

TUGAS AKHIR

**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL *KENDARAAN*
DI KOTA PALANGKA RAYA
(*STUDI KASUS : GO-RIDE*)**

oleh

KRISINTA AYU SAVITRI
NIM. DAB 115 048



**JURUSAN / PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PALANGKA RAYA
PALANGKA RAYA**

2020

BIODATA MAHASISWA

Data Pribadi

Nama : Krisinta Ayu Savitri
NIM : DAB 115 048
Tempat, Tgl lahir : Palangka Raya, 20 Juni 1998
Status : Mahasiswa
Agama : Kristen Protestan
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jl. Pisces No. 363
No. Telp. Rumah : -
Alamat Asal : Jl. Pisces No. 363
Email : krisintaayu@gmail.com
No. Hp : 081244506113
No WA : 081244506113
Facebook : Krisinta Ayu S
Instagram : krisintaayu
Line : krisintaayus
Nama Ayah : I Wayan Wardana
Pekerjaan Ayah : Swasta
Alamat : Jl. Pisces No. 363
No. Hp : 081350414734
Nama Ibu : Yemirathi Simpun
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Jl. Pisces No. 363
No. Hp : 081349534544



Riwayat Pendidikan*)

- TK : -
- SD : SD Negeri Landasan Ulin Timur 1 (2003-2009)
- SLTP : SMP Negeri 2 Palangka Raya (2009-2012)
- SLTA : SMA Negeri 1 Palangka Raya (2012-2015)
- Mulai mengikuti perkuliahan Program Strata-1 pada jurusan/ Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangkaraya bulan Agustus 2015

Palangka Raya, 12 Februari 2020

Yang membuat pernyataan,

KRISINTA AYU SAVITRI
NIM. DAB 115 048

Nama	:	HENGKY PRABOWO	
NIM	:	DAB 115 069	
Jumlah SKS yang dicapai	:	149	→ (a)
Indeks Prestasi Kumulatif (IPK)	:	3,24	→ (b)
Nilai Ujian TA x sks (score)	:	→ (c)
*A=4; B+ = 3,5; B = 3; C+ = 2,5; D = 0; E = 0			
Nilai TA x sks (c x 4)	= x 4 =	→ (d)
Jumlah SKS (a) + TA (4 sks)	:	149 + 4 = 153	→ (e)
IPK akhir $\frac{(a \times b) + d}{c}$	=	$\frac{(149 \times 3,24) + d}{153}$	
	=	

Catatan :

Semua berkas ujian TA dipegang oleh ketua sidang (pembimbing 1) dan diserahkan langsung ke jurusan melalui sekretariat jurusan dan dimohon paling lambat 2 hari setelah ujian agar dapat diproses lebih lanjut untuk persiapan SK YUDISIUM

HALAMAN PERSEMBAHAN

“Serahkanlah hidupmu kepada Tuhan dan
percayalah kepadaNya, dan Ia akan
bertindak”

Mazmur 37:5

Ku persembahkan skripsi ini untuk Hormat dan Kemuliaan bagi Yesus Kristus, dan juga untuk orang-orang yang ku kasihi. Terimakasih ku ucapkan untuk:

- Keluarga tercinta. Kedua orang tua, adikku Kristy Adelia yang telah memberikan dukungan, doa, motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
- Mina dan Om tersayang serta sepupuku tercinta, Mina Ita, Mina Ciwi, Mina Siwuh, Papah Abat, Papah Ekat, Papah Untung, Kevin Halim, Gilbert Aditya, Albert Randa, Javanya Tiara Andini, Grace Elysia Binti, Jane Tirta Ludwina, Jose Audriel.
- Dosen Pembimbing I, Bapak Robby, S.T., M.T. , Dosen Pembimbing II, Bapak Ir. Desriantomy, M.T. , Dosen Pembahas I, Ibu Desi Riani, S.T., M.T. , Dosen Pembahas II, Bapak Dr. Sutan P. Silitonga, S.T.P., S.T., M.T. , Dosen Pembahas III, Bapak Ir. Supiyan, M.T. , Dosen Pembimbing Akademik saya Ibu Veronika Happy P, S.T., M.T. , dan seluruh dosen jurusan teknik sipil beserta staf jurusan.
- Teman - teman KKSquad, Rika Harlisa, Akhmad Maulana Rifani, Nanda Aulya Purwanti, Sasmu Fransisca Oktaviana yang sudah paham dengan sinta yang panikan dan sudah menolong dari semester awal sampai aku sudah lulus.
- Teman - teman ku tersayang, Timothy Vallery Nehemia Wawoh ♥ , Paska Puspita Sari, Septiana Dwi Lestari, Reni Kristiani, Renny Renita, Ninda Apriliana, Fenny Arista, Nathania Tirza Damaris, Theresia Letitia D, Olivia Pascalina, Gabriel Chicillia M, Revi Whellayanti, Danella Hastika, Nathasya Silvia, Rexy Setiawan.
- Teman - teman penunggu kampus yang sering gabut, Icha Rifka, Hengky Prabowo, Firizki Rahayu Maharani, Dewi Ayu Laras Ati, Ranggaski Yoan Vianus yang selalu menunggu dikampus sampe sore dan menemani kegabutanku.
- Teman-teman yang sudah menolong dari awal masa perkuliahan sampe sekarang, teman-teman Civil Engineering 2015.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sungguh, bahwa Skripsi/Tugas Akhir saya belum dipakai sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi manapun. Segala kutipan dan pikiran dari berbagai sumber yang diungkapkan sebagaimana disebutkan lengkap dalam daftar pustaka. Apabila kemudian ternyata pernyataan saya ini tidak benar, maka saya bersedia menerima segala konsekuensi akibat ketidakbenaran pernyataan saya.

Palangka Raya, Februari 2020

KRISINTA AYU SAVITRI
NIM. DAB 115 048

RINGKASAN

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI KOTA PALANGKA RAYA (STUDI KASUS: GO-RIDE), Krisinta Ayu Savitri, 2019, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Go-jek merupakan perusahaan jasa angkutan penumpang asal Indonesia yang menggunakan perangkat *mobile* aplikasi Ojek Online guna untuk melakukan pemesanan antar jemput penumpang dari tempat yang telah ditentukan pengguna dan diantar sesuai tujuan pesanan pada aplikasi Ojek Online *mobile* tersebut. Dalam aplikasi Go-Jek terdapat berbagai macam fitur, salah satunya adalah Go-Ride. Go-Ride adalah jasa angkutan penumpang yang menggunakan sepeda motor. Untuk melindungi konsumen dan *driver*, Kementerian Perhubungan menetapkan tarif batas atas dan batas bawah. Untuk wilayah Kalimantan, tarif di kisaran Rp.2.100 - Rp.2.600/kilometer. Oleh karena itu, perlu adanya analisis terhadap tarif Go-Ride berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan untuk mendapatkan berapa besaran tarif standar Go-Ride di Kota Palangka Raya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui armada yang digunakan oleh ojek online, memperhitungkan besar biaya operasional kendaraan, memperhitungkan tarif di Kota Palangka Raya. Sampel kendaraan yang digunakan adalah sepeda motor tipe Honda, Yamaha dan Suzuki. Biaya operasional kendaraan diperhitungkan berdasarkan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.

