

Dinamika Transportasi Berbasis Online Di Era Revolusi Industri 4.0

Ramlah Puji Astuti¹, Siti Kumayah², Agustina³

^{1,2,3}Fakultas Ekonomi Universitas Swadaya Gunung Jati Cirebon

Abstract

Industry challenges and opportunities 4.0 encourage innovation and creation from all walks of life, one of is the growth of Online Based Transportation (TBO). The purpose of this research is to more closely observe and examine the extent of the role and impact of Online Based Transportation in the Industrial Revolution Era 4.0 for the economic development of society in Cirebon. This research method uses a combination of research methods (Mixed Methods). The results of this study indicate that there is a positive influence on car drivers, motorcycle driver partners and merchants in the city of Cirebon. Based on a survey and analysis of the results of the discussion of the existence of online transportation is very influential (impact) on the socio-economic community in the city of Cirebon. The survey results show that 78% of respondents said online transportation had a good (positive) impact. Hypothesis testing show that the existence of online transportation has a significant effect on the socio-economic community in Cirebon.

Keywords : industrial revolution 4.0; online transportation; economic development,

Abstrak

Tantangan dan peluang industri 4.0 mendorong inovasi dan kreasi dari seluruh lapisan masyarakat, salah satu nya Transportasi Berbasis Online (TBO). Tujuan penelitian ini untuk mengkaji sejauh mana peranan dan dampak Transportasi Berbasis Online di Era Revolusi Industri 4.0 bagi pembangunan ekonomi masyarakat Cirebon. Metode penelitian menggunakan metode penelitian kombinasi (*Mixed Methods*). Hasil penelitian mengindikasikan adanya pengaruh positif bagi pengemudi mobil, mitra pengemudi motor dan merchant UMKM di Kota Cirebon. Berdasarkan survei dan hasil analisis pembahasan keberadaan transportasi online sangat berpengaruh (berdampak) terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon. Hasil survei menunjukkan bahwa 78% responden menyatakan transportasi online berdampak baik (positif). Pengujian hipotesis menunjukkan bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon.

Kata Kunci : revolusi industri 4.0; transportasi online; perkembangan ekonomi

Corresponding author: ramlah_piji_astuti@yahoo.co.id

PENDAHULUAN

Perubahan merupakan salah satu fase dalam kehidupan manusia yang ditandai dengan banyak perubahan dalam segala hal. Salah satu contohnya adalah perubahan dalam era industri atau yang sering dikenal dengan istilah Revolusi Industri 4.0. Era dimana perubahan peradaban dunia, yang semula kehidupan masyarakat berjalan secara konvensional serta manual, kini masyarakat dituntut untuk dapat melakukan perubahan ke Era Digitalisasi. Kehidupan manusia dalam Era Digitalisasi selalu berkaitan dengan teknologi digital, mulai dari aspek sosial, aspek ekonomi, aspek keuangan serta sarana transportasi dan telekomunikasi.

Revolusi Industri 4.0 memiliki karakteristik tertentu, salah satunya adalah pengaplikasian kecerdasan buatan atau *artificial intelligence*. Salah satu contoh pengaplikasian tersebut adalah penggunaan robot untuk menggantikan tenaga manusia sehingga lebih murah, efektif, dan efisien. Tantangan dan peluang industri 4.0 mendorong inovasi dan kreasi dari seluruh lapisan masyarakat agar dapat bertahan dalam era globalisasi. Salah satu bentuk kemajuan dalam era Industri 4.0 adalah dengan tumbuhnya Transportasi Berbasis Online (TBO). Maraknya TBO tersebut mengakibatkan terjadinya konflik yang berkepanjangan oleh beberapa pihak.

Harus diakui, perkembangan teknologi yang dilakukan oleh TBO semakin mempermudah konsumen dalam memilih angkutan yang sesuai dengan keinginan mereka. Semakin maraknya moda transportasi online di kota-kota besar merambah ke kota-kota kecil lainnya di Indonesia. Salah satu contohnya adalah Kota Cirebon. Kota Cirebon adalah kota disebelah timur Jawa Barat yang berbatasan dengan Jawa Tengah. Saat ini kota Cirebon sedang mengalami pertumbuhan sangat pesat, baik dari segi infrastruktur maupun bisnis dan perdagangan. Hal ini dapat terlihat dari semakin banyaknya pusat perdagangan, pertokoan, rumah sakit, hotel dan restoran di Kota Cirebon.

