ANALISIS PENGARUH DAYA GUNA DAN KEAMANAN PENUMPANG *OK OTRIP* TERHADAP PENDAPATAN SUPIR SETELAH PENGGUNAAN UJI COBA KARTU *OK OTRIP*

ANA RAMADHAYANTI
Universitas Bina Sarana Informatika
Jl. Kamal Raya No.18, Ringroad Barat
Cengkareng - Jakarta Barat
Email : ana.rdx@bsi.ac.id

Abstrak

Setelah melakukan berbagai pembaharuan terkait dengan moda transportasi saat ini pemerintah telah melakukan perkembangan lagi terkait dengan transportasi yakni dengan hadirnya kartu *OK OTRIP* . Semenjak mulai diluncurkan *OK OTRIP* antusias masyarakat dalam menggunakan *OK OTRIP* terbilang cukup besar, hal ini terbukti dengan ditambahnya beberapa rute baru untuk berbagai tujuan yang ada di DKI Jakarta. Selain diuntungkan dari sisi harga yang lebih murah, penumpang juga tidak perlu menunggu lama. Selain itu jika dilihat dari sisi keamaman penumpang juga merasa lebih aman. Tidak hanya dari sisi penumpang yang mengalami perubahan, dari sisi supir juga mengalami suatu perubahan yang selama ini pendapatan berupa setoran berubah menjadi gaji. Dengan adanya perubahan mulai dari daya guna penumpang, keamanan penumpang dan pendapatan supir apakah dampak perubahan tersebut membawa kearah yang lebih baik atau justru sebaliknya. Metode penelitian ini menggunakan kuantitatif dengan membagikan kuesioner. Penelitian dilakukan untuk mengetahui pengaruh yang terjadi antara variabel Daya Guna Penumpang terhadap Variabel Pendapatan Supir serta Variabel Keamanan Penumpang terhadap Variabel Pendapatan Supir. Hasil penelitian ini menujukkan bahwa terdapat pengaruh antara Daya Guna Penumpang dan Keamanan Penumpang terhadap Pendapatan Supir.

Kata Kunci : *OK OTRIP* , Daya Guna, Keamanan, DKI Jakarta

ANALYSIS OF OK OTRIP PASSENGER AND SECURITY EFFECT ON SUPPLY INCOME AFTER USE OK OTRIP CARD TRYING

Abstract

After making various updates related to transportation modes, the government has made further developments related to transportation, namely the presence of the OK OTRIP card. Since OK OTRIP was launched, the community's enthusiasm in using OK OTRIP was quite large, this was proven by the addition of several new routes for various destinations in DKI Jakarta. Besides benefiting from the cheaper price, passengers also do not have to wait long. In addition, when viewed from the safety side, passengers also feel safer. Not only from the side of passengers who experienced changes, from the driver's side also experienced a change that so far the income in the form of deposits turned into salaries. With the changes starting from the passenger efficiency, passenger safety and driver's income, whether the impact of the changes will lead to better or vice versa. This research method uses quantitative by distributing questionnaires. The study was conducted to determine the effect that occurs between the variable Passenger Usability on Driver Income Variables and Passenger Safety Variables on Driver Income Variables. The results of this study show that there is an influence between Passenger Usability and Passenger Safety on Driver Income.

Keywords: OK OTRIP , Usability, Security, DKI JakartaKeywords: OK OTRIP , Utilization, Security, DKI Jakarta

PENDAHULUAN

Memasuki era digitalisasi tidak hanya perkembangan dalam bidang industri, namum juga dalam hal transportasi. Perkembangan perubahan teknologi ini banyak membawa dampak yang positif dimasyarakat. Mulai dari pemesanan transportasi ojek online yang berbasis digitalisasi, transjakarta, serta kemunculan 'Kartu One Karcis One Trip (*OK OTRIP*)". Diakhir tahun 2017 tepatnya diakhir bulan Desember Gubernur DKI Jakarta Anis Baswedan dan Wakil Gubernur DKI Jakarta Sandiaga Uno mulai melakukan program 'Kartu One Karcis One Trip (*OK OTRIP*)". Sementara itu untuk uji coba *OK OTRIP* dimulai pada Januari 2018. Dilansir dari situs kampanye Jakartamajubersama.com, *OK OTRIP* adalah penamaan untuk sistem transportasi yang mengintegrasikan bus Transjakarta, angkot, dan bus feeder.