Biaya Operasional Kendaraan Go-Ride tertinggi dihitung menurut metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 untuk tipe sepeda motor Honda, Honda Vario (2017) sebesar Rp. 2.349,-/km. Tipe sepeda motor Yamaha, Biaya Operasional Kendaraan Go-Ride tertinggi Yamaha NMAX sebesar Rp. 2.219,-/km. Tipe sepeda motor Suzuki, Biaya Operasional Kendaraan Go-Ride tertinggi Smash 110 sebesar Rp. 2.069,-/km. Tarif Go- Ride tertinggi menurut metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 untuk tipe sepeda motor Honda, Honda Vario sebesar Rp. 2.584,-/km, tipe sepeda motor Yamaha, Yamaha NMAX sebesar Rp. 2.441,-/km, tipe sepeda motor Suzuki, Suzuki Smash 110 sebesar Rp. 2.276,-/km.

Kata Kunci : Biaya Operasional Kendaraan, Biaya Langsung, Biaya Tidak Langsung, Tarif.

SUMMARY

ANALYSIS OF VEHICLE OPERATIONAL COST IN PALANGKA RAYA CITY (CASE STUDY: GO-RIDE), Krisinta Ayu Savitri, 2019, Civil Engineering Department, Faculty of Engineering, University of Palangka Raya.

Go-jek is a passenger transportation service company from Indonesia that uses the Ojek Online application mobile device in order to make a reservation for pick-up passengers from a place that has been determined by the user and delivered according to the destination order on the Ojek Online mobile application. In the Go-Jek application there are various features, one of which is Go-Ride. Go-Ride is a passenger transport service that uses motorcycle. To protect consumers and drivers, the Ministry of Transportation sets upper and lower limits. For the Kalimantan region, tariffs range from Rp.2,100 - Rp.2,600 / kilometer. Therefore, there needs to be an analysis of Go-Ride rates based on Vehicle Operating Costs to get what the standard Go-Ride rates are in Palangka Raya City.

This study aims to determine the fleet used by online motorcycle taxis, taking into account vehicle operating costs, and calculating rates in Palangka Raya City. The sample of vehicles used are Honda, Yamaha and Suzuki motorcycles. Vehicle operating costs are calculated based on method of the Directorate General of Land Transportation (2002).

The highest Go-Ride Vehicle Operating Costs were calculated according to the method of the Directorate General of Land Transportation (2002) for the type of Honda motorcycle, Honda Vario (2017) of Rp. 2,349,-/km. Type of Yamaha motorcycle, the highest Go-Ride Vehicle Operating Cost is Yamaha NMAX Rp. 2,219,-/km. Type of Suzuki motorcycle, the highest Go-Ride Vehicle Operating Cost is Smash 110 Rp. 2,069, - / km. The highest Go-Ride tariff according to the method of the Directorate General of Land Transportation (2002) for the type of Honda motorcycle, Honda Vario is Rp. 2,584, - / km, type of Yamaha motorcycle, Yamaha NMAX Rp. 2,441 / km, type of Suzuki motorcycle, Suzuki Smash 110 for Rp. 2,276, - / km.

Keywords: Vehicle Operating Costs, Direct Costs, Indirect Costs, Tariff.

PRAKATA

Puji dan syukur dipanjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir ini sehingga dapat diseminarkan dan ditinjau kembali untuk diperbaiki. Tugas Akhir dengan judul “ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DI KOTA PALANGKA RAYA (STUDI KASUS: GO-RIDE)” disusun sebagai salah satu syarat yang harus dilaksanakan untuk menyelesaikan studi Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Pada Kesempatan ini diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Waluyo Nuswantoro, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
2. Ibu Frieda, S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
3. Bapak Dr. Sutan P. Silitonga, S.T.P, S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya dan selaku Dosen Penguji dan Pembahas Tugas Akhir.
4. Bapak Tatau Wijaya Garib, S.T., M.T. selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
5. Bapak Dr. Rudi Waluyo, S.T., M.T. selaku Ketua Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangka Raya.

6. Ibu Veronika Happy P., ST., M.T., selaku Sekretaris Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangka Raya dan selaku Dosen Pembimbing Akademik.
7. Bapak Robby, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing I Tugas Akhir.
8. Bapak Ir. Desriantomy, M.T. selaku Dosen Pembimbing II Tugas Akhir.
9. Ibu Desi Riani, S.T., M.T. selaku Dosen Penguji dan Pembahas Tugas Akhir.
10. Bapak Ir. Supiyan, M.T. selaku Dosen Penguji dan Pembahas Tugas Akhir.
11. Seluruh Dosen Jurusan/Program Studi Teknik Sipil beserta seluruh Staf Tata Usaha Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
12. Orang Tua, Keluarga, dan Teman-teman Teknik Sipil Universitas Palangka Raya Angkatan 2015

Akhir kata dengan segala kerendahan hati dan menyadari akan adanya segala kekurangan dalam penyajian Tugas Akhir ini diharapkan berbagai tanggapan, kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan di masa akan datang. Terima kasih.

Palangka Raya, November 2019

KRISINTA AYU SAVITRI
DAB 115 048

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PENGESAHAN	i
PRAKATA	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Batasan Masalah.....	2
1.4 Tujuan Penelitian.....	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	3
1.6 Lokasi Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Umum.....	6
2.2 Ojek Online (Go-Jek)	7
2.3 Karakteristik Perjalanan	8
2.4 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	9
2.5 Aturan Ojek Online	14
2.6 Tarif.....	16
2.7 Kajian Terhadap Penelitian Terdahulu	17
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	20
3.2 Alat dan Bahan Penelitian	20
3.3 Metode Pengumpulan Data	20
3.4 Metode Pengambilan Sampel.....	22
3.5 Persiapan Survei	24
3.6 Bagan Alir Penelitian	25

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	Halaman
4.1 Gambaran Umum	26
4.2 Jumlah Armada.....	26
4.3 Jumlah Sampel	26
4.4 Analisis Biaya Operasional Kendaraan Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002	27
4.5 Perhitungan Tarif.....	59
BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan.....	61
5.2 Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN	
1. Daftar Harga Servis dan Sparepart.....	64
2. Rekapitulasi Wawancara Driver Go-Ride.....	67
3. Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride.....	80
4. Visualisasi Penelitian.....	101

