



Terbit *online* pada laman web jurnal : <http://ojs.unitas-pdg.ac.id/>

**Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan**

[ISSN \(Print\) 2086-5031](#) | [ISSN \(Online\) 2615-3300](#) | [DOI 10.31317](#)

**JMK**

## Penggunaan Transportasi Online Berdasarkan Gender Terhadap Persepsi Risiko Mahasiswa

**Siska Lusia Putri, Eka Mariyanti, Puti Embun Sari**

*Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Dharma Andalas Padang*

### INFORMASI ARTIKEL

*Sejarah Artikel:*

Diterima Redaksi: Desember 2019

Revisi Akhir: Januari 2020

Diterbitkan *Online*: Januari 2020

### KATA KUNCI

Gender, Persepsi Risiko, Transportasi Online

### KORESPONDENSI

Telepon: (0751) 37135

E-mail: [siskalusiaputri@unidha.ac.id](mailto:siskalusiaputri@unidha.ac.id)

### A B S T R A C T

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online dan hubungan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan. Sampel yang diambil sebanyak 200 mahasiswa perguruan tinggi di Kota Padang Propinsi Sumatera Barat dengan teknik analisis data Crosstab menggunakan uji Chi-Square. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada perbedaan persepsi risiko antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan layanan transportasi online. Kemudian tidak ada perbedaan alasan penggunaan transportasi online antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan.

## I. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Aktivitas mahasiswa umumnya tidak terlepas dengan kepentingan pendukung seperti penyiapan pangan dan sandang. Demikian juga kegiatan perkuliahan yang serba disiplin menuntut kehadiran mahasiswa tepat waktu, secara tidak langsung akan berhubungan dengan pemanfaatan layanan transportasi online. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya maka penelitian ini akan memfokuskan pada mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan yang menggunakan aplikasi layanan transportasi online untuk mempermudah aktifitas

mereka, seperti layanan antar jemput, pemesanan dan pembelian makanan/minuman serta pengiriman paket/barang. Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian ini di lingkungan perguruan tinggi baik PTN/PTS yang ada di Kota Padang.

Baik transportasi online maupun konvensional memiliki risiko-risiko tersendiri. Risiko tidak hanya berhubungan dengan kegiatan-kegiatan pengambilan keputusan saat pra-pembelian saja, seperti halnya pencarian informasi, namun juga dengan proses-proses keputusan pasca-

pembelian (Putri, dkk; 2013). Myungsook *et al.* (2010) menggunakan 100 responden dalam sebuah perguruan tinggi yang menghasilkan bahwa tidak terlihat perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam menggunakan persepsi risiko layanan transportasi. Tidak jauh berbeda dengan hasil penelitian sebelumnya, penelitian yang dilakukan oleh Pi & Sangruang (2011); Kwon & Noh (2010); Kim & Lennon (2010) juga diperoleh bahwa tidak terlihat perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam menggunakan persepsi risiko baik layanan transportasi maupun aktivitas berbelanja online.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online di perguruan tinggi Kota Padang Provinsi Sumatera Barat?
2. Bagaimana perbedaan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan di perguruan tinggi Kota Padang Provinsi Sumatera Barat?

## II. LANDASAN TEORI

### Faktor Alasan Penggunaan Transportasi Online

Putri (2013) menjelaskan bahwa penggunaan transportasi online disebabkan oleh faktor berikut :

1. Keperluan penggunaan transportasi online.
2. Keperluan penggunaan transportasi online mencakup tugas perkuliahan, keperluan pribadi, ataupun untuk wisata/liburan

3. Alasan utama penggunaan transportasi online. Alasan utama penggunaan transportasi online mencakup OTP (*on time performance*), segi pelayanan memuaskan, jenis kendaraan yang digunakan, gengsi, ataupun harga terjangkau.
4. Frekuensi penggunaan transportasi online.
5. Frekuensi penggunaan transportasi online mencakup 1-3 kali, 4-6 kali, 7-9 kali, ataupun  $\geq 10$  kali.
6. Sumber informasi penggunaan transportasi online. Sumber informasi penggunaan transportasi online mencakup media cetak, media sosial, internet, keluarga, ataupun rekan perkuliahan.
7. Pihak yang berpengaruh memutuskan penggunaan transportasi online
8. Pihak yang berpengaruh memutuskan penggunaan transportasi online mencakup saya sendiri, rekan perkuliahan, keluarga, maupun sahabat.