Hingga saat ini terdapat lima rute yang telah beroperasi, yakni Kampung Melayu-Duren Sawit (OK-2), Lebak Bulus-Pondok Labu (OK-3), Grogol-Tubagus Angke (OK-4), Semper-Rorotan (OK-5), Kampung Rambutan-Pondok Gede (OK-6). Kemudian, Tanjung Priok-Bulak Turi (OK-15), PGC-Condet (OK-16), Pulogadung-Senen (OK-17), Setu-Pinang Ranti (OK-19), Lubang Buaya-Cawang

UKI (OK-20), Pasar Rebo-Taman Wiladatika (OK-28), Meruya-Citraland (OK-30), Pondok Labu-Blok M (OK-31), Petukangan-Lebak Bulus (OK-32), Pulogadung-Kota (OK-33).

Dalam menggunakan kartu *OK OTRIP* ini, penumpang hanya dikenakan tarif sebesar Rp 5.000 untuk sekali jalan ke tempat tujuan dengan menggunakan beberapa moda transportasi massal seperti *commuterline*, bus transjakarta dan angkutan umum (angkot) dengan menggunakan kartu OK Otrip.

Munculnya kartu *OK OTRIP* ini tidak hanya membatu masyarakat dalam finansial, namun juga memberikan kemudahan bagi masyarakat karena penggunaan kartu *OK OTRIP* ini sangat efisien dan fleksibel. Namun meskipun telah terjadi *Win-Win Collaboration* antara Transjakarta dan Angkutan umum ini telah bergabung dalam hal pembayaran yang diwujudkan dalam bentuk kartu *OK OTRIP* , belum tentu kinerja pengemudi angkutan akan bekerja secara baik. Hal ini dibuktikan dari beberapa pengakuan masyarakat yang menyatakan bahwa ada beberapa pengemudi angkutan yang tidak mau menarik angkutan dengan menggunakan kartu OK OTRIP ini. Selain itu penolakan ini juga dibuktikan dengan wujud aksi mogok yang dilakukan oleh beberapa pengemudi angkutan *OK OTRIP* . Dikutip dari megapolitan.kompas.com Puluhan sopir angkot M08 trayek Tanah Abang-Kota mogok beroperasi, Kamis (22/2/2018). Dari pantauan Kompas.com di lokasi, ada 20-an sopir angkot yang mogok beroperasi dan memarkirkan angkotnya berbaris di sekitar kolong jalan layang Jalan Jatibaru Bengkel, Tanah Abang, Jakarta Pusat.

Namun seiring dengan pro kontra kemunculan dari *OK OTRIP* ini perkembangan *OK OTRIP* jumlah penumpang *OK OTRIP* makin meningktat. Seperti dikutip dalam Kompas.com-13/07/18 Wakil Gubernur DKI Jakarta Sandiaga Uno senang dengan pencapaian OK Otrip saat ini. Jumlah penumpangnya mencapai 17.000 per hari, bahkan tadi malam mencapai 18.000. Meski demikian apakah dengan meningkatnya jumlah penumpang dapat menjamin kinerja supir angkot dinilai baik.

Kinerja supir angkot sangatlah penting, selain aksi mogok yang dilakukan oleh para sopir dilansir disalah satu media online bahwa beberapa supir anggkutan bahkan tidak mengetahui cara menggunakan kartu *OK OTRIP* ini. Hal ini menjadi perhatian khusus bagi pemeritahan jasa anggkutan, mengingat minimnya latar belakang pendidikan mereka. Keselamatan penumpang merupakan hal yang wajib dilindungi, oleh sebab itu jika kinerja supir *OK OTRIP* dapat berjalan dengan baik maka keselamatan penumpang akan berjalan dengan baik. Tidak hanya itu jika pendapatan supir maksimak maka daya guna dan keselamatan penumpang akan berjalan dengan baik.