DAFTAR TABEL

Halaman

4.1	Rekapitulasi BOK Tertinggi Go-Ride Honda Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)	37
4.2	Rekapitulasi BOK Go-Ride Honda Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002).....	38
4.3	Rekapitulasi BOK Tertinggi Go-Ride Yamaha Metode Direktorat Perhubungan Darat (2002).....	47
4.4	Rekapitulasi BOK Go-Ride Yamaha Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002).....	48
4.5	Rekapitulasi BOK Tertinggi Go-Ride Suzuki Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)	57
4.6	Rekapitulasi BOK Go-Ride Suzuki Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002).....	58
4.7	Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Go-Ride.....	58
4.8	Rekapitulasi Tarif Go-Ride Kota Palangkaraya Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)	60
L.1.1	Daftar Harga Servis dan Sparepart Dealer Honda Trio Tirta Sari.....	64
L.1.2	Daftar Harga Servis dan Sparepart Dealer Yamaha Surya Pratama.....	65
L.1.3	Daftar Harga Servis dan Sparepart Dealer Suzuki Delta.....	66
L.2.1	Rekapitulasi Wawancara Honda Vario.....	67
L.2.2	Rekapitulasi Wawancara Honda Scoopy.....	69
L.2.3	Rekapitulasi Wawancara Honda Beat.....	71
L.2.4	Rekapitulasi Wawancara Honda Supra X.....	73
L.2.5	Rekapitulasi Wawancara Honda Revo.....	74
L.2.6	Rekapitulasi Wawancara Yamaha Mio.....	75
L.2.7	Rekapitulasi Wawancara Yamaha Jupiter MX.....	76
L.2.8	Rekapitulasi Wawancara Yamaha NMAX.....	77
L.2.9	Rekapitulasi Wawancara Suzuki Spin.....	78
L.2.10	Rekapitulasi Wawancara Suzuki Nex.....	78
L.2.11	Rekapitulasi Wawancara Suzuki Smash.....	79
L.3.1	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Honda Vario Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	80

L.3.2	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Honda Scoopy Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	83
L.3.3	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Honda Beat Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	86
L.3.4	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Honda Supra X Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	89
L.3.5	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Honda Revo Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	92
L.3.6	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Yamaha Mio Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	93
L.3.7	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Yamaha Jupiter MX Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	95
L.3.8	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Yamaha NMAX Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	97
L.3.9	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Suzuki Spin Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	98
L.3.10	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Suzuki Nex Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	99
L.3.11	Rekapitulasi Perhitungan Tarif Go-Ride Suzuki Smash Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.....	100

DAFTAR GAMBAR

Halaman

1.1	Peta Kota Palangka Raya.....	3
1.1	Peta Wilayah Operasi Go-Ride.....	4
3.1	Bagan Alir Penelitian.....	25
L.4.1	Wawancara dengan Pihak Dealer Honda.....	101
L.4.2	Wawancara dengan Pihak Dealer Yamaha Surya Pratama.....	101
L.4.3	Wawancara dengan Pihak Dealer Suzuki Delta.....	102
L.4.4	Wawancara dengan Driver Go-Ride Palangka Raya.....	102
L.4.5	Foto Bersama Driver Go-Ride Palangka Raya.....	102

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar perekonomian dan sangat berpengaruh pada semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi terlihat pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang maupun barang. Selain itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, penggerak, dan pendorong pertumbuhan bagi daerah yang terus berkembang.

Saat ini di Kota Palangka Raya, keberadaan transportasi online sedang ramai diperbincangkan, salah satunya yaitu ojek online. Ojek online yang ada di Kota Palangka Raya berasal dari perusahaan transportasi yang bernama Go-jek. Go-jek merupakan perusahaan jasa angkutan penumpang asal Indonesia yang menggunakan perangkat *mobile* aplikasi Ojek Online guna untuk melakukan pemesanan antar jemput penumpang dari tempat yang telah ditentukan pengguna dan diantar sesuai tujuan pesanan pada aplikasi Ojek Online mobile tersebut.

Karena kemudahannya, Ojek Online sangat diminati oleh masyarakat, oleh karena itu sering terjadi perubahan-perubahan harga yang cukup signifikan, salah satunya akibat cuaca, sehingga akhirnya Kementerian Perhubungan menetapkan tarif batas atas dan batas bawah untuk melindungi konsumen. Perhitungan tarif yang dilakukan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. Oleh karena itu, perlu adanya analisis terhadap tarif Ojek Online berdasarkan Biaya Operasional

Kendaraan untuk mendapatkan berapa besaran tarif standar Ojek Online di Kota Palangka Raya.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian di atas dapat dikemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja armada yang digunakan untuk Ojek Online Go-Ride?
2. Berapa besar Biaya Operasional Kendaraan Ojek Online yang beroperasi di Kota Palangka Raya?
3. Berapa besaran tarif standar Ojek Online berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang digunakan?

1.3 Batasan Masalah

Agar penelitian ini tidak terlalu luas dan tidak menyimpang dari rumusan masalah yang ditinjau. Batasan-batasan yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Analisis perhitungan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, tidak mempertimbangkan tingkat pelayanan.
2. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002
3. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan dan tarif pada Ojek Online dilakukan pada Go-Ride saja tidak termasuk Go-food.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

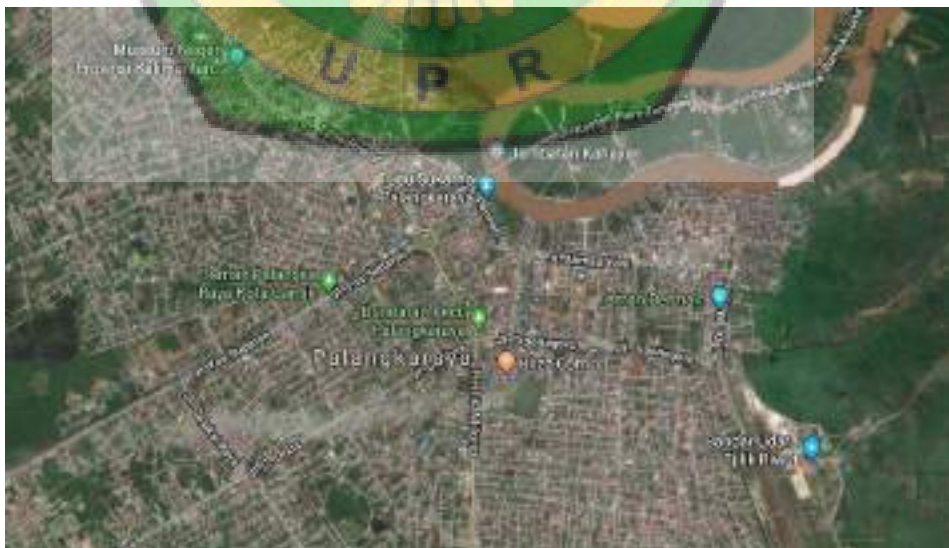
1. Mengetahui armada yang digunakan untuk Ojek Online.
2. Mengetahui berapa biaya Operasional Kendaraan Ojek Online yang beroperasi di Kota Palangka Raya.
3. Mengetahui besaran tarif Ojek Online berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan di Kota Palangka Raya.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah dapat memberi masukan bagi pengelola Gojek dalam pengaturan tarif ojek online, dan agar masyarakat dapat mengetahui bahwa tarif yang ditentukan oleh pihak Gojek sudah sesuai atau tidak, berdasarkan dari hasil Biaya Operasional Kendaraan.

