruhi preferensi mahasiswa USM dalam menggunakan transportasi online yaitu sebesar (0.680) atau 68%. Faktor utama yang mempengaruhi hal tersebut adalah ketepatan waktu dan kemudahan dalam menggunakan transportasi online. Hasil ini dapat digunakan sebagai masukan dalam peningkatan mutu transportasi berbasis online.

Kata kunci: *Transportasi Online, Faktor Internal, Faktor Eksternal, Preferensi*

PENDAHULUAN

Kota Semarang adalah Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah dengan jumlah penduduk pada tahun 2023 mencapai 1.694.743 jiwa yang tersebar dalam 16 kecamatan. Dilihat dari jumlah penduduknya, Kota Semarang termasuk dalam kategori kota metropolitan. Hal ini menyebabkan Kota Semarang menjadi salah satu destinasi penduduk dari wilayah lain untuk mencari pendidikan atau pekerjaan. Salah satu tujuan sarana pendidikan yang terkenal di Kota Semarang adalah Universitas Semarang (USM).

Universitas Semarang ini terletak di Jalan Soekarno Hatta, Kecamatan Pedurungan. Lokasi universitas ini berdampingan dengan kawasan permukiman penduduk. Banyak terlihat peralihan fungsi bangunan yang pada awalnya berupa hunian rumah tangga, kini menjadi rumah kos atau ada juga yang berfungsi campuran. Para mahasiswa pendatang sebagian besar akan memilih kos sebagai hunian yang mendekati lokasi pendidikan. Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan dalam pergerakan dalam kegiatan pendidikan atau untuk tujuan lainnya. Sebagian dari mereka membawa kendaraan pribadi dari daerah asal, namun ada juga yang tidak.

Kota Semarang sebagai kota metropolitan, tidak luput dari perkembangan transportasi online. Terdapat beberapa transportasi online yang sering digunakan yaitu Gojek, Grab dan Maxim. Ketiga transportasi online ini berbasis pada aplikasi yang tidak hanya melayani angkutan penumpang baik motor maupun mobil, tetapi juga melayani jasa pengantaran barang, pembelian makanan, obat dan barang lainnya. Pelayanan jasa transportasi online ini memiliki karakteristik masing-masing, sehingga memberikan keleluasaan bagi masyarakat sebagai pengguna. Seseorang yang memiliki kendaraan pribadi biasanya akan memiliki intensitas yang lebih rendah dalam menggunakan moda transportasi umum. Akan tetapi, dengan adanya transportasi online dapat memberikan tambahan pilihan moda transportasi yang dapat digunakan. Sonneberg, et al (2019) menyatakan bahwa perkembangan teknologi telah mengubah bagaimana seseorang bergerak, yaitu mengurangi pemakaian kendaraan pribadi dan memilih untuk menggunakan *ridepooling service* atau dapat disebut pula transportasi online.

Sebagian besar pengguna jasa transportasi online ini adalah mereka yang masuk dalam kategori generasi millenials sampai dengan Gen Z (Nisa, 2020). Generasi millenials dapat disebut juga sebagai *connected generation* karena generasi ini terhubung oleh teknologi dan dengan orang lain melalui jaringan koneksi yang luas, dan cenderung lebih interaktif dalam mencari barang yang disukai. Media sosial digunakan untuk berinteraksi dan melihat segala aktivitas yang dilakukan oleh *peer-group* mereka yang kemudian berpotensi mempengaruhi keputusan dan perilaku seseorang terhadap adanya inovasi, termasuk inovasi dalam transportasi, yaitu transportasi online.

Mahasiswa Universitas Semarang masuk dalam dalam kategori usia yang banyak menggunakan jasa transportasi online. Walaupun lokasi hunian (kos) dekat dengan kampus dan sebagian dari mereka juga memiliki kendaraan pribadi, tetapi tidak

menghalangi mereka untuk menggunakan transportasi online. Terdapat beberapa alasan yang mendorong mereka untuk menggunakan transportasi online ini, beberapa diantaranya adalah karena transportasi online memberikan kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila pada sarana tersebut dilengkapi berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya. Kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi membuat setiap user dapat memesan layanan ini dari mana saja dengan mudah dan biaya yang murah tentunya menjadi salah satu alternatif pilihan jenis angkutan bagi masyarakat di wilayah yang dilanda problematika kemacetan (Sakdiyah, 2019).

