

ABSTRAK

Tingginya jumlah penggunaan ojek *online* di Indonesia memberikan hipotesis akan adanya dampak positif dan negatif. Dampak positifnya yaitu dapat berpotensi mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan kepemilikan kendaraan. Akan tetapi dampak negatifnya dapat menjadi ancaman bagi penggunaan angkutan umum. Selain itu, tingkat kecelakaan sepeda motor pun menunjukkan angka tertinggi dibandingkan moda lainnya. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis alasan dan faktor yang mempengaruhi frekuensi penggunaan ojek *online* sebagai landasan awal mengetahui akar permasalahan dan memberikan sudut pandang kepada pembentukan kebijakan transportasi *online* yang masih simpang siur di Indonesia ini. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif dan *structural equation modeling* (SEM) untuk mengukur tingkat hubungan faktor sosial demografi terhadap frekuensi penggunaan ojek *online*. Proses pengambilan data dilakukan dengan wawancara daring menggunakan formulir *online* dengan metode *stratified random sampling*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh dari faktor jenis kelamin, pendapatan, dan tingkat pendidikan terhadap frekuensi penggunaan ojek *online*. Keterangan status tinggal tidak menunjukkan adanya pengaruh langsung akan tetapi memiliki pengaruh tidak langsung melalui mediator kepemilikan sepeda motor dan variabel laten. Sedangkan variabel usia tidak menunjukkan adanya pengaruh terhadap frekuensi penggunaan ojek *online*. Selain itu, variabel laten yang berpengaruh terhadap frekuensi penggunaan ojek *online* hanya variabel performa ojek *online* dan hambatan pribadi, sedangkan variabel laten norma sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap frekuensi penggunaan ojek *online*.

Kata kunci: Frekuensi, Sosial demografi, Ojek *online*, *Structural equation model*

ABSTRACT

The high number of use of motorcycle-based ride-hailing (MBRH) in Indonesia provides a hypothesis of positif and negatif impacts. The positif impact is that it can potentially reduce the use of private vehicles and vehicle ownership. However, the negatif impact can be a threat to the use of public transportation. In addition, the motorcycle accident rate also shows the highest number compared to other modes. Therefore, this study aims to analyze the reasons and factors that influence the frequency of using MBRH as an initial basis for knowing the root of the problem and providing a perspective on the formation of ride-hailing policies that are still confusing in Indonesia. The analytical method used is descriptive analysis and structural equation modeling (SEM) to measure the level of relationship between social demographic factors and the frequency of using MBRH. The data collection process was carried out by *online* interviews using *online* forms with the stratified random sampling method. The results of this study indicate that gender, income, and education level influence the frequency of use of MBRH. Information on residence status does not indicate a direct effect but has an indirect effect through motorcycle ownership and latent variables mediators. Meanwhile, the age variable did not show any influence on the frequency of using MBRH. In addition, the latent variables that affect the frequency of MBRH use are only performance and personal constraint, while the latent variables of social norms have no significant effect on the frequency of MBRH use.

Keywords: Frequency, Social demography, Motorcycle-based ride-hailing, Structural equation model