1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian di lakukan di Kota Palangka Raya, tepatnya di kecamatan Jekan Raya dan kecamatan Pahandut.



Sumber: google.com

Gambar 1.1 Peta Kota Palangkaraya



Sumber: google.com

Gambar 1.2 Peta Wilayah Operasi Go-Ride

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu transportasi yang mana trans berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain (Andriansyah,2015).

Sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang dan barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami yaitu lintasan yang sudah disediakan oleh alam seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan buatan misalnya jalan raya, jalan rel kereta api dan pipa.

Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya yaitu prasarana yang merupakan alat untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi.

Sistem transportasi terbentuk dari :

- a. Sistem prasarana (penunjang), misalnya sistem jaringan jalan raya atau jalan rel termasuk terminal.

- b. Sistem manajemen transportasi, misalnya undang-undang, peraturan, dan kebijakan.
- c. Beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operatornya.

Didalam dasar-dasar transportasi ada dua unsur penting yang perlu diketahui yaitu :

- a. Pergerakan sendiri yaitu merupakan pergerakan dari alat/bahan-bahan yang digunakan pemindahan barang atau manusia, dimana dalam hal ini harus dipenuhi elemen-elemen dari sistem transportasi seperti kendaraan pengangkut, tenaga penggerak, jalur dan terminal.
- b. Pemindahan yaitu merupakan kegiatan memindahkan barang dan manusia dari suatu tempat (asal) ke tempat lain yang diinginkan (tujuan).

Alat-alat pendukung transportasi yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan obyek, jarak, dan maksud tujuan, baik dari segi kualitasnya maupun dari segi kuantitasnya. Adapun standar kualitas dan kuantitas alat pendukung ini dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Aman

Obyek yang diangkut aman selama proses pemindahan dan mencapai tujuan dalam keadaan utuh, tidak rusak atau hancur.

2. Cepat

Obyek yang diangkut dapat mencapai tujuan sesuai dengan batasan waktu yang telah ditentukan.

3. Lancar

Selama proses perpindahan, obyek yang diangkut tidak mengalami hambatan atau kendala.

4. Nyaman

Selama proses perpindahan obyek yang diangkut terjaga keutuhannya dan situasi bagi sang pengangkut menyenangkan.

5. Ekonomis

Proses perpindahan tidak memakan biaya yang tinggi dan merugikan obyek yang diangkut.

6. Terjamin Ketersediaannya

Alat pendukung tersedia kapan saja obyek yang diangkut membutuhkannya, tanpa memperdulikan waktu dan tempat.

2.2 Go-Jek

Perusahaan Go-jek merupakan sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia dan didirikan oleh Nadiem Makarim sebagai CEO sekaligus Founder dari Go-jek. Go-jek berdiri pada tahun 2010 dan terus berkembang hingga sekarang. Saat ini Go-jek berkembang dikawasan Asia Tenggara, termasuk Indonesia.

Go-Jek merupakan perusahaan jasa angkutan penumpang roda empat dan roda dua dengan menggunakan perangkat mobile aplikasi Online guna untuk melakukan pemesanan antar jemput penumpang dari tempat yang telah ditentukan pengguna dan diantar sesuai tujuan pesanan pada aplikasi Online mobile tersebut. Aplikasi Go-Jek memiliki banyak fitur didalamnya, salah satunya adalah Go-ride yang dalam penggunaannya dikendalikan dengan GPS sebagai alat bantu map atau peta lokasi.

2.3 Karakteristik Perjalanan

Karakteristik-karakteristik perjalanan sangat dipengaruhi oleh beberapa hal, diantaranya :

1. Berkaitan dengan jumlah penduduk

Meningkatnya jumlah penduduk suatu kota secara tidak langsung akan menambah sibuk dan padatnya arus lalu disuatu jalur tertentu, sehingga pemakai jalan yang melalui jalur tersebut harus perlahan dalam mengendarai dijalur tersebut, walaupun mungkin si pemakai jalan tersebut ingin cepat-cepat sampai tujuan dan terhindar dari kepadatan arus lalu lintas.

2. Berkaitan dengan kepemilikan kendaraan

Pada umumnya, pemilik kendaraan pribadi lebih bebas dalam melakukan perjalanannya, dalam hal ini kendaraan pribadi biasa melakukan perjalanan sesuai kehendak tanpa dipengaruhi oleh hal-hal tertentu. Sedangkan kendaraan umum pada hakekatnya melakukan perjalanan sesuai dengan permintaan penumpang dan cenderung cepat-cepat untuk mengejar waktu setoran.

3. Siklus perjalanan

Dalam melakukan perjalanan seseorang biasanya memilih jalur yang cepat mencapai tujuan, kecuali dengan alasan-alasan tertentu.

4. Tujuan perjalanan dan tempat tinggal

Tujuan perjalanan yang ditempuh akan mempengaruhi untuk cepat-cepat sampai atau bersantai-santai dalam melakukan perjalanan. Tempat atau rumah dimana ia tinggal akan mempengaruhi apakah seseorang yang sedang melakukan perjalanan ingin cepat sampai atau hanya bersantai-santai hingga ia sampai tujuannya.

5. Kondisi pelaku

Menyangkut masalah kondisi pelaku orang yang melakukan perjalanan.

6. Waktu penggunaan kendaraan

Hal ini biasanya terjadi pada kendaraan sewaan dimana waktu mempunyai peranan penting terhadap karakteristik perjalanan.

7. Jumlah dan panjang trip

Jauh dekatnya perjalanan serta berapa kali menempuh jalur tersebut mempengaruhi seseorang untuk cepat-cepat sampai atau bersantai-santai dalam melakukan perjalanan.

2.4 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan merupakan biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalulintas dan jalan untuk suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh (dalam Rupiah/km). BOK juga menjadi salah satu faktor penting dalam perhitungan nilai waktu. Perhitungan komponen BOK dalam penelitian ini menggunakan metode dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Komponen biaya operasi kendaraan ini terdiri dari :

1. Biaya Langsung

Adalah biaya yang berkaitan langsung dengan produksi jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan tidak tetap.

a. Biaya Tetap

Biaya tetap adalah biaya yang harus dikeluarkan pada saat awal dioperasikannya sistem angkutan. Biaya tetap tidak tergantung pada bagaimana

sistem dioperasikan. Biaya tetap tergantung dari waktu dan tidak terpengaruh dengan penggunaan kendaraan. Dengan kata lain bahwa pemilik kendaraan hanya dapat menghilangkan biaya ini dengan menjual kendaraannya. Komponen biaya tersebut terdiri dari :

- 1) Biaya bunga modal.
- 2) Biaya penyusutan kendaraan (Depresiasi).
- 3) Biaya perijinan dan administrasi, yaitu biaya untuk ijin usaha, iuran organda, dan STNK.
- 4) Asuransi, yaitu pengalaman kendaraan terhadap resiko yang merugikan yang mungkin timbul selama pengoperasian kendaraan. Selain asuransi kendaraan ada asuransi jiwa bagi operator kendaraan dan penumpang kendaraan tersebut.
- 5) Biaya pajak kendaraan, berdasarkan Undang-undang perpajakan yang berlaku di Indonesia, maka setiap peraralatan yang dibeli dan dimiliki harus dikenakan pajak. Besarnya pajak pertahun diperhitungkan terhadap nilai alat pada tahun yang bersangkutan.

b. Biaya Tidak Tetap / Biaya Variabel

Biaya tidak tetap atau biaya variabel adalah biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan beroperasi. Biaya ini sangat bervariasi tergantung dari hasil produksi seperti jarak tempuh jumlah penumpang atau barang yang diangkut.