Pemilihan transportasi online untuk menjalankan aktivitas sehari-hari tidak lepas dari adanya faktor pendorong dan penarik dari masing-masing individu. Faktor pendorong merupakan kondisi internal individu yang membuat mereka kemudian harus menggunakan transportasi online. Sedangkan faktor penarik yaitu kondisi transportasi online yang bisa mempengaruhi individu untuk tertarik menggunakannya. Faktor-faktor ini untuk setiap individu sebagai pengguna transportasi online ini pasti berbeda-beda, walaupun lokasi kos yang tergolong dekat dengan kampus dan memiliki kendaraan pribadi. Oleh karena itu, dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi mahasiswa Universitas Semarang untuk menggunakan transportasi online.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan fokus kepada mahasiswa Universitas Semarang (USM). Hal ini didasarkan pada kelompok usia mahasiswa sebagai *connected generation* yang sangat terhubung dengan teknologi, memiliki jaringan koneksi yang luas, serta cenderung lebih interaktif dalam mencari sesuatu yang disukai, salah satunya dalam memilih transportasi. Selain itu, mahasiswa di Universitas Semarang ini tidak hanya berasal dari dalam kota saja tetapi banyak juga yang berasal dari luar kota. Hal ini memberikan keberagaman dalam pola pergerakan tiap individu mahasiswa sesuai dengan kebutuhan mereka masing-masing.



Gambar 1. Ruang Lingkup Penelitian

Metode analisis pada penelitian ini menggunakan transportasi online menggunakan metode analisis kuantitatif. Metode kuantitatif ini mengandalkan data berupa nilai dan angka, analisis data dilakukan menggunakan statistic (Sanjaya, 2015). Metode pengumpulan data yang dibutuhkan diperoleh secara primer, yaitu dengan menyebarkan kuesioner kepada sample (mahasiswa USM). Sample dipilih secara acak

(*simple random sampling*). Hal ini disebabkan karena peneliti ingin melihat keberagaman dari latar belakang setiap sampel sehingga preferensi untuk menggunakan transportasi online lebih beragam. Kuesioner yang disebarakan menggunakan butir - butir pertanyaan dan pengukuran masing - masing jawabannya berskala likert. Skala likert dipergunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi terhadap individu atau kelompok terkait dengan fenomena sosial yang sedang menjadi objek penelitian.

Teknik analisis yang digunakan yaitu regresi linier berganda. Analisis regresi pada dasarnya digunakan untuk mengukur seberapa besar pengaruh antara variabel bebas dan variabel terikat. Apabila hanya terdapat satu variabel bebas dan satu variabel terikat, maka regresi tersebut dinamakan regresi linear sederhana (Juliandi, Irfan, & Manurung, 2014). Sebaliknya, apabila terdapat lebih dari satu variabel bebas atau variabel terikat, maka disebut regresi linear berganda. Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018). Dalam melakukan analisis ini dilakukan pula beberapa uji, yaitu:

1. Uji parsial (uji t)

Uji t bertujuan untuk mengetahui apakah variable bebas atau variable independen (X) secara parsial (sendiri-sendiri) berpengaruh terhadap variable terikat atau dependen (Y). Dasar pengambilan keputusan uji t dengan melihat nilai signifikansi (Sig) dan membandingkan antara t hitung dengan t table.