Setiap harinya, Kota Cirebon selalu dipadati oleh masyarakat yang berasal dari kota-kota penyangga disekitar Kota Cirebon seperti: Kuningan, Majalengka, Indramayu, Kabupaten Cirebon, Brebes, Tegal. Masyarakat yang datang menghabiskan sebagian besar waktu mereka untuk berbisnis, bekerja, berbelanja dan wisata ke Kota Cirebon, terutama di akhir pekan.

Pertumbuhan inilah yang membuat sinergi antara pebisnis angkutan online dan masyarakat untuk mengambil peluang yang cukup besar. Bagi masyarakat Cirebon hal ini merupakan berkah tersendiri karena dapat menghasilkan pundi-pundi baru bagi kehidupan perekonomiannya. Tak jarang dari mereka yang sudah mempunyai pekerjaan ikut pula memanfaatkan waktu untuk terlibat sebagai pelaku dalam arus TBO. Terlebih lagi bagi mereka yang belum mempunyai pekerjaan sama sekali.

Dilain pihak Transportasi Berbasis Online ini memberikan dampak yang negatif bagi beberapa kelompok masyarakat, seperti : pelaku usaha transportasi konvensional, ketertiban pengendara di jalan raya, tingkat kriminalitas meningkat, serta penurunan omset pengemudi transportasi konvensional. Seperti yang dijelaskan sebelumnya, perubahan dalam segala bidang pasti menimbulkan dampak positif dan negatif bagi seluruh lapisan masyarakat.

Fenomena di atas inilah yang menggugah dan menarik perhatian peneliti untuk lebih dalam mengamati dan meneliti sejauh mana peranan dan dampak Transportasi Berbasis Online di Era Revolusi Industri 4.0 bagi pembangunan ekonomi masyarakat. Dalam penelitian ini akan dilihat seberapa besar pengaruh TBO terhadap perekonomian masyarakat, mitra pengemudi serta Mitra Merchant yang selanjutnya disebut sebagai mitra UMKM.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh sebelum dan sesudah adanya TBO bagi masyarakat. Penelitian ini dianggap perlu karena semakin maraknya TBO di kota-kota di Indonesia terutama di Kota Cirebon. Penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu 1 tahun

TINJAUAN LITERATUR

Berkembangnya sarana transportasi seperti saat ini memudahkan hampir seluruh aktivitas dan hubungan antar masyarakat. Mobilitas penduduk dan barang sangat tinggi, yang terjadi bukan hanya dalam satu wilayah melainkan antar wilayah bahkan antar Negara, oleh sebab itu untuk memudahkan setiap mobilitas masyarakat maka sarana transportasi sangat memegang peranan yang penting. Jasa transportasi berbasis online ini disebut juga dengan aplikasi ridesharing yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. dimulai dari aplikasi UBER kemudian diikuti oleh

kemunculan GOjek, Grab serta berbagai aplikasi berbasis online lainnya. aplikasi berbasis online ini kemudain berkembang sangat cepat di Indonesia.

Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi online sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di dapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota besar. Bahkan saat ini masyarakat di daerah juga membutuhkan jasa transportasi online tersebut. Di Cirebon kebutuhan masyarakat akan transportasi online sudah menjadi sebuah moda alternative yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

Omzet dapat diartikan sebagai jumlah uang hasil penjualan barang (dagangan) tertentu selama masa jual (Nurfitria: 2015). Perdagangan atau perniagaan pada umumnya adalah pekerjaan membeli barang dari suatu tempat dan suatu waktu dan menjual barang tersebut di tempat dan waktu lainnya untuk memperoleh keuntungan. Pendapat lain omzet merupakan keseluruhan jumlah pendapatan yang didapat dari hasil penjualan suatu barang/jasa dalam kurun waktu tertentu. Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa Omzet usaha adalah keseluruhan jumlah penjualan barang/jasa dalam kurun waktu tertentu, yang dihitung berdasarkan jumlah uang yang diperoleh.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Universitas Indonesia (Wisana I Dewa, 2017) mengemukakan bahwa Go-Jek berkontribusi Rp 8,2 Triliun per tahun kedalam perekonomian Indonesia melalui mitra pengemudi. Sedangkan untuk mitra UMK memberikan kontribusi senilai Rp 1,7 Triliun per tahun. dari hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa masyarakat merasa sangat terbantu dengan adanya layanan Gojek tersebut. Gojek dapat mengurangi tekanan pengangguran, meningkatkan penghasilan mitra pengemudi dan akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan keluarga dari mitra pengemudi tersebut. Selain itu bagi mitra UMKM, Gojek memeberikan dukungan kepada UMKM untu meningkatkan volume transaksi melalui penjualan online. Adanya aplikasi Gojek menyebabkan pasar