### Persepsi Risiko dan Gender

Kotler (2009) mengemukakan bahwa keputusan konsumen untuk memodifikasi, menunda, atau menghindari keputusan pembelian sangat dipengaruhi oleh persepsi risiko. Sumarwan (2011) juga menambahkan bahwa semakin tinggi konsumen memiliki persepsi risiko terhadap produk yang akan dibelinya, maka konsumen akan mencari informasi sebanyak-banyaknya mengenai produk tersebut. Jika konsumen memandang diferensiasi produk tidak ada atau merek-merek yang tersedia relatif sama, maka konsumen tidak termotivasi untuk mencari informasi lebih banyak. Kemudian Kotler

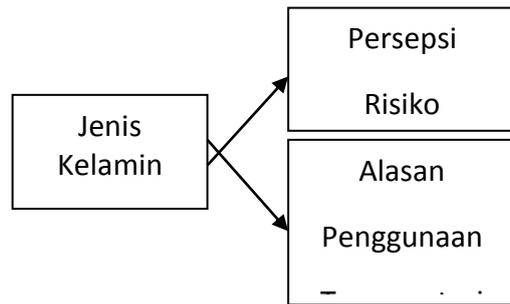
(2009) juga menjelaskan faktor-faktor yang berkaitan dengan risiko produk adalah sebagai berikut:

1. Risiko keuangan (produk yang disajikan tidak sesuai dengan harga yang dibayarkan)
2. Risiko fungsi (produk yang disajikan tidak sesuai dengan harapan konsumen)
3. Risiko psikologis (produk yang disajikan mempengaruhi jiwa penggunanya)
4. Risiko waktu (kegagalan suatu produk yang telah dipergunakan merupakan peluang untuk menemukan produk lain yang memuaskan)
5. Risiko sosial (produk yang dihasilkan tidak lebih baik dibandingkan pesaingnya)
6. Risiko fisik (produk menimbulkan ancaman terhadap kesejahteraan fisik atau kesehatan pengguna atau orang lain)

Menurut Fitri (2018) perbedaan antara laki-laki dan perempuan terlihat dari fisik dan psikologisnya. Istilah seks digunakan untuk membedakan antara laki-laki dan perempuan dilihat dari fisiknya sedangkan istilah gender dilihat dari psikologisnya. Identitas gender digunakan untuk menunjukkan ciri-ciri kepribadian maskulin dan feminin. Gender adalah persoalan yang sangat kompleks dan banyak faktor yang mempengaruhi perbedaan tersebut seperti biologis, lingkungan, kebudayaan, kekuasaan, dan status ekonomi.

Berdasarkan perumusan masalah, tujuan penelitian serta teori yang telah dikemukakan, maka dapat dibuat kerangka pemikiran yang disesuaikan untuk menunjang penelitian sebagai berikut :

**Gambar 1. Kerangka Konseptual**



**Hipotesis**

Dari perumusan masalah, landasan teori serta penelitian yang telah dilakukan sebelumnya tersebut, maka dalam penelitian ini diusulkan hipotesis sebagai berikut :

- H<sub>1</sub> : Diduga adanya perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online
- H<sub>2</sub> : Diduga adanya perbedaan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan

**III. METODOLOGI**

Menurut Sugiyono (2014) 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 mahasiswa/i yang menggunakan transportasi online di Kota Padang yang tidak diketahui dengan pasti jumlahnya. Kemudian sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Metode pengambilan sampling dilakukan dengan menggunakan teknik sampling Quota. Penentuan jumlah sampel didasarkan pada Malhotra (2005) yang menyatakan sampel penelitian yang ideal berkisar antara 200 hingga 500

responden. Tabel 2. berikut ini merupakan sebaran data responden yang dipilih:

**Tabel 1. Sebaran Responden Penelitian**

No	Kelompok Perguruan Tinggi	Jumlah Perguruan Tinggi	Jumlah Responden
1	Perguruan Tinggi Negeri	3	75
2	Perguruan Tinggi Swasta	5	125
	Total	8	200

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan mengkaji pengaruh gender (jenis kelamin) terhadap persepsi risiko mahasiswa dan pengaruh jenis kelamin terhadap 45nstrum penggunaan transportasi online oleh mahasiswa. Dalam penelitian ini dilakukan beberapa tahapan analisis data, yaitu:

1. Analisis data karakteristik responden dilakukan secara deskriptif yaitu dengan menggunakan grafik. Dalam hal ini didasarkan pada pengguna transportasi online, frekuensi penggunaan transportasi online, gender (jenis kelamin), dan alasan utama penggunaan transportasi online
2. Analisis data untuk menguji perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan yang menggunakan transportasi online dan menguji perbedaan alasan penggunaan transportasi online antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dilakukan secara inferensia yaitu dengan metode analisis statistika non parametrik menggunakan analisis Crosstab dan uji Chi-Square. Analisis crosstab merupakan suatu metode analisis

statistik yang digunakan untuk melihat keterkaitan/hubungan antara dua variabel. Rumus perhitungan nilai Chi-Square adalah:

$$X^2 = \sum_{i=1}^{i=k} \frac{(f_o - f_h)^2}{f_n}$$

Dimana:

$X^2$  = Nilai Chi-Kuadrat

$f_o$  = Frekuensi yang diobservasi

$f_h$  = Frekuensi yang diharapkan

Kriteria pengujian adalah didasarkan pada nilai Chi-Square ( $X^2$ ), dimana nilai  $X^2$  hitung  $> X^2$  tabel, maka hipotesis  $H_0$  ditolak dan sebaliknya nilai  $X^2$  hitung  $\leq X^2$  tabel, maka hipotesis  $H_0$  diterima. Atau berdasarkan nilai signifikansi p-value  $< 0.05$ , maka hipotesis  $H_0$  ditolak dan sebaliknya nilai p-value  $\geq 0.05$ , maka hipotesis  $H_0$  diterima.

Dalam penelitian yang dilakukan terdiri dari dua variabel, yaitu: variabel independen dan variabel dependen. Untuk lebih rincinya, definisi operasional variabel dapat dilihat pada instrumen dibawah ini:

**Tabel 2. Operasional Variabel**

No	Variabel	Defenisi Operasional Variabel	Skala Pengukuran
1	Persepsi Risiko	Semakin tinggi konsumen memiliki persepsi risiko terhadap produk yang akan dibelinya, maka konsumen akan mencari informasi sebanyak-banyaknya mengenai produk tersebut (Sumarwan, 2011)	Skala Ordinal dengan tingkat: - Sangat Tidak Memuaskan skor 1 - Tidak Memuaskan skor 2 - Memuaskan skor 3 - Sangat Memuaskan skor 4  (Sugiyono, 2014)

2	Gender (Jenis Kelamin)	Gender dalam kajian dibatasi pada karakteristik laki-laki dan perempuan sebagai landasan tingkah laku yang ditampilkan ((Putri, dkk; 2013; Myungsook <i>et al.</i> (2010); Pi & Sangruang (2011); Kwon & Noh (2010); & Kim & Lennon (2010))	Skala Nominal dengan tingkat: - Perempuan skor 0 - Laki-laki skor 1 (Sugiyono, 2014)
3	Alasan penggunaan transportasi online	Beberapa faktor yang memberikan instrumen mahasiswa menggunakan transportasi online : a) Keperluan penggunaan transportasi online b) Alasan utama penggunaan transportasi online c) Frekuensi penggunaan transportasi online d) Sumber informasi penggunaan transportasi online e) Pihak yang berpengaruh memutuskan penggunaan transportasi online (Putri, 2013)	Skala Ordinal dengan tingkat: - Sangat Tidak Memuaskan skor 1 - Tidak Memuaskan skor 2 - Memuaskan skor 3 - Sangat Memuaskan skor 4 (Sugiyono, 2014)

Pengumpulan data dalam penelitian ini menurut cara memperolehnya dengan melakukan pengumpulan data primer. Data primer yang didapatkan peneliti menggunakan angket atau kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara 46nstru seperangkat pertanyaan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya, kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variable yang akan diukur dan apa yang bisa diharapkan dari responden (Sugiyono, 2014). Metode ini dilakukan

dengan cara instrumen sejumlah pertanyaan atau pernyataan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian kepada konsumen sebagai sampel penelitian sehingga memperoleh data yang akurat