Berdasarkan beberapa latar belakang yang telah penulis uraikan diatas, maka membuat rasa tertarik serta penasaran penulis untuk mengetahui lebih dalam lagi keterkaitan Analisis Pengaruh Daya Guna Dan Keamanan Penumpang *OK OTRIP* Terhadap Pendapatan Supir Setelah Penggunaan Uji Coba Kartu *OK OTRIP*



Gambar 1. Penumpang, Kartu OK, Peraturan OK-*OK OTRIP* Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 2. *OK OTRIP* (OK 2 Kampung Melayu-Duren Sawit)

Sumber : Dokumentasi Pribadi

METODOLOGI

Penelitian yang digunakan adalah penelitian penjelasan (*explanatory research*) dengan pendekatan kuantitatif dan menggunakan metode peneltian survei. Menurut Singarimbun dan Effendi (2006:5) *explanatory research* di definisikan sebagai penelitian yang menjelaskan tentang hubungan kausal antara variabel-variabel melalui pengujian hipotesa.

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sample dengan cara peneliti memilih *sample purposive* atau sample bertujuan secara subjektif. Lokasi penelitian yang dipilih adalah Terminal Kampung Melayu khususnya bagi pengguna OK , peneliti mengambil mengambil sampel dengan menggunakan rumus Slovin.

Hipotesis Penelitian

Berdasarkan dari hasil teoritis yang sebelumnya telah peneliti sajikan diatas maka, peneliti membuat hipotesa atau dugaan sementara dari ketiga variabel yang diteliti. Pada dasarnya menurut Malhotra (2005:56) hipotesis adalah pertanyaan atau proposisi yang belum dibuktikan mengenai faktor atau fenomena yang menjadi minat peneliti.

H_0 : Tidak ada hubungan antara Daya Guna (X1) terhadap Keputusan Penggunaan Jasa Pendapatan Supir (Y)

Ha : Ada hubungan antara Daya Guna (X1) terhadap Keputusan Penggunaan Jasa Pendapatan Supir (Y)

H_0 : Tidak ada hubungan antara Keamanan Penumpang (X2) terhadap Keputusan Pendapatan Supir (Y)

Ha : Ada hubungan antara Keamanan Penumpang (X2) terhadap Keputusan Pendapatan Supir (Y)

Variabel Penelitian

Dalam menyebarkan kuesioner peneliti menggunakan skala pengukuran "Likert" dengan masing-masing butir pertanyaan memiliki skor sebagai berikut :

1. Skor 5 untuk jawaban Sangat Setuju (SS)
2. Skor 4 untuk jawaban Setuju (S)
3. Skor 3 untuk jawaban Kurang Setuju (KS)
4. Skor 2 untuk jawaban Tidak Setuju (TS)
5. Skor 1 untuk jawaban Sangat Tidak Setuju (STS)

Menurut Hidayat (2007) variabel secara operasional berdasarkan karakteristik yang diamati yang memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi atau pengukuran secara cermat terhadap suatu objek atau fenomena.

Menurut Sugiyono (2013:39) Varaibel Independen adalah variabel yang memengaruhi atau yang menjadi sebaba perubahannya atau timbulnya variabel dependen. Dalam penelitian ini variabel independen adalah Daya Guna (X1)

Sementara itu menurut Sugiyono (2013:39) Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel begas. Dalam hal ini variabel dependena adala Keputusan Penggunaan Trasportasi Online (Y).

Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang Mikrolet OK-2 rute Kampung Melayu-Duren Sawit (OK 2).