UMKM semakin luas dan mendorong penggunaan teknologi sehingga usaha UMKM semakin meningkat.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh (Syarif, 2018) mengenai Eksistensi Transportasi Online (*Go Food*) Terhadap Omzet Bisnis Kuliner Di Kota Malang dapat ditarik kesimpulan, yaitu Eksistensi Transportasi Online berpengaruh signifikan baik secara parsial ataupun bersama-sama dengan pendapatan dalam meningkatkan Omzet Bisnis Kuliner Di Kota Malang. Eksistensi Transportasi Online juga merupakan variabel dominan terhadap peningkatan omzt bisnis kuliner di Kota Malang.

Rudy (2018) dalam penelitiannya mengatakan bahwa keberadaan transportasi online sangat berpengaruh terhadap social ekonomi masyarakat Samarinda. Hasil survei menunjukkan bahwa 68% responden menyatakan transportasi online berdampak baik (positif). Analisis regresi, persamaannya : $Y = - 0,9 + 2,9X$. Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,905 maknanya bahwa pengaruh transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat Samarinda adalah sangat kuat dan positif, pengaruhnya sebesar nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,82 atau 82%. Hasil uji hipotesis; $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ ($19,997 > 1,987$) maka H_0 ditolak, dan menerima H_1 , artinya bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kombinasi (*Mixed Methods*). Metode Penelitian Kombinasi *mixed methods*) adalah suatu metode penelitian yang mengkombinasikan atau menggabungkan antara metode kuantitatif dan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian sehingga diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliabel dan objektif. (7) Metode penelitian kombinasi adalah metode penelitian yang menggunakan dua metode yaitu metode penelitian kuantitatif dan kualitatif untuk digunakan dalam suatu kegiatan penelitian. Sehingga diperoleh data yang lebih lengkap dan menyeluruh.

Desain penelitian ini menggunakan *Sequential Explanatory*. Menurut Sugiyono bahwa, Model penelitian *Sequential Explanatory design* dicirikan dengan melakukan pengumpulan data dan analisis data kuantitatif pada tahap pertama, dan diikuti dengan pengumpulan dan analisis data kualitatif pada tahap kedua, guna memperkuat hasil penelitian kuantitatif yang dilakukan pada tahap pertama. Kemudian melakukan pengumpulan data dan menganalisis data kualitatif pada tahap kedua, selanjutnya menganalisis data secara keseluruhan untuk kemudian diambil kesimpulan dari analisis data tersebut.(8)

Populasi dalam kajian ini adalah pelaku yang terlibat dalam transportasi berbasis online yang meliputi pengemudi motor, pengemudi mobil dan mitra merchant. Jumlah sampel yang dipilih adalah sebanyak 300 orang yang terdiri dari 150 pengemudi motor, 100 pengemudi mobil dan 50 mitra merchant UMKM yang beroperasi di wilayah Kota Cirebon. Teknik penarikan sampel menggunakan teknik *non probability sampling*.

Dalam mengumpulkan data diperlukan berbagai teknik pengumpulan data. Dalam kajian ini digunakan kombinasi pengumpulan data-data yaitu:

1. Wawancara terstruktur

Peneliti mengajukan pertanyaan yang sama dengan urutan yang sama kepada semua responden agar menimbulkan tanggapan yang sama sehingga tidak menimbulkan kesulitan pengolahan karena interpretasi yang berbeda. Wawancara terstruktur dirancang sama dengan kuesioner, hanya saja bukan pertanyaan tertulis yang diajukan tetapi pertanyaan lisan yang dilakukan oleh tim yang merekam jawaban responden.

Ketika responden merespon atau memberikan pandangannya atas pertanyaan yang diajukan, tim kajian mencatat jawaban tersebut. Kemudian melanjutkan pertanyaan lain yang sudah disusun atau disediakan. Pertanyaan yang sama kemudian akan ditanyakan kepada setiap orang responden dalam peristiwa yang sama. Wawancara terstruktur dilakukan dengan cara meminta responden untuk menjelaskan jawabannya secara mendalam tentang terkait dampak dari keberadaan transportasi berbasis online Kota Cirebon.