- a. Jika nilai signifikansi (Sig). < probabilitas 0.05, maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) atau hipotesis diterima
- b. Jika nilai signifikansi (Sig). > probabilitas 0.05, maka tidak ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) atau hipotesis ditolak
- c. Jika nilai t hitung > t table maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) atau hipotesis diterima
- d. Jika nilai t hitung < t table maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) atau hipotesis ditolak

2. Uji serentak (uji f)

Uji f berguna untuk mengetahui pengaruh variable X secara simultan (bersama-sama atau gabungan) terhadap variable Y. Dasar pengambilan keputusan uji f dengan melihat nilai signifikansi (Sig) dan membandingkan antara f hitung dengan f table.

- a. Jika nilai signifikansi (Sig). < probabilitas 0.05, maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) secara simultan atau hipotesis diterima
- b. Jika nilai signifikansi (Sig). > probabilitas 0.05, maka tidak ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) secara simultan atau hipotesis ditolak
- c. Jika nilai f hitung > f table maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) secara simultan atau hipotesis diterima
- d. Jika nilai t hitung < t table maka ada pengaruh variable bebas (X) terhadap variable terikat (Y) secara simultan atau hipotesis ditolak

3. Koefisien determinasi

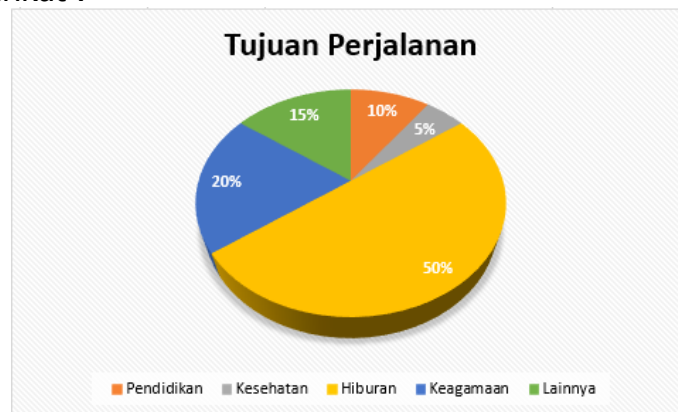
Koefisien determinasi diartikan seberapa besar kemampuan semua variabel bebas dalam menjelaskan varians dari variabel terikatnya. Secara sederhana koefisien determinasi dihitung dengan mengkuadratkan koefisien korelasi (R). Nilai koefisien

determinasi (R Square) dapat dipakai untuk memprediksi seberapa besar kontribusi pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) dengan syarat hasil uji F dalam analisis regresi bernilai signifikan (Andi, Jam'an & Alamsyah, 2017).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil Pengguna Transportasi Online

Responden yang menjadi focus penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Semarang yang masuk dalam kelompok *connected generation*. Terkait dengan transportasi online, dari 20 responden menggambarkan bahwa jenis kelamin perempuan yang lebih sering menggunakan transportasi online. Responden perempuan rata-rata menggunakan transportasi online 2 kali dari jenis kelamin laki-laki. Secara umum tujuan perjalanan responden menggunakan transportasi online adalah sebagai berikut :



Gambar 2. Tujuan Perjalanan Menggunakan Transportasi Online

Sebanyak 50% responden memilih menggunakan transportasi online untuk perjalanan hiburan seperti ke mall, makan di resto, ngopi di coffeshop, nonton bioskop dan mengunjungi tempat wisata di Semarang. Sebanyak 20% menggunakan transportasi online untuk kegiatan keagamaan, misalnya beribadah ke gereja atau mengunjungi Masjid Agung Jawa Tengah. Sedangkan kegiatan lainnya yaitu 15% untuk kegiatan seperti menuju ke stasiun atau terminal dalam rangka pulang ke kampung halaman. Sebanyak 10% untuk perjalanan kegiatan pendidikan dan 5% perjalanan ke fasilitas kesehatan.

Dalam melakukan perjalanan, seseorang yang memiliki kendaraan pribadi biasanya akan memiliki intensitas yang lebih rendah dalam menggunakan moda transportasi umum. Akan tetapi, dengan adanya transportasi online dapat memberikan tambahan pilihan moda transportasi. Sonneberg, et al (2019) menyatakan bahwa perkembangan teknologi telah mengubah bagaimana seseorang bergerak, yaitu mengurangi pemakaian kendaraan pribadi dan memilih untuk menggunakan *ridepooling service* atau dapat disebut pula transportasi online.