Komponen biaya variabel ini adalah :

- 1) Biaya bahan bakar.
- 2) Biaya pemakaian ban.

- 3) Biaya pemeliharaan kendaraan (service kecil, service besar, penggantian suku cadang, pemeliharaan body)
- 4) Biaya retribusi.

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produksi jasa yang dihasilkan berupa biaya tetap dan tidak tetap. Komponen biaya tidak langsung yaitu biaya pegawai selain sopir, biaya pengelolaan, biaya pemeliharaan kantor, biaya listrik dan air, biaya telepon, pajak perusahaan, ijin trayek, dan ijin usaha.

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (2002) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002, Komponen Biaya Operasi Kendaraan yang akan dihitung adalah sebagai berikut :

1. Biaya Penyusutan

Selama suatu alat dipakai harus dianggap nilainya berkurang/menyusut dan dibutuhkan suatu biaya untuk menutupi suatu alat tidak berdaya guna, yakni biaya penyusutan. Maka begitu alat tidak berdaya guna lagi, saat itu pula sudah tersedia biaya sebagai pengganti alat tersebut yang sudah dikumpulkan selama umur pemakaian alat.

Biaya penyusutan dihitung dengan metode garis lurus.

$$Penyusutan = \frac{\text{Harga Kendaraan-Nilai Residu}}{\text{Prod. Kend-km/th} \times \text{masa penyusutan}} \dots\dots\dots(2.1)$$

Nilai residu kendaraan adalah 20% dari harga kendaraan.

2. Bahan Bakar Minyak

Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bensin selama mengoperasikan kendaraan. Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan.

Penggunaan BBM dihitung dengan rumus :

$$BBM = \frac{\text{Biaya Pemakaian BBM/Kend/Hari}}{\text{Km tempuh/hari}} \dots\dots\dots(2.2)$$

3. Biaya Ban

Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian ban.

Biaya ban dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya Ban} = \frac{\text{Jumlah Pemakaian Ban x harga ban/buah}}{\text{daya tahan ban}} \dots\dots\dots(2.3)$$

4. Servis Kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan Km tempuh antar servis, yang pada dasarnya penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.

Servis kecil dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya servis kecil} = \frac{\text{biaya oli mesin+gemuk+minyak rem}}{\text{km servis kecil}} \dots\dots\dots(2.4)$$

5. Servis Besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan Km tempuh.

Biaya servis besar dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya servis besar} = \frac{\text{oli mesin+kampas kopling+kampas rem+gir+busi}}{\text{km servis besar}} \dots\dots\dots(2.5)$$

6. Biaya kampas kopling, biaya kampas rem, biaya cat body.

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya kampas} = \frac{\text{harga kampas rem}}{\text{km kampas rem}} \dots\dots\dots(2.6)$$

7. Biaya retribusi

Biaya pembayaran retribusi sehubungan dengan beroperasinya kendaraan tersebut.

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$Biaya\ retribusi = \frac{\text{retribusi/hari}}{\text{Prod.kend/hari}} \dots\dots\dots(2.7)$$

8. Biaya STNK/Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap tahun sekali dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$Biaya\ kendaraan = \frac{\text{biaya STNK per kend.}}{\text{prod.kend-km/tahun}} \dots\dots\dots(2.8)$$

9. Biaya cuci motor

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$Biaya\ cuci\ motor = \frac{\text{biaya cuci motor/bulan}}{\text{km per bulan}} \dots\dots\dots(2.9)$$

10. Biaya Bunga Modal

Biaya bunga modal dihitung dengan rumus :

$$Biaya\ Bunga\ Modal = \frac{\frac{(n+1)}{2} \times \text{modal} \times i}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots(2.10)$$

Keterangan :

n : masa pengembalian pinjaman

i : tingkat suku bunga per tahun

11. Biaya Asuransi

Yaitu biaya yang dikeluarkan untuk asuransi kendaraan dan awak kendaraan.

$$\text{Biaya asuransi} = \frac{\text{Biaya asuransi/tahun}}{\text{prod kend-km/tahun}} \dots\dots\dots(2.11)$$

12. Biaya pendapatan *driver*

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya pendapatan driver} = \frac{\text{Pendapatan driver/hari}}{\text{prod kend - km/hari}} \dots\dots\dots(2.12)$$

13. Biaya karyawan

Biaya ini dihitung dengan rumus :

$$\text{Biaya karyawan} = \frac{\text{Gaji karyawan}}{\text{Prod. kend. - km/tahun}} \dots\dots\dots(2.13)$$

14. Biaya pengelolaan

Biaya ini terdiri dari biaya kantor, administrasi kantor, listrik, air, telepon, pajak perusahaan dan ijin usaha. Biaya ini dihitung dengan rumus:

$$\text{Biaya pengelolaan} = \frac{\text{Total biaya pengelolaan}}{\text{Prod. kend - km/tahun}} \dots\dots\dots(2.14)$$

2.5 Aturan Ojek Online

Pada tanggal 11 Maret 2019, Kementerian Perhubungan telah menerbitkan aturan ojek online, yaitu pada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, pada peraturan ini didapat tiga poin yaitu aspek perlindungan keselamatan, tarif, dan mekanisme sanksi serta putus mitra. Untuk poin pertama, penggunaan sepeda motor untuk ojek online wajib

memenuhi lima aspek, yaitu aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Aspek ini meliputi banyak hal mulai dari kewajiban memiliki SIM C hingga larangan merokok dan melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi saat berkendara. Untuk poin kedua, dalam Permenhub hanya diatur formula perhitungan biaya jasa. Formula biaya jasa tersebut terdiri atas biaya langsung dan biaya tidak langsung, komponen biaya tersebut terdiri dari 12 hal, di antaranya biaya penyusutan kendaraan, asuransi, pajak kendaraan bermotor, pulsa, hingga jasa penyewaan aplikasi. Untuk poin ketiga, Permenhub juga meminta aplikator untuk menyusun standard operation procedure (SOP) terkait kebijakan penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra. SOP itu termasuk jenis, tingkatan, tahapan, dan pencabutan sanksi.