2. Angket (kuesioner)

Kuesioner yaitu suatu cara pengumpulan data dengan menyebarkan daftar pertanyaan kepada responden dalam bentuk angket. Pengumpulan data dilakukan dengan memberikan kuesioner kepada responden bersifat tertutup dan terbuka untuk menanyakan responden terkait dampak dari keberadaan transportasi berbasis online Kota Cirebon.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Responden

Berdasarkan hasil pengolahan data dapat dijabarkan mengenai karakteristik responden yang meliputi : karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin, karakteristik responden berdasarkan usia, karakteristik responden berdasarkan jenis usaha. Berikut ini merupakan gambaran karakteristik responden.

1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

a. Mitra Driver Motor

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis kelamin	Frekuensi (F)	Persen (%)
Pria	140	93,33
Wanita	10	6,67
Total	150	100

Sumber : hasil pengolahan data

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 150 responden terdapat 140 responden yang memiliki jenis kelamin laki laki, dan 10 responden yang memiliki jenis kelamin wanita, sehingga dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden adalah laki-laki, meskipun tidak ada perbedaan yang cukup besar dengan jumlah responden wanita.

b. Mitra Driver Motor

Tabel 2. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis kelamin	Frekuensi (F)	Persen (%)
Pria	90	90
Wanita	10	10
Total	100	100

Sumber : hasil pengolahan data

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 100 responden terdapat 90 responden yang memiliki jenis kelamin laki laki, dan 10 responden yang memiliki jenis kelamin wanita, sehingga dapat disimpulakn bahwa mayoritas responden adalah laki-laki

c. Mitra Merchant UMKM

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 3. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis kelamin	Frekuensi (F)	Persen (%)
Pria	15	30
Wanita	35	70
Total	50	100

Sumber : hasil pengolahan data

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 50 responden terdapat 15 responden yang memiliki jenis kelamin laki laki, dan 35 responden yang memiliki jenis kelamin wanita, sehingga dapat disimpulakn bahwa mayoritas responden adalah wanita.

2. Karakteristik responden berdasarkan usia

a. Mitra Driver Motor

Karakteristik responden berdasarkan usia ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 4. Karakteristik responden berdasarkan usia

Usia	Frekuensi (F)	Persen (%)
18-25 tahun	58	38,67
26-35 tahun	47	31,33

36-45 tahun	27	18
46-55 tahun	13	8,67
> 55 tahun	5	3,33
Total	150	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 150 responden terdapat 58 responden yang memiliki usia 18-25 tahun, 47 responden memiliki usia 26-35 tahun, 27 responden memiliki usia 36-45 tahun, 13 responden memiliki usia 46-55 tahun, serta 5 responden memiliki usia > 55 tahun. Mayoritas responden adalah responden yang memiliki usia 18-25 tahun. Secara umum mayoritas responden memiliki usia produktif kerja. Karena berada di usia kerja produktif.

b. Mitra Driver Mobil

Karakteristik responden berdasarkan usia ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5. Karakteristik responden berdasarkan usia

Usia	Frekuensi (F)	Persen (%)
18-25 tahun	13	13
26-35 tahun	32	32
36-45 tahun	37	37
46-55 tahun	10	10
> 55 tahun	8	8
Total	100	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 100 responden terdapat 13 responden yang memiliki usia 18-25 tahun, 32 responden memiliki usia 26-35 tahun, 37 responden memiliki usia 36-45 tahun, 10 responden memiliki usia 46-55 tahun, serta 8 responden memiliki usia > 55 tahun. Mayoritas responden adalah responden yang memiliki usia 36-45 tahun. Secara umum mayoritas responden memiliki usia produktif kerja. Karena berada di usia kerja produktif.

c. Mitra Merchant

Karakteristik responden berdasarkan usia ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 6. Karakteristik responden berdasarkan usia

Usia	Frekuensi (F)	Persen (%)
< 18 tahun	0	0
18-25 tahun	10	20
26-35 tahun	21	42
36-45 tahun	12	24
46-55 tahun	7	14
Total	50	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 50 responden terdapat 10 responden yang memiliki usia 18-25 tahun, 21 responden memiliki usia 26-35 tahun, 12 responden memiliki usia 36-45 tahun, 7 responden memiliki usia 46-55 tahun. Mayoritas responden adalah responden yang memiliki usia 18-25 tahun. Secara umum mayoritas responden memiliki usia produktif kerja. Karena berada di usia kerja produktif.

3. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan

a. Mitra Driver Motor

Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 7. Karakteristik responden berdasarkan pendidikan

Pendidikan	Frekuensi (F)	Persen (%)
SD	9	6
SLTP	25	16,67
SMU	76	50,67
Diploma III	5	3,3
S1	33	22
S2	2	1,33
Total	150	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 150 responden terdapat 9 responden yang memiliki pendidikan SD, 25 responden memiliki tingkat pendidikan akhir SLTP, 76 responden memiliki tingkat pendidikan akhir SMU, 5 responden memiliki tingkat pendidikan akhir Diploma III, 33 responden yang memiliki tingkat pendidikan Sarjana dan 2 responden Pasca Sarjana. Berdasarkan data pada tabel dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan diatas SMA.

b. Mitra Driver Motor

Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 8. Karakteristik responden berdasarkan pendidikan

Pendidikan	Frekuensi (F)	Persen (%)
SLTP	7	7
SMU	36	36
Diploma III	9	9
S1	43	43
S2	5	5
Total	100	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 100 responden terdapat 7 responden memiliki tingkat pendidikan akhir SLTP, 36 responden memiliki tingkat pendidikan akhir SMU, 9 responden memiliki tingkat pendidikan akhir Diploma III, 43 responden yang memiliki tingkat pendidikan Sarjana dan 5 responden Pasca Sarjana. Berdasarkan data pada tabel dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan diatas Sarjana.

c. Mitra Merchant

Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir ditampilkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan pendidikan

Pendidikan	Frekuensi (F)	Persen (%)
SD	0	0
SLTP	2	4
SMU	26	52
Diploma III	0	0
S1	22	24
S2	0	0
Total	50	100

Sumber : hasil pengolahan data, 2019

Pembahasan

Analisis Regresi

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

- 1) Persamaan-persamaan yang terbentuk : $Y = - 0,7 + 2,9X$ (dampak umum) Nilai koefisien regresi sebesar 2,8 maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah positif; jika transportasi online naik maka dampaknya terhadap masyarakat juga naik, begitu juga sebaliknya nilai konstanta sebesar negatif 0,7 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak sosial ekonomi masyarakat adalah negatif 0,7 Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,895. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat sangat kuat. Koefisien
- 2) Determinan (R Square) sebesar 0,87 atau 87%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat sebesar 87%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.
- 3) $Y_1 = - 3 + 7X$ (dampak positif) Nilai koefisien regresi sebesar 7, maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak positif sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah positif; jika transportasi online naik maka dampak positif sosial ekonomi masyarakat juga naik, begitu juga sebaliknya Nilai konstanta sebesar negatif 3 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak positif sosial ekonomi masyarakat adalah negatif 3.
- 4) Koefisien Korelasi (R) sebesar 2. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak positif sosial ekonomi masyarakat, sangat kuat dan sempurna.
- 5) Koefisien Determinan (R Square) sebesar 0,9 atau 90%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak positif sosial ekonomi masyarakat sebesar 90%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.
- 6) $Y_2 = 0,7 - 0,4X$ (dampak negatif) Nilai koefisien regresi sebesar negatif 0,4 maknanya bahwa hubungan antara keberadaan transportasi online (variabel X) dengan dampak negatif sosial ekonomi masyarakat (variabel Y) adalah negatif; jika transportasi online naik maka dampak negatif sosial ekonomi masyarakat

akan turun, begitu juga sebaliknya Nilai konstanta sebesar 0,7 artinya jika diasumsikan transportasi online tidak ada (nol), maka dampak negatif sosial ekonomi masyarakat adalah positif 0,7

- 7) Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,08. Artinya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak negatif ekonomi masyarakat sangat lemah.
- 8) Koefisien Determinan (R Square) sebesar 0,07 atau 7%. Besarnya pengaruh keberadaan transportasi online terhadap dampak negatif sosial ekonomi masyarakat sebesar 7%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.