B. Faktor internal Yang Mempengaruhi Preferensi Penggunaan Transportasi Online

Faktor internal yang digunakan dalam penelitian ini yaitu uang saku, kepemilikan kendaraan pribadi, *transport anxiety* yang meliputi perasaan stress menghadapi kemacetan lalu lintas dan stress kesulitan mendapatkan parkir. Analisis regresi linier berganda dengan uji t untuk mengetahui masing-masing faktor internal yang

mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online adalah sebagai berikut.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.843	2.855		.996	.335
	uang saku	.225	1.009	.035	.223	.827
	stress macet	.025	1.147	.004	.022	.983
	stress parkir	3.246	1.347	.567	2.409	.029
	kepemilikan kendaraan	2.107	.911	.374	2.313	.035

a. Dependent Variable: Jml_order_trans online

Gambar 3. Hasil Analisis Uji t Faktor Internal

Berdasarkan pada table coefficient diatas dapat diketahui bahwa :

1. Nilai signifikansi (Sig) untuk faktor uang saku (0.827) dan perasaan stress menghadapi kemacetan (0.983) adalah >0.05 yang berarti hipotesis ditolak atau menandakan bahwa ke dua faktor ini tidak mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online. Sedangkan nilai signifikansi (Sig) faktor perasaan stress kesulitan mendapatkan parkir (0.029) dan kepemilikan kendaraan pribadi (0.035) adalah <0.05 yang berarti hipotesis diterima atau menandakan bahwa ke dua faktor ini mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online.
2. Nilai uji t untuk faktor uang saku (0.223) dan perasaan stress menghadapi kemacetan (0.022) adalah <2.131 (t table) yang berarti hipotesis ditolak atau menandakan bahwa ke dua faktor ini masing-masing tidak mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online. Sedangkan nilai uji t untuk faktor perasaan stress kesulitan mendapatkan parkir (2.409) dan tidak memiliki kendaraan pribadi (2.313) adalah >2.131 (t table), yang berarti hipotesis diterima atau menandakan bahwa ke dua faktor ini masing-masing mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online.

Dari hasil analisis diatas, faktor *transport anxiety* yang merupakan perasaan khawatir atau gelisah karena kesulitan mendapatkan parkir menjadi faktor internal yang dirasakan oleh responden sehingga memilih menggunakan transportasi online. Hal ini disebabkan karena ketersediaan lahan parkir di lokasi tujuan pergerakan yang terbatas. Dengan adanya *transport anxiety* yang dialami oleh pengguna jasa transportasi, membuat pengguna jasa transportasi lebih memperhatikan faktor psikologis tersebut daripada faktor lingkungan dalam memilih moda transportasi yang digunakan (Ditmore, 2018).

Analisis faktor internal selanjutnya yaitu menggunakan uji f yang digunakan untuk mengetahui variable faktor internal ini secara simultan atau bersama-sama berpengaruh terhadap preferensi penggunaan transportasi online. Berikut merupakan hasil uji f.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	113.228	4	28.307	9.656	<.001 ^b
	Residual	43.972	15	2.931		
	Total	157.200	19			

a. Dependent Variable: Jml_order_trans online

b. Predictors: (Constant), kepemilikan kendaraan, uang saku, stress macet, stress parkir

Gambar 4. Hasil Analisis Uji f Faktor Internal

Berdasarkan pada table anova diatas dapat diketahui bahwa :

1. Nilai signifikansi (Sig.) adalah 0.001 atau <0.05 sehingga menandakan bahwa secara keseluruhan atau simultan faktor-faktor internal ini mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online.
2. Nilai F pada table anova yaitu 9.656 atau >3.01 (nilai f table) yang berarti juga bahwa secara simultan atau bersama-sama faktor-faktor internal ini mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.849 ^a	.720	.646	1.71216

a. Predictors: (Constant), kepemilikan kendaraan, uang saku, stress macet, stress parkir