Sampel

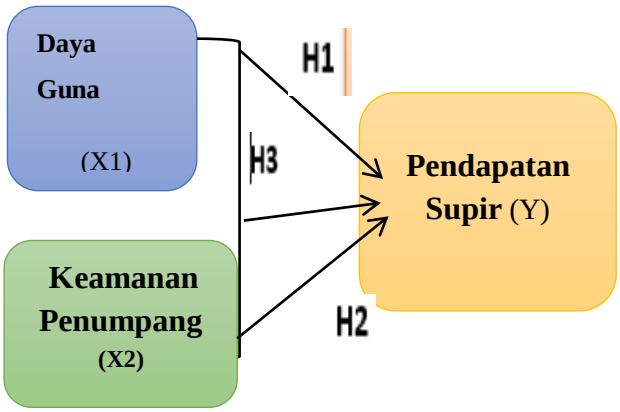
Berdasarkan data keterangan dari beritajakarta.id didapatkan jumlah populasi jumlah penumpang transportasi Mikrolet 0K-2, rute Kampung Melayu-Duren Sawit (OK 2). mencapai 100 orang perhari, maka dapat diambil sampel dengan menggunakan rumus slovin sebanyak:

$$n = \frac{\text{N}}{1 + \text{N}\,(e^2)}$$

$$n = \frac{100}{1 + 100\,(0{,}05^2)}$$

$$= \frac{100}{1.25}$$

= 80



Gambar 3. Kerangka Pemikiran

LANDASAN TEORI

Daya Guna

Menurut kamus besar bahasa Indonesia daya guna adalah kemampuan mendatangkan hasil dan manfaat; efisien; tepat guna; sangkil: para petani berusaha meningkatkan tanah mereka; 2 kemampuan menjalankan tugas dengan baik (tentang orang):

Menurut Gilarso (2003:92) *Utility* atau daya guna suatu barang sebenarnya beerarti kemampuan barang tersebut untuk memenuhi kebutuhan manusia (=objektif).

Menurut Putong (2013:144) Teori nilai guna kardinal mengukur kepuasan atas konsemsi barang baik yang tidak ada hubungan (misalnya kepuasan mengkonsumsi film di premier tidak bergubungan dengan kepauasannya mengkonsumsi baju merek terkenal) maupun yang ada hubungannya missal kepuasan mengkonsumsi sepatu merek terkenal berkaitan dengan kepuasan mengkonsumsi baju merek terkenal.

Keamanan

Definisi Keamanan

Menurut Burhanuddin 2017 Keamanan adalah salah satu kebutuhan yang sangat substansial bagi manusia, baik secara individu maupun kelompok.

Pendapatan

Menurut Bastian 2016 Definisi pendapatan (*income*) meliputi pendapatan (*revenues*) dan keuntungan (*gains*). Pendapatan timbul dalam pelaksanaan aktivitas entitas yang biasa.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji F

Menurut Baroroh (2008:79) menjelaskan bahwa (Uji F disebut juga dengan uji ANOVA, yaitu Analysist of Variance. Kegunaan Uji F hampir sama dengan uji t, yaitu untuk menganalisis ada tidaknya tidaknya perbedaan rata-rata atau nilai tengah suatu data. Namun perbedaannya hanya pada kelompok datanya, dimana pada uji F kelompok data yang diuji dapat lebih dari dua kelompok. Pada perkembangannya, uji F paling sering digunakan untuk analisis rancangan percobaan (*Experimental Design*). Di mana pada analisis ini, selain

menganalisis pengaruh kelompok juga dapat menganalisis setiap perlakuan yang ada pada setiap kelompok tersebut. Untuk menganalisis ada tidaknya perbedaan atau pengaruh tersebut dalam uji F, dibutuhkan suatu nilai standar atau nilai F tabel sebagai pembanding.

Menurut Santoso (2005:51) ANOVA sering juga disebut dengan uji F. Tujuan ANOVA (analisis varian) sama dengan uji t, yakni menguji rata-rata populasi, hanya di sini yang akan diuji lebih dari dua rata-rata populasi. Sedangkan tujuan dari uji F adalah untuk menguji apakah varian dua populasi sama ataukah berbeda. Hasil data perhitungan menggunakan SPSS didapatkan Nilai F tabel sebesar 33.11 karena nilai F hitung 57.644 lebih besar dari nilai F tabel maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Daya Guna (X1) dan Keamanan Penumpang berpengaruh terhadap Pendapatan Supir (Y).