Uji Hipotesis

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

1) Menentukan Formula Hipotesis

H₀ : Keberadaan transportasi online (variabel X) tidak berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon (variabel Y)

H₁ : Keberadaan transportasi online (variabel X) berdampak terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon (variabel Y)

2) Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)

3) Nilai t hitung sebesar 18,877

4) Nilai t tabel. Tabel distribusi t dicari pada $\alpha = 5\% : 2 = 2,5\%$ (uji 2 sisi) dengan derajat kebebasan (df) $n-k-1$ atau $90-1-1 = 88$ (n adalah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel independen). Dengan pengujian 2 sisi (signifikansi = 0,025) hasil diperoleh untuk t tabel sebesar 1,987

5) Kriteria Pengujian :

H₀ diterima jika $-t \text{ tabel} < t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$

H₀ ditolak jika $-t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ atau $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$

Hasil perbandingan : Nilai t hitung $> t \text{ tabel}$ ($18,877 > 1,987$) maka H₀ ditolak.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan survei dan hasil analisis/pembahasan, kesimpulannya bahwa keberadaan transportasi online sangat berpengaruh (berdampak) terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon. Hasil survei menunjukkan bahwa 78% responden menyatakan transportasi online berdampak baik (positif). Analisis regresi, persamaannya : $Y = - 0,7 + 2,9X$. Koefisien Korelasi (R) sebesar 0,895 maknanya bahwa pengaruh transportasi online terhadap dampak ekonomi masyarakat Kota Cirebon adalah sangat kuat dan positif, pengaruhnya sebesar nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,87 atau 87%. Hasil uji hipotesis; t hitung > t tabel (18,877 > 1,987) maka Ho ditolak, dan menerima H1, artinya bahwa keberadaan transportasi online berpengaruh secara signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kota Cirebon.

DAFTAR PUSTAKA

- Aziah, A., & Rabia, P. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala*, 18 (2), 149–156. Retrieved from doi: <https://doi.org/10.31294/jc.v18i2>
- Fania Darma Amajida. 2016. Kreatifitas Digital Masyarakat Risiko Perkotaan : Studi Tentang Ojek Online “ Go-Jek” di Jakarta. *Jurnal Kajian Ilmu Komunikasi*. Volume46 Nomor 1. Jakarta:Universitas Indonesia. (<http://oaji.net/articles/2016/3122-1469763471.pdf>). Diunduh pada Rabu 1 Agustus 2018
- Hermann, M., Pentek, T., & Otto, B. (2016). Design Principles for Industrie 4.0 Scenarios. Presented at the 49th Hawaiian International Conference on Systems Science.
- Kagermann, H., Wahlster, W., & Helbig, J.(2013). Recommendations for Implementing the Strategic Initiative Industrie 4.0. Industrie 4.0 Working Group, Germany.
- Nurfitria Nissa, Retno Hidayat. 2015, *Jurnal Omzet Penjualan Berdasarkan Jenis Hajatan Dan Waktu* , Vol. x, No. 6 (Maret-April 2015)
- Kohler, D, & Weisz, J.D. (2016). Industry 4.0: the challenges of the transforming manufacturing. Germany: BPIFrance.

- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Syafariansyah, Rudy. 2018. Dampak Transportasi Online Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Samarinda. JURNAL EKONOMIKA <https://journal.uwgm.ac.id/index.php/ekonomika/index> 2580- 8117 E-ISSN, 2527-6379 P-ISSN Desember 2018, Vol.7 No.2
- Tjandrawina, R.R. (2016). Industri 4.0: Revolusi industri abad ini dan pengaruhnya pada bidang kesehatan dan bioteknologi. Jurnal Medicinus, Vol 29, Nomor 1, Edisi April. http://www.dexamedica.com/sites/default/files/MEDICINUS%2029%20No.%201%20%20APRIL%202016%20%28web%29_0.pdf. Diunduh pada Rabu 1 Agustus 2018.
- Yunus Muhamad. 2017. Go-JEK Sebagai Simbol Perubahan Sosial Ekonomi di Kota Tegal. Jurnal Ilmiah Pendidikan Ekonomi (EQUILIBRIA PENDIDIKAN), Vol 2 No. 2. <http://journal.upgris.ac.id/index.php/equilibriapendidikan>.
- Wisana I Dewa G.K., PhD. (2017). Dampak Go-Jek Terhadap Perekonomian Indonesia. Lembaga Demografi Universitas Indonesia . Jakarta. <http://ldfebui.org/wpcontent/uploads/2018/03/Dampak-Gojek-Bagi-Perekonomian-Indonesia.pdf>.

Halaman ini sengaja dikosongkan

(this page intentionally left blank)