Lalu pada tanggal 25 Maret 2019 di keluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 ini mulai diberlakukan pada tanggal 1 Mei 2019. Dalam aturan tersebut tarifnya dibagi kepada tiga zonasi. Zona pertama adalah meliputi Sumatera Jawa (kecuali Jabodetabek) dan Bali, sementara zona kedua meliputi Jabodetabek, dan zona ketiga adalah meliputi Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku dan Papua. Adapun tarifnya adalah untuk Zona 1 dikisaran Rp1.850 hingga Rp2.300 per km nett untuk pengemudi. Sementara biaya jasa minimal yang diterima pengemudi adalah Rp7.000 hingga Rp10.000 per 4 km. Sementara untuk zona kedua adalah tarif yang didapatkan oleh pengemudi yakni Rp2.000 hingga

Rp2.500 per km. Adapun biaya jasa minimalnya yakni Rp8000 hingga Rp10.000 per 4 km. Lalu terakhir zona ketiga adalah Rp2.100 hingga Rp2.600 per km. Adapun biaya jasa minimalnya adalah Rp7.000 hingga Rp10.000 per 4 km. Kemenhub sendiri memberlakukan batas jarak minimal sepanjang 4 km, artinya jika penumpang menempuh jarak tempuh di bawah 4 km akan dikenakan tarif minimal.

2.6 Tarif

Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan Pemerintah. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan yang wajar bagi pengusaha angkutan umum. Guna memperoleh laba yang cukup pengusaha angkutan umum perlu menekan biaya operasional serendah mungkin dan meningkatkan penjualan jasa angkutan angkutan sebesar mungkin, artinya memperoleh penumpang sebanyak mungkin selama jam kerja.

Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per penumpang kilometer. Sedangkan tarif pokok adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan suatu satuan unit produksi jasa angkutan.

Tarif ini dapat diartikan berbeda-beda, tergantung sudut pandang masing-masing pihak yang secara langsung berkepentingan. Dalam konteks demikian maka tarif jasa transportasi adalah :

- a. Dari sudut pandang pemakai jasa transportasi, tarif adalah harga yang harus dibayar untuk menggunakan jasa transportasi.
- b. Dari sudut pandang operator, tarif adalah harga dari jasa yang diberikan.

- c. Dari sudut pandang pemerintah sebagai pihak yang menentukan besaran tarif, besaran tarif yang berlaku akan sangat berpengaruh besarnya pengeluaran dan pendapatan daerah pada sektor transportasi.

2.6.1 Perhitungan Tarif

Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah perkilometer. Sedangkan tarif pokok adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan suatu satuan unit produksi jasa angkutan.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002, keuntungan untuk perusahaan sebesar 10% dari tarif pokok, tarif pokok tersebut mencakup biaya langsung dan tidak langsung. Sedangkan Perusahaan Go-Jek mendapatkan 20% dari tarif pokok, tarif pokok hanya mencakup biaya langsung, 20% ini digunakan untuk membayar biaya tidak langsung seperti biaya karyawan dan biaya pengelolaan dan sisanya untuk keuntungan perusahaan.

1. Perhitungan tarif menurut metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002

$$\text{Tarif dasar} = \text{Tarif pokok} + (\text{Tarif pokok} \times 10\%) \dots \dots \dots (2.15)$$

2. Perhitungan tarif menurut perusahaan Go-Jek

$$\text{Tarif dasar} = \text{Tarif pokok} + (\text{Tarif pokok} \times 20\%) \dots \dots \dots (2.16)$$

2.7 Kajian Terhadap Penelitian Terdahulu

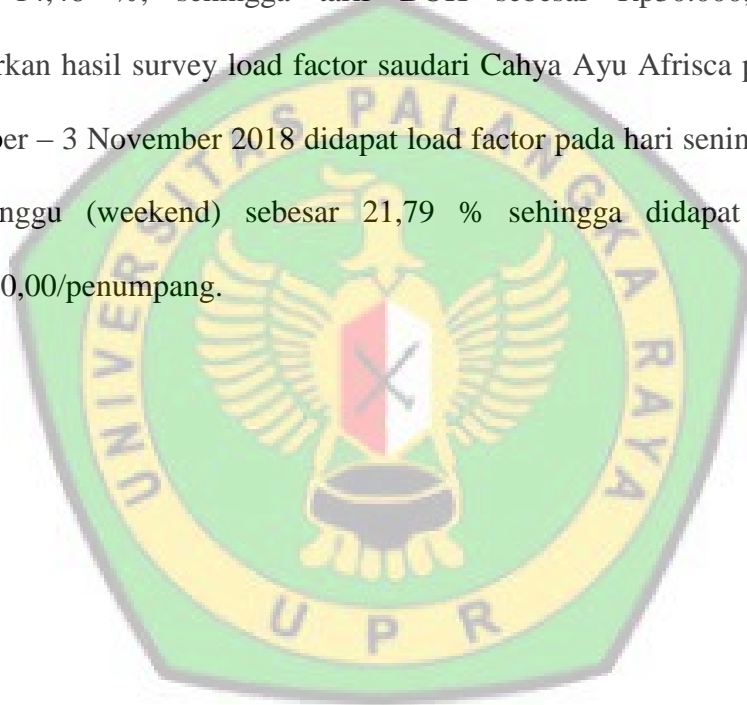
Fajriansyah (2010) meneliti tentang Analisis Sistem Tarif Penumpang Angkutan Umum Bentor (Becak Motor) di Kasongan. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, total biaya pokok perhari becak motor adalah tarif yang

berlaku sebesar Rp. 5.000,-/rit memberikan pendapatan yang layak bagi pengelola / pemilik dengan keuntungan untuk becak motor bentuk lama sebesar 99,18% dan becak motor bentuk baru sebesar 97,62%. Sedangkan bagi penumpang memberikan tarif yang rasional, layak dan terjangkau.

Zahra (2017) meneliti tentang Pengaruh Kualitas Pelayanan, Persepsi Harga, Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Pelanggan Gojek Di Kota Yogyakarta). Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, (1) terdapat pengaruh positif kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi ojek online Gojek di Kota Yogyakarta, dibuktikan nilai t hitung sebesar 4,336; nilai signifikansi $0,000 < 0,05$; dan koefisien regresi sebesar 0,235. (2) terdapat pengaruh positif persepsi harga terhadap kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi ojek online Gojek di Kota Yogyakarta, dibuktikan dari nilai t hitung sebesar 5,591; nilai signifikansi $0,000 < 0,05$; dan koefisien regresi sebesar 0,440. (3) terdapat pengaruh positif citra merek terhadap kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi ojek online Gojek di Kota Yogyakarta. dibuktikan dari nilai t hitung sebesar 5,696; nilai signifikansi $0,000 < 0,05$; dan koefisien regresi sebesar 0,263; dan (4) terdapat pengaruh kualitas pelayanan, persepsi harga, dan citra merek secara bersama-sama terhadap kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi ojek online Gojek di Kota Yogyakarta, dibuktikan dengan nilai F hitung sebesar 65,386 dan signifikansi $0,000 < 0,05$.