Tabel 1. Uji F

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	434.913	2	217.456	57.644	.000[b]
	Residual	290.475	77	3.772		
	Total	725.387	79			

a. Dependent Variable: Pendapatan Supir OK OTRIP (Y)

b. Predictors: (Constant), Keamanan Penumpang OK OTRIP(X2), Daya Guna (X1)

Sumber: Data yang diolah dengan SPSS 25 (2018)

Uji T

Menurut Priyatno (2013:50) Uji t untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak.

Pengujian b1 (**Daya Guna**)
Tahap-tahap pengujian sebagai berikut:

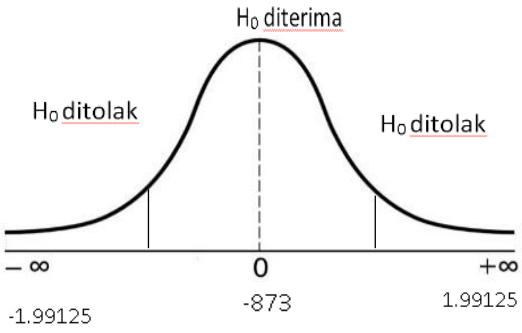
a. Menentukan hipotesis nol dan hitopesis alternatif
   H_0 : b1 = 0
   Artinya Daya Guna tidak berpengaruh Terhadap Pendapatan Supir
   H_a : b1 ≠ 0
   Artinya Artinya Daya Guna berpengaruh Terhadap Pendapatan Supir

b. Menentukan taraf signifikansi. Taraf signifikansi menggunkan 0,05.

c. t hitung dan t kritis
   t hitung adalah 9,862 (lihat di tabel 4.5. Coefficients) t kritis dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 0,05/2 = 0,025 (uji 2 sisi) dengan df = n-k-1 atau 80-2-1 =77 (k adalah jumlah variabel independen). Di dapat t kritis 1,966.

d. Pengambilan keputusan
   T hitung ≤ t kritis jadi H_0 diterima
   T hitung > t kritis jadi H_0 ditolak

e. Kesimpulan
   Dapat diketahui bahwa t hitung -873 <t kritis (1.991) jadi hipotesis nol diterima, kesimpulannya yaitu menujukkan Daya Guna tidak berpengaruh Terhadap Pendapatan Supir.



Gambar 4. Distribusi Normal Pada X1

Pengambilan keputusan berdasarkan Probabilitas (Signifikansi)

a. Menentukan hipotesis nol dan hipotesis alternatif
   H_0 : b_2 = 0
   Artinya Daya Guna tidak berpengaruh terhadap Pendapatan Supir
   H_a : b_2 ≠ 0
   Artinya Daya Guna kepada Uber berpengaruh terhadap Pendapatan Supir

b. Menentukan probalibilitas (signifikasi) berdasarkan tabel Coefficients dapat diketahui probabilitas adalah 0,000

c. Pengambilan keputusan
   Probabilitas > 0,05 jadi H_0 diterima

Probabilitas ≤0,05 jadi H_0 ditolak

d. Kesimpulan
Dapat diketahui bahwa Probabilitas sebesar 0,385 lebih besar dari 0,05 maka hipotesis nol diterima, kesimpulannya yaitu Daya Guna tidak berpengaruh Terhadap Pendapatan Supir.

Pengujian b2 (Keamanan Penumpang OK OTRIP)

Tahap-tahap pengajuan sebagai berikut:

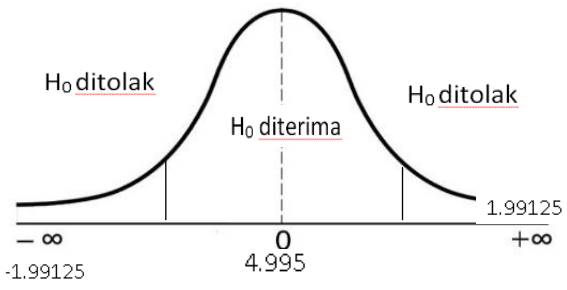
a. Menentukan hipotesis nol dan hitopesis alternatif
H_0 : b1 = 0
Artinya Keamanan Penumpang OK OTRIP tidak berpengaruh terhadap Pendapatan Supir
H_a : b1 ≠ 0
Artinya Keamanan Penumpang OK OTRIP berpengaruh terhadap Pendapatan Supir

b. Menentukan taraf signifikansi. Taraf signifikansi menggunkan 0,05.