Gambar 5. Hasil Analisis Uji Koefisien Determinasi Faktor Internal

Table diatas menunjukkan nilai seberapa besar pengaruh faktor-faktor intenal ini dalam mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online yang ditunjukkan dengan nilai R Square. Dapat disimpulkan bahwa dari hasil penelitian faktor-faktor internal secara keseluruhan mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online sebesar (0.720) atau 72%, dan faktor utama yang mempengaruhi adalah perasaan stress kesulitan mendapatkan parkir dan tidak memiliki kendaraan pribadi.

C. Faktor Eksternal Yang Mempengaruhi Preferensi Penggunaan Transportasi Online

Faktor eksternal yang digunakan dalam penelitian ini yaitu biaya perjalanan, kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu, kecepatan, kondisi moda dan kemudahan. Analisis regresi linier berganda dengan uji t untuk mengetahui masing-masing faktor eksternal yang mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online adalah sebagai berikut.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	-20.441	9.918		-2.061	.062
	biaya_perjalanan	-.516	.716	-.148	-.720	.485
	kenyamanan	.091	.821	.022	.110	.914
	keamanan	-.077	1.238	-.012	-.062	.951
	tepat waktu	3.496	1.338	.591	2.612	.023
	kecepatan	.509	1.202	.088	.423	.679
	kondisi_moda	1.119	.703	.309	1.592	.137
	kemudahan	2.517	1.155	.414	2.180	.050

a. Dependent Variable: Jml_order_trans online

Gambar 6. Hasil Analisis Uji t Faktor Eksternal

Berdasarkan pada table coefficient diatas dapat diketahui bahwa :

1. Nilai signifikansi (Sig) untuk faktor biaya perjalanan (0.485), kenyamanan (0.914), keamanan (0.951), kecepatan (0.679) dan kondisi moda (0.137) adalah >0.05 yang berarti hipotesis ditolak atau menandakan bahwa ke lima faktor eksternal ini tidak mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online. Sedangkan nilai signifikansi (Sig) faktor ketepatan waktu (0.023) dan kemudahan dalam menggunakan transportasi online (0.050) adalah <0.05 yang berarti hipotesis diterima atau menandakan bahwa ke dua faktor eksternal ini mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online.
2. Nilai uji t untuk faktor biaya perjalanan (0.720), kenyamanan (0.110), keamanan (0.062), kecepatan (0.423) dan kondisi moda (1.592) adalah <2.179 (t table) yang berarti hipotesis ditolak atau menandakan bahwa ke lima faktor ini masing-masing tidak mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online. Sedangkan nilai uji t untuk faktor ketepatan waktu (2.612) dan kemudahan dalam menggunakan transportasi online (2.180) adalah >2.179 (t table), yang berarti hipotesis diterima atau menandakan bahwa ke dua faktor ini masing-masing mempengaruhi preferensi mahasiswa dalam penggunaan transportasi online.

Dari hasil analisis diatas, dapat diketahui bahwa pengguna transportasi online tidak mempertimbangkan biaya, kenyamanan, keamanan, kecepatan dan kondisi moda dalam menggunakan transportasi online. Faktor biaya yang dikeluarkan oleh pengguna umumnya bersifat terjangkau atas jasa yang diterimanya dan telah diketahui saat melakukan pemesanan layanan. Tergantung dari jarak jauh dekatnya tujuan perjalanan. Biaya atas layanan ojek online lebih kompetitif dibandingkan dengan transportasi lain yang sejenis, contohnya ojek pangkalan yang kadang kala harga yang ditawarkan tidak relevan dengan layanannya sehingga diperlukan tawar menawar sebelum menggunakan jasanya (Ibram dan Nofryanti, 2020). Transportasi online menawarkan biaya yang terjangkau, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih menggunakan moda transportasi konvensional ke moda transportasi

online (Al Mukaromah, Yuliari, & Ari, 2019). Sedangkan faktor kenyamanan, keamanan, kecepatan dan kondisi moda pada umumnya bersifat flexible yaitu dapat disesuaikan oleh pengguna kepada pengemudi ketika dalam perjalanan.