Variabel yang ada pada penelitian ini adalah tentang pengaruh persepsi konsumen terhadap minat berkunjung pada hotel syariah di kota padang. Variabel-variabel dalam penelitian ini diukur menggunakan skala likert yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2014). Dengan skala likert maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi 46nstrumen variabel. Jawaban setiap item instrument yang menggunakan skala likert yang dapat berupa :

**Tabel 3. Skala Likert.**

No	Alternatif Jawaban	Skor
1	Sangat setuju	4
2	Setuju	3
3	Tidak setuju	2
4	Sangat tidak setuju	1

#### IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

##### Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Profil responden berdasarkan jenis kelamin yang dijadikan sampel pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4. berikut:

**Tabel 4. Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1.	Laki-laki	41	20
2.	Perempuan	159	80
Total		200	100

Sumber: Data Primer diolah 2019

Tabel 4. menyajikan data tentang jenis kelamin responden. Terlihat dari tabel di atas diketahui bahwa jenis kelamin yang

diambil sebagai responden penggunaan transportasi online dominasi oleh perempuan yaitu sebanyak 159 orang atau 80%.

### Profil Responden Berdasarkan Usia

Profil responden berdasarkan usia yang dijadikan sampel pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 5. berikut:

**Tabel 5. Profil Responden Berdasarkan Usia**

No	Umur	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1.	< 25 tahun	198	99
2.	25-35 tahun	2	1
Total		200	100

Sumber: Data Primer diolah 2019

Tabel 5. menyajikan data tentang usia responden. Terlihat dari tabel di atas diketahui bahwa usia yang diambil sebagai responden penggunaan transportasi online dominasi oleh < 25 tahun yaitu sebanyak 198 orang atau 99%.

### Profil Responden Berdasarkan Pekerjaan

Profil responden berdasarkan pekerjaan yang dijadikan sampel pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 6. berikut:

**Tabel 6. Profil Responden Berdasarkan Pekerjaan**

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1.	Mahasiswa	200	100
Total		200	100

Sumber: Data Primer diolah 2019

Tabel 6. menyajikan data tentang pekerjaan responden. Terlihat dari tabel di atas diketahui bahwa pekerjaan yang diambil sebagai responden penggunaan transportasi online semuanya mahasiswa/i yaitu sebanyak 200 orang atau 100%.

### Profil Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Profil responden berdasarkan pendidikan terakhir yang dijadikan sampel pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 7. berikut:

**Tabel 7. Profil Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1.	SMA	179	89
2.	D3	21	11
Total		200	100

Sumber: Data Primer diolah 2019

Tabel 7. menyajikan data tentang pendidikan terakhir responden. Terlihat dari tabel di atas diketahui bahwa pendidikan terakhir yang diambil sebagai responden penggunaan transportasi online dominasi oleh tamatan SMA yaitu sebanyak 179 orang atau 89%.

### Profil Responden Berdasarkan Pengeluaran untuk Transportasi

Profil responden berdasarkan pengeluaran yang dijadikan sampel pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 8. berikut:

**Tabel 8. Profil Responden Berdasarkan Pengeluaran untuk Transportasi**

No	Penghasilan	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	< Rp. 50.000	83	42
2	Rp. 50.001 - Rp. 75.000	47	23
3	Rp. 75.001 - Rp. 100.000	35	17
4	Rp. 100.001 - Rp. 125.000	14	7
5	Rp. 125.001 - Rp. 150.000	8	4
6	Rp. 150.001 - Rp. 175.000	3	2
7	Rp. 175.001 - Rp.	6	3

	200.000		
8	> Rp.200.001	4	2
Total		200	100

Sumber: Data Primer diolah 2019

Tabel 8. menyajikan data tentang penghasilan responden. Terlihat dari tabel di atas diketahui bahwa penghasilan yang diambil sebagai responden penggunaan transportasi online didominasi oleh < Rp. 50.000 yaitu sebanyak 83 orang atau 42%.