Kusuma (2019) meneliti tentang Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi kasus Bus Trans Lampung Trayek Bandar Lampung – Bandara Raden Inten II). Berdasarkan hasil analisis data menunjukkan tarif berdasarkan BOK dengan hasil survei yang dilakukan oleh peneliti di dapat

load factor eksisting 11,43 % dan tarif sebesar Rp38.100,00/penumpang. Berdasarkan data yang didapat dari pihak bus Trans Lampung pada (weekday) tanggal 5, 12, 19, dan 26 November 2018 dan pada (weekend) yaitu tanggal 4, 11, 18 dan 25 November 2018 dengan load factor sebesar 12,58 % sehingga didapat BOK sebesar Rp34.700,00/penumpang. Berdasarkan data yang didapat dari pihak bus Trans Lampung pada (weekday) yaitu hari Senin dan (weekend) yaitu hari Minggu didapat load factor rata-rata dalam satu tahun (Januari – Desember 2018) sebesar 14,46 %, sehingga tarif BOK sebesar Rp30.000,00/penumpang. Berdasarkan hasil survey load factor saudari Cahya Ayu Afrisca pada tanggal 10 September – 3 November 2018 didapat load factor pada hari senin (weekday) dan hari minggu (weekend) sebesar 21,79 % sehingga didapat BOK sebesar Rp20.100,00/penumpang.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Palangka Raya. Kota Palangka Raya merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Tengah, dan lokasi penelitian dilakukan di Kecamatan Pahandut dan Kecamatan Jekan Raya. Rencana pengambilan data penelitian di dealer motor yang berada di Kota Palangka Raya. Waktu pelaksanaan survei dilaksanakan selama tujuh hari untuk mendapatkan data dari dealer dan *driver* Go-Ride.

3.2 Alat dan Bahan Penelitian

Dalam penelitian ini alat dan bahan yang digunakan adalah alat tulis (pensil dan pulpen), daftar pertanyaan/kuesioner yang telah disediakan, serta kamera untuk mendokumentasi proses pengambilan data.

3.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode penentuan Sampel Tak Acak (*non-random sampling*). Adapun yang dimaksud dengan metode ini adalah suatu cara pengumpulan data yang sifatnya tidak menyeluruh artinya hanya sebagian saja dari populasi yaitu hanya mencakup sampel yang memenuhi syarat atau pertimbangan tertentu.

3.3.1 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data atau informasi yang diperoleh dalam format yang sudah tersusun atau terstruktur, berupa publikasi-publikasi, brosur-brosur melalui pihak lain seperti lembaga atau instansi terkait dimana untuk mendapatkannya langsung mendatangi lembaga atau instansi tersebut. Data sekunder yang diperlukan adalah :

- a. Jumlah armada Go-Ride di Kota Palangka Raya
- b. Sistem tarif Go-Ride (sumber dari wawancara di Kantor Go-Jek Kota Palangka Raya)
- c. Pajak kendaraan/STNK
- d. Peraturan

data tersebut diperoleh melalui :

- 1) *Interview* adalah melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang menjadi obyek penelitian. Adapun pihak-pihak tersebut adalah pihak Go-Jek Kota Palangka Raya, untuk mengetahui jumlah armada Go-Ride di Kota Palangka Raya.
- 2) Studi kepustakaan adalah membaca, mempelajari, dan mengutip bahan-bahan dari buku yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti, karena kepustakaan merupakan sumber pokok dari penulisan ilmiah.

3.3.2 Data Primer

Data yang diperoleh dengan cara melakukan survai di lapangan. Data primer yang dibutuhkan meliputi data sebagai berikut :

- a. Data harga kendaraan dan perawatan kendaraan (sumber data dari dealer motor di Kota Palangka Raya)
- b. Jenis kendaraan
- c. Penghasilan yang didapat dalam waktu satu hari
- d. Biaya operasional kendaraan yang harus dikeluarkan oleh *driver* selama perjalanan

Data tersebut diperoleh melalui :

- a. *Interview* adalah melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang menjadi objek penelitian. Adapun pihak-pihak tersebut antara lain dealer motor di Kota Palangka Raya
- b. Observasi adalah pencatatan langsung terhadap objek penelitian
- c. Penyebaran kuesioner kepada *driver* sebagai pemilik kendaraan dan pelaksana pengoperasian angkutan
- d. Studi kepustakaan

3.4 Metode Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel merupakan upaya untuk memperoleh keterangan mengenai populasi dengan mengamati hanya sebagian dari populasi tersebut. Pengambilan sampel dilakukan karena seiring tidak dimungkinkan waktu untuk

mengamati seluruh anggota populasi tersebut. Sampel yang telah dipilih diharapkan dapat mewakili populasi tersebut. Alasan pengambilan sampel antara lain :

1. Populasi yang banyak sehingga di dalam praktiknya tidak mungkin seluruh elemen diteliti.
2. Keterbatasan waktu penelitian, biaya, dan sumber daya manusia.
3. Jika elemen homogen, penelitian terhadap seluruh elemen menjadi tidak masuk akal.

Agar hasil penelitian yang dilakukan terhadap sampel masih tetap bisa dipercaya dalam artian masih bisa mewakili karakteristik populasi, maka cara penarikan sampelnya harus dilakukan secara seksama. Jumlah armada Go-Ride di Kota Palangka Raya sabanyak 800 armada. Cara pemilihan sampel dikenal dengan nama teknik *sampling* atau teknik pengambilan sampel. Menentukan ukuran sampel menurut Slovin (1960) :

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots(3.1)$$

Keterangan :

n : Ukuran sampel

N : Ukuran populasi

e : persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir sampai 10%.