Faktor ketepatan waktu merupakan penentu bagi responden dalam menggunakan transportasi online. Transportasi online yang berbasis motor berinisiatif mencari jalan alternatif untuk mempersingkat jarak tempuh. Inisiatif ini dilakukan agar durasi perjalanan dan waktu tempuh dapat lebih efisien dari limit aplikasi terlebih saat terjadi kemacetan di jalan (Ibram dan Nofryanti, 2020). Transportasi online berbasis aplikasi yang dilengkapi dengan *Global Positioning System* (GPS) untuk memberikan informasi rute terdekat sehingga waktu yang ditempuh lebih efisien. Transportasi umum non online tidak dapat memenuhi seluruh kebutuhan ini, sehingga membuat masyarakat beralih kepada transportasi lain yang lebih mudah dan mempersingkat waktu perjalanan yaitu menggunakan ojek konvensional (Rendy & Hoetoro, 2018).

Selain itu, faktor kemudahan juga mempengaruhi preferensi masyarakat dalam menggunakan transportasi umum karena berbasis aplikasi online dapat diakses kapanpun dan dimanapun dengan menggunakan *smartphone* yang dimiliki masyarakat. Kemajuan teknologi saat ini yang membuat aplikasi transportasi online mudah untuk digunakan dan membantu aktivitas sehari-hari. Responden juga menyatakan bahwa transportasi online memiliki aplikasi yang cara pemesanannya praktis, sehingga memberikan kemudahan dalam mengaksesnya. Hasil penelitian ini membuktikan temuan yang menyatakan bahwa sangat dimudahkan dengan adanya sarana transportasi online terutama untuk pemesanannya, di manapun dan kapan pun secara cepat dan *real time*, masyarakat mudah melakukan mobilisasi kemana saja dengan memiliki aplikasi yang terhubung dengan teknologi internet ini (Anindhita, Arisanty, & Rahmawati, 2016).

Analisis faktor eksternal selanjutnya yaitu menggunakan uji f yang digunakan untuk mengetahui variable faktor internal ini secara simultan atau bersama-sama berpengaruh terhadap preferensi penggunaan transportasi online. Berikut merupakan hasil uji f.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	114.037	7	16.291	3.640	.024 ^b
	Residual	53.713	12	4.476		
	Total	167.750	19			

a. Dependent Variable: Jml_order_trans online

b. Predictors: (Constant), kemudahan, kenyamanan, kecepatan, keamanan, kondisi_moda, biaya_perjalanan, tepat waktu

Gambar 7. Hasil Analisis Uji f Faktor Eksternal

Berdasarkan pada table anova diatas dapat diketahui bahwa :

1. Nilai signifikansi (Sig.) adalah 0.024 atau <0.05 sehingga menandakan bahwa secara keseluruhan atau simultan faktor-faktor eksternal ini mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online.

2. Nilai F pada table anova yaitu 3.640 atau >2.83 (nilai f table) yang berarti juga bahwa secara simultan atau bersama-sama faktor-faktor eksternal ini mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.825 ^a	.680	.493	2.11567

a. Predictors: (Constant), kemudahan, kenyamanan, kecepatan, keamanan, kondisi_moda, biaya_perjalanan, tepat waktu

Gambar 8. Hasil Analisis Uji Koefisien Determinasi Faktor Eksternal

Table diatas menunjukkan nilai seberapa besar pengaruh faktor-faktor eksternal ini dalam mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online yang ditunjukkan dengan nilai R Square. Dapat disimpulkan bahwa dari hasil penelitian faktor-faktor internal secara keseluruhan mempengaruhi preferensi penggunaan transportasi online sebesar (0.680) atau 68%, dan faktor utama yang mempengaruhi adalah ketepatan waktu dan kemudahan dalam menggunakan transportasi online.