### Analisis Inferensia

Analisis inferensia dengan metode statistika non parametrik digunakan untuk mengetahui pengaruh jenis kelamin terhadap persepsi resiko mahasiswa dan terhadap alasan pengguna transportasi online bagi mahasiswa. Dengan kata lain untuk mengetahui perbedaan persepsi resiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan serta mengetahui perbedaan alasan pengguna transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan. Analisis yang digunakan adalah analisis *Crosstab* menggunakan uji *Chi-Square*. Dalam pengujiannya variabel jenis kelamin adalah variabel dummies dengan dua kategori yang diberi skor 1 untuk laki-laki dan skor 0 untuk perempuan. Sedangkan variabel lainnya adalah memiliki skala ordinal dengan 4 kategori masing-masing variabelnya berbeda. Adapun sampel yang digunakan terdiri atas kelompok laki-laki sejumlah 41 mahasiswa dan kelompok perempuan sejumlah 159 mahasiswi dengan total responden secara keseluruhan adalah 200 mahasiswa/i.

### Perbedaan Persepsi Resiko Pengguna Transportasi Online Mahasiswa Laki-laki dan Mahasiswi Perempuan

Variabel persepsi resiko pengguna transportasi online adalah skala ordinal

empat kategori dan variabel jenis kelamin adalah skala nominal dua kategori. Hipotesis yang diuji adalah

Ho : Tidak ada perbedaan persepsi resiko pengguna transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan yang pengguna transportasi online.

Ha : Ada perbedaan persepsi resiko pengguna transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan yang pengguna transportasi online.

**Tabel 9. Ringkasan Data Responden**  
Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Jenis Kelamin * persepsi resiko	200	100.0%	0	.0%	200	100.0%

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Hasil pengolahan data menggunakan SPSS versi 16 diperoleh pada Tabel 9. diperoleh bahwa terdapat 200 responden yang dianalisis.

**Tabel 10. Tabulasi Silang (Crosstab) Jenis Kelamin dan Persepsi Resiko**  
Jenis Kelamin \* persepsi resiko Crosstabulation

Count							
		persepsi resiko					
		sgt memuask n	tdk memuask an	tidak memuask an	memuask an	sangat memuask an	Total
Jenis Kelamin	Lk	3	5	18	15	41	
	Pr	1	11	77	70	159	
Total		4	16	95	85	200	

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Pada Tabel 10 diperoleh bahwa persepsi resiko jenis kelamin didominasi oleh persepsi memuaskan yaitu persepsi resiko mahasiswa perempuan yaitu sekitar

77 mahasiswi. Kemudian persepsi resiko jenis kelamin didominasi oleh persepsi sangat memuaskan yaitu persepsi resiko mahasiswa perempuan yaitu sekitar 70 mahasiswi. Terakhir persepsi resiko jenis kelamin didominasi oleh persepsi tidak memuaskan yaitu persepsi resiko mahasiswa perempuan yaitu sekitar 11 mahasiswi. Namun, persepsi resiko jenis kelamin didominasi oleh persepsi sangat tidak memuaskan yaitu persepsi resiko mahasiswa laki-laki yaitu sekitar 3 mahasiswa.

**Tabel 11. Uji Chi-Square**

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.990 <sup>a</sup>	3	.029
Likelihood Ratio	7.072	3	.070
Linear-by-Linear Association	4.488	1	.034
N of Valid Cases	200		

a. 3 cells (37.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .82.

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Pada Tabel 11. diperoleh nilai *Chi-Square* hitung = 8.990 lebih nilainya dibandingkan dengan nilai *Chi-Square* tabel = 7.815 maka  $H_0$  ditolak. Artinya ada pengaruh jenis kelamin (gender) dengan persepsi resiko mahasiswa yang pengguna transportasi online dengan kata lain ada perbedaan persepsi resiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam pengguna transportasi online.

**Tabel 12. Koefisien Kontingensi**

**Symmetric Measures**

	Value	Approx. Sig.
Nominal by Contingency Nominal Coefficient	.207	.029
N of Valid Cases	200	

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Untuk mengetahui keeratan hubungan antara variabel jenis kelamin dan variabel persepsi resiko dapat dilihat pada Tabel 12. Diperoleh bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0.207 dan signifikan (Approx. Sig = 0.029 < taraf signifikansi = 5%). Kriteria hubungan antar variabel adalah mendekati 0 yang artinya keeratan hubungan variabel jenis kelamin dan variabel persepsi resiko sebesar 20.7%.

**Perbedaan Alasan Penggunaan Transportasi Online Mahasiswa Laki-laki dan Mahasiswi Perempuan**

Variabel alasan penggunaan transportasi online mahasiswa adalah skala ordinal empat kategori dan variabel jenis kelamin adalah skala nominal dua kategori. Hipotesis yang diuji adalah :

$H_0$  : Tidak ada perbedaan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan yang menggunakan transportasi online.