c. t hitung dan t kritis
t hitung adalah 27,113 (lihat di Coefficients)
t kritis dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 0,05/2 = 0,025 (uji 2 sisi) dengan df = n-k-1 atau 80-2-1 =77 (k adalah jumlah variabel independen). Di dapat t kritis 1,966.

d. Pengambilan keputusan
T hitung ≤ t kritis jadi H_0 diterima
T hitung > t kritis jadi H_0 ditolak

f. Kesimpulan
Dapat diketahui bahwa t hitung 4.995 >t kritis (1.966) jadi hipotesis nol ditolak, kesimpulannya yaitu Keamanan Penumpang OK OTRIP tidak berpengaruh terhadap Pendapatan Supir.



Gambar 5. Distribusi Normal Pada X2

Pengambilan keputusan berdasarkan Probabilitas (Signifikansi)

a. Menentukan hipotesis nol dan hipotesis alternatif
H_0 : b_2 = 0
Artinya Keamanan Penumpang OK OTRIP tidak berpengaruh terhadap Pendapatan Supir
H_0 : b_2 ≠ 0
Artinya Keamanan Penumpang OK OTRIP berpengaruh terhadap Pendapatan Supir
Menentukan probalibilitas (signifikasi) berdasarkan tabel Coefficients dapat diketahui probabilitas adalah 0,000

b. Pengambilan keputusan
Probabilitas > 0,05 jadi H_0 diterima
Probabilitas ≤0,05 jadi H_0 ditolak

c. Kesimpulan
Dapat diketahui bahwa Probabilitas sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka hipotesis nol ditolak, kesimpulannya yaitu Keamanan Penumpang OK OTRIP berpengaruh terhadap Pendapatan Supir

Tabel 2. UJI T

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	7.741	2.569		3.013	.004		
	Daya Guna (X1)	-.144	.165	-.161	-.873	.385	.153	6.521
	Keamanan Penumpang OK OTRIP(X2)	.926	.185	.920	4.995	.000	.153	6.521

a. Dependent Variable: Pendapatan Supir OK OTRIP (Y)

Sumber: Data yang diolah dengan SPSS 25 (2018)

KESIMPULAN

Hasil Penenelitian menujukkan hasil bahwa Daya Guna Dan Keamanan Penumpang OK OTRIP secara bersama-sama memiliki pengaruh terhadap Pendapatan Supir Setelah Penggunaan Uji Coba Kartu OK OTRIP . Hal ini dapat terlihat dari hasil uji F yang munukkan hasil Nilai F tabel sebesar 33.11 karena nilai F hitung 57.644 lebih besar dari nilai F tabel 3.11 maka dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel bebas

DAFTAR PUSTAKA

Alimul Hidayat, Aziz. 2009. Metode Penelitian Keperawatan dan Teknik Analisis Data. Jakarta: Salemba Medika

Buharuddin, Agussalim. 2017. Studi Keamanan dan Isu-Isu Strategis Global. Makasar: Lembaga Kajian dan Pengembangan Pendidikan.

Baroroh, Ari. 2018. Trik-Trik Analisis Statistik Dengan SPSS 15. Jakarta:PT.Elex Media Komputindo.

Bastian, Indra. 2006. Akutansi sector Publik Suatu Pengantar. Jakarta: Erlangga.

Gilarso.2003. Pengantar Ilmu Ekonomi Mikro. Yogyakarta: Kanisius.

Iskandar Putong. 2013. Teori Ekonomi Mikro. Mitra Wacana Media.

Santoso, Singgih. 2005. Menggunakan SPSS untuk Statistik Parametrik. Jakarta: Elex Media Komputindo

Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.Bandung: Alfabeta.CV

https://kbbi.web.id/daya%20guna