SIMPULAN

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi preferensi mahasiswa Universitas Semarang untuk menggunakan transportasi online. Dari analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa :

1. Faktor internal yang meliputi jumlah uang saku, rasa stress menghadapi kemacetan, rasa stress sulit mencari parkir dan tidak memiliki kendaraan pribadi secara keseluruhan atau simultan mempengaruhi preferensi mahasiswa USM dalam menggunakan transportasi online yaitu sebesar (0.720) atau 72%. Namun, faktor utama yang mempengaruhi hal tersebut adalah perasaan stress kesulitan mendapatkan parkir dan tidak memiliki kendaraan pribadi.
2. Faktor eksternal yang meliputi biaya perjalanan, kenyamanan, keamanan, kemudahan, ketepatan waktu dan kondisi moda transportasi secara keseluruhan atau simultan mempengaruhi preferensi mahasiswa USM dalam menggunakan transportasi online yaitu sebesar (0.680) atau 68%. Namun, faktor utama yang mempengaruhi hal tersebut adalah ketepatan waktu dan kemudahan dalam menggunakan transportasi online.

Secara umum, transportasi online diminati oleh masyarakat karena kemudahan dalam menggunakan jasanya secara *realtime*. Oleh karena itu, penulis memberikan sarana khususnya bagi penyelenggara atau perusahaan jasa transportasi online manapun untuk lebih memberikan pelayanan, kenyamanan serta harga yang terjangkau bagi pengguna. Hal ini disebabkan karena keberadaan transportasi online ini sangat membantu pergerakan masyarakat khususnya bagi yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Mukaromah, M., Yuliari, K., & Ari, M. (2019). Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional di Kota Kediri. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi*, 2(2), 168– 181.

- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). *Prosiding Seminar Nasional INDOCOM Universitas Bakrie*, 712-729.
- Azuar Juliandi, Irfan dan Saprinal Manurung. 2014. *Metode Penelitian Bisnis*. Medan: UMSU Press.
- Ditmore, Christina, J., dan Devon, M.D. 2018. Vanpooling and its effect on commuter stress. *Jurnal Research in Transportation Business & Management*, 98–106.
- Ghozali, Imam. 2018. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ibram, P.D. dan Nofryanti. 2020. Perspektif Masyarakat Pengguna Jalan Atas Ojek Online: Sudut Pandang Kemacetan. *Jurnal Media Ekonomi*, 20 (1), 16-25.
- Nisa, Afidatun. 2020. Analisis Perilaku Generasi Millenials Terhadap Permintaan Transportasi Online Di Kota Semarang. *Jurnal Of Economics Universitas Diponegoro*, 9 (2), 144-156.
- Rendy, Y., & Hoetoro, A. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan terhadap Ojek Online (Studi Kasus Pada Go-Jek di Kota Malang). *Jurnal Society*, 7(1), 1-12.
- Sakdiyah. (2019). *Hambatan Sosial "Driver" Ojek Online Perempuan (Studi 5 "Driver" Ojek Online Perempuan di Kota Padang)*. Padang: Universitas Andalas.
- Sanjaya. 2015. *Model Pengajaran Dan Pembelajaran*. Bandung: Cv Pustaka Setia
- Sonneberg, Marc-Oliver, Oliver Werth, Wiebke Wille, Marvin Jarlik, dan Michael H. Breitner. 2019. "An Empirical Study of Customers' Behavioral Intention to Use Ridepooling Services -An Extension of the Technology Acceptance Model." *Paper disajikan pada 14th International Conference on Wirtschaftsinformatik*. Siegen, Germany, 24-27.
- Susianti Andi, Jam'an dan Alamsyah. 2017. Pengaruh Kompensasi Dan Lingkungan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Pada Snvt Pelaksanaan Jaringan Pemanfaatan Air Pompengan Jeneberang Sul-Sel. *Jurnal Profitability Fakultas Ekonomi Dan Bisnis*, 1 (2), 139-158.