$H_a$  : Ada perbedaan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa laki-laki dan mahasiswa perempuan yang menggunakan transportasi online.

**Tabel 13. Ringkasan Data Responden**

**Case Processing Summary**

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Jenis Kelamin * Pengguna Transportasi Online	200	100.0%	0	.0%	200	100.0%

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Hasil pengolahan data menggunakan SPSS versi 16 diperoleh pada Tabel 13.

bahwa terdapat 200 responden yang dianalisis.

**Tabel 14. Tabulasi Silang (Crosstab) Jenis Kelamin dan Pengguna Transportasi Online**

Count		Pengguna Transportasi Online				Total
		sangat tidak memuaskan	tdk memuaskan	memuaskan	sangat memuaskan	
Jenis Kelamin	Lk	8	21	10	2	41
	Pr	15	82	55	7	159
Total		23	103	65	9	200

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Pada Tabel 14 diperoleh bahwa pengguna transportasi online jenis kelamin didominasi oleh alasan penggunaan transportasi online tidak memuaskan yaitu pengguna transportasi online mahasiswi perempuan yaitu sekitar 82 mahasiswi dan selebihnya terjadi keseimbangan antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan pada pengguna transportasi online sangat tidak memuaskan dan memuaskan.

**Tabel 15. Uji Chi-Square**

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.940 <sup>a</sup>	3	.268
Likelihood Ratio	3.653	3	.301
Linear-by-Linear Association	2.286	1	.131
N of Valid Cases	200		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.85.

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Pada Tabel 15. diperoleh nilai *Chi-Square* hitung = 3.940 kurang nilainya dibandingkan dengan nilai *Chi-Square* tabel = 7.815 maka  $H_0$  diterima. Artinya tidak

ada pengaruh jenis kelamin (*gender*) dengan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa yang menggunakan transportasi online dengan kata lain tidak ada perbedaan persepsi resiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online.

**Tabel 16. Koefisien Kontingensi Symmetric Measures**

	Value	Approx. Sig.
Nominal by Contingency Coefficient	.139	.268
N of Valid Cases	200	

Sumber : Data Sekunder Diolah (2019)

Untuk mengetahui keeratan hubungan antara variabel jenis kelamin dan variabel pengguna transportasi online dapat dilihat pada tabel 4.12 berikut ini. Diperoleh bahwa nilai koefisien kontingensi adalah 0.139 dan signifikan (Approx. Sig = 0.268 > taraf signifikansi = 5%). Kriteria hubungan antar variabel adalah mendekati 0 yang artinya keeratan hubungan variabel jenis kelamin dan variabel alasan pengguna transportasi online sangat rendah dan dapat diabaikan.

**Pembahasan Analisis Data**

**Perbedaan Persepsi Resiko Pengguna Transportasi Online Mahasiswa Laki-laki dan Mahasiswi Perempuan**

Berdasarkan hasil analisis *Crosstabb* dengan uji *Chi-Square* diperoleh bahwa nilai *Chi-Square* hitung = 8.990 lebih nilainya dibandingkan dengan nilai *Chi-Square* tabel = 7.815 maka  $H_0$  ditolak. Artinya ada pengaruh/perbedaan antara jenis kelamin (*gender*) dengan persepsi resiko mahasiswa yang pengguna transportasi online dengan kata lain ada perbedaan persepsi resiko mahasiswa laki-

laki dan mahasiswi perempuan dalam pengguna transportasi online.

Aspek demografis dipandang dapat untuk menjelaskan secara signifikan persepsi dari seseorang. Dalam psikologi jenis kelamin atau *gender* adalah sebuah karakteristik yang dipengaruhi oleh faktor biologis dan sosial untuk menentukan pria dan wanita (Myers, 2012). Mahasiswa laki-laki cenderung lebih tidak mementingkan resiko pada penggunaan transportasi online dibandingkan mahasiswi perempuan seperti memilih transportasi online walaupun risiko harganya mahal dan selalu berubah-ubah, harganya tidak sesuai dengan rute perjalanan, jika adanya tambahan biaya tak terduga, drivernya berpenampilan tidak rapi, drivernya tidak ramah, drivernya ugal-ugalan dalam berkendara, kendaraan yang digunakan tidak memenuhi standar, keselamatan saya terancam, adanya ancaman begal dan perampokan, dan karena mencirikan kepribadian saya bagi laki-laki itu tidak perlu penting.

Hasil ini berbeda dengan penelitian Myungsook *et al.* (2010) yang menyatakan bahwa tidak terlihat perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam menggunakan persepsi risiko layanan transportasi.

### **Perbedaan Alasan Penggunaan Transportasi Online terhadap Mahasiswa Laki-laki dan Mahasiswi Perempuan**

Berdasarkan hasil analisis *Crosstabb* dengan uji *Chi-Square* diperoleh nilai *Chi-Square* hitung = 3.940 kurang nilainya dibandingkan dengan nilai *Chi-Square* tabel = 7.815 maka  $H_0$  diterima. Artinya tidak ada pengaruh jenis kelamin (*gender*) dengan alasan penggunaan transportasi online mahasiswa yang menggunakan transportasi online dengan kata lain tidak

ada perbedaan alasan penggunaan mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online.

Hasil ini sesuai dengan penelitian Kim dan Lennon (2010) yang menyatakan bahwa tidak terlihat perbedaan alasan penggunaan antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan layanan transportasi online.

## **V. KESIMPULAN**

### **Kesimpulan**

1. Jenis kelamin (*gender*) memiliki hubungan dengan persepsi resiko dengan kata lain ada perbedaan persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online.
2. Jenis kelamin (*gender*) tidak memiliki hubungan dengan alasan penggunaan transportasi online atau dengan kata lain tidak ada perbedaan alasan menggunakan transportasi online antara mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan dalam menggunakan transportasi online.

### **Saran**

Persepsi risiko mahasiswa laki-laki dan mahasiswi perempuan terdapat perbedaan dalam menggunakan layanan transportasi online. Mahasiswa laki-laki cenderung lebih tidak mementingkan resiko pada penggunaan transportasi online dibandingkan mahasiswi perempuan. Dalam hal ini penggunaan transportasi online oleh mahasiswi perempuan bisa diminimalisir seperti drivernya ugal-ugalan dalam berkendara, kendaraan yang digunakan tidak memenuhi standar, keselamatan yang terancam, adanya ancaman begal dan perampokan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Fitri M, Chairael, L. (2019). *Penggunaan Media Sosial berdasarkan Gender terhadap Prestasi Belajar Mahasiswa*. *Jurnal Benefita. Ekonomi Pembangunan, Manajemen Bisnis dan Akuntansi* 4(1) Februari (162-181).
- Kim H, Lennon SJ. (2010). *E-atmosphere, Emotional, Cognitive, and Behavioral Responses*. *Fashion Marketing and Management* 14(3):412-428.
- Kotler P, Kevin LK. (2009). *Marketing Management*. 13th Ed. Volume I. Jakarta: Erlangga. Translation from: Bob Sabran.
- Kwon WS, Noh M. 2010. *The Influence of Prior Experience and Age on Mature Consumers' Perceptions and Intentions of Internet Apparel Shopping*. *Fashion Marketing and Management* 14(3):335-349.
- Malhotra, Naresh K. (2005). *Marketing Research Applied Approach*. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia.
- Myers G. 2012. *Psikologi Sosial*. Edisi 10. Jakarta: Salemba Humanika.
- Myungsook A, Chongho L, Yonghwi N. (2010). *Risk Factors at the Travel Destination: Their Impact on Air Travel Satisfaction and Repurchase Intention*. *Management* 4:155-166.
- Pi SM, Sangruang J. (2011). *The Perceived Risks of Online Shopping in Taiwan*. *Social Behavior and Personality* 39(2):275.
- Putri, SL, Lilik NY, Febriantina D. (2013). *Analysis of Consumer Attitudes Towards Airlines and the Influence of Risk Perception on Decisions Using Indonesian Garuda Services*. *Ekonomi and Bisnis Dharma Andalas*. Vol. 14 No.1 49-62.
- Sugiyono. (2014). *Business Research Method*. Bandung: Alfabeta.
- Sumarwan U, Ahmad J, Asep M, Bagio NK, Ponti KM, Wahyu N. (2011). *Marketing and Consumer Research (Research and Study Guidelines: Satisfaction, Buying Behavior, Lifestyle, Loyalty, and Risk Perception)*. Bogor: IPB Press.