3.5 Persiapan Survai

Untuk mendapatkan data yang akurat, maka diperlukan persiapan survai, yaitu dengan menentukan variabel yang akan diteliti serta membuat desain formulir survai yang sesuai dengan variabel yang diteliti. Yang termasuk dalam survai adalah :

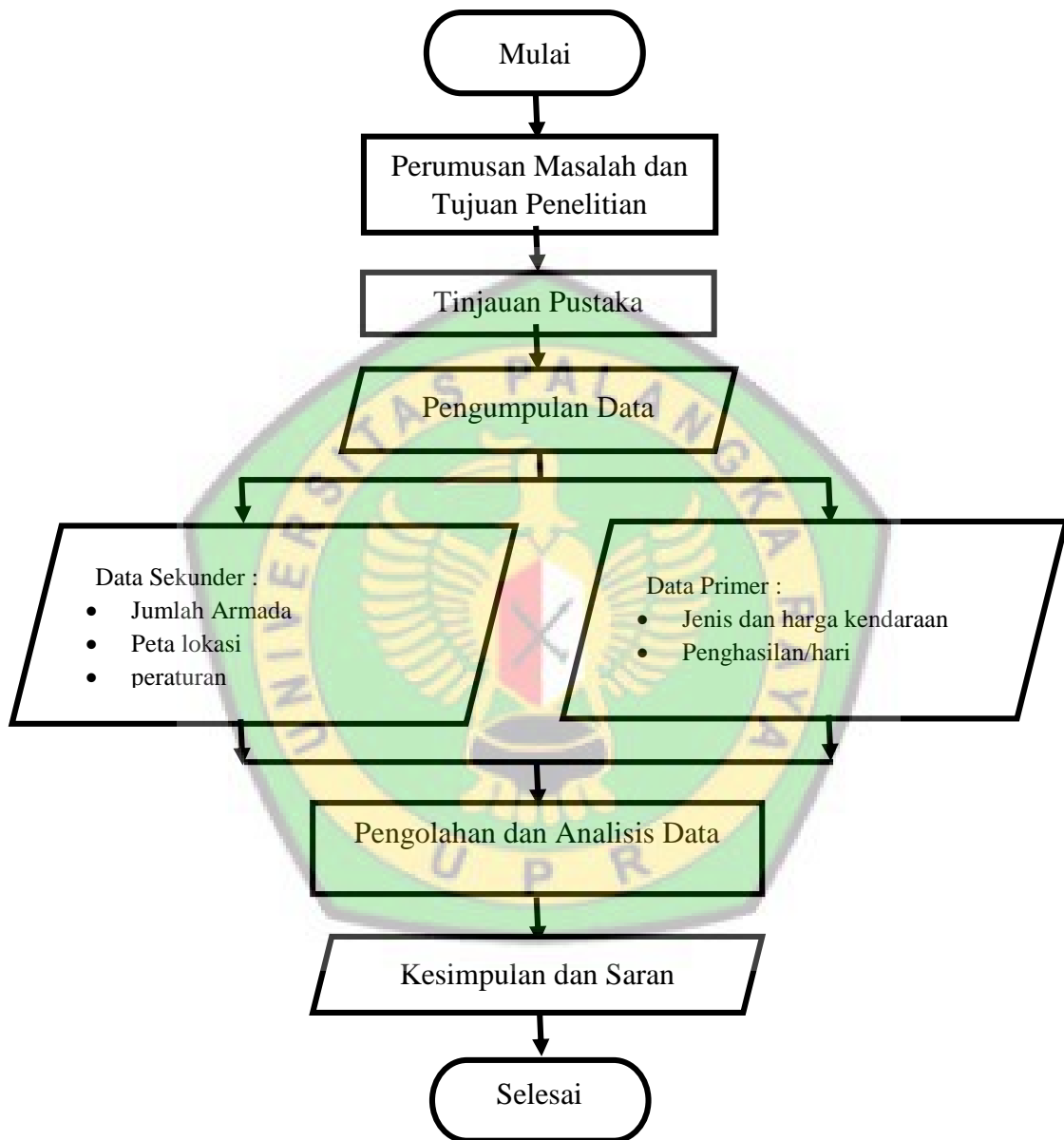
1. Target data

Untuk mendapatkan data harga kendaraan dan perawatan kendaraan dengan cara wawancara.

2. Lokasi survai didalam penelitian ini dilakukan di Kota Palangka Raya, khususnya di Kecamatan Jekan Raya dan Kecamatan Pahandut.
3. Tenaga pelaksanaan untuk survai ini memerlukan tenaga total 5 orang.
4. Pelaksanaan survai dilakukan dengan menyebarkan kuisioner kepada *driver* Go-Ride.
5. Kemudian menghitung total biaya pokok per kendaraan per kilometer, yaitu dengan mentotalkan biaya dari seluruh komponen BOK sehingga didapatkan tarif pokok.
6. Menghitung tarif dasar yaitu merupakan hasil penjumlahan antara tarif pokok dan 20% dari tarif pokok untuk keuntungan perusahaan.
7. Dari hasil analisis di atas didapat suatu kesimpulan berapa besarnya tarif yang harus dipungut per kilometer.

3.6 Bagan Alir Penelitian

Secara keseluruhan, kegiatan penelitian ini dapat dijabarkan ke dalam bagan alir seperti berikut ini :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

BAB V

PENUTUP

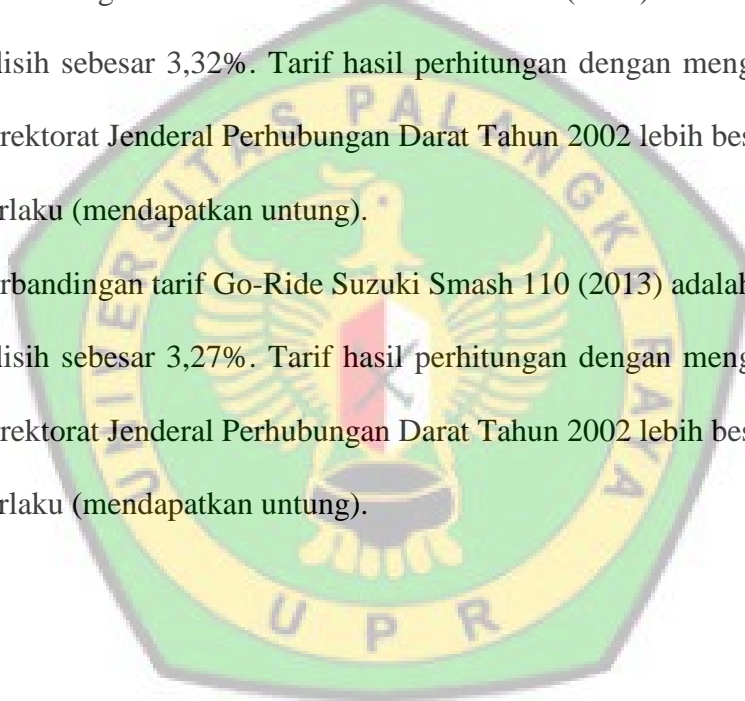
5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Armada yang digunakan oleh ojek online terdiri dari berbagai tipe kendaraan, seperti Honda, Yamaha dan Suzuki dengan jumlah armada total sebanyak 800 armada. Tipe kendaraan yang paling banyak digunakan oleh *driver* ojek online adalah Honda dikarenakan Tipe Kendaraan Honda lebih irit dibandingkan dengan tipe kendaraan lainnya.
2. Biaya Operasional Kendaraan Go-Ride diambil yang tertinggi, dari masing-masing jenis sepeda motor yaitu Honda, Yamaha dan Suzuki, dengan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002, maka didapat:
 - a. BOK Honda Vario (2017) = Rp2.349,-/kend-km
 - b. BOK Yamaha NMAX (2018) = Rp2.219,-/kend-km
 - c. BOK Suzuki Smash 110 (2013) = Rp.2.069,-/kend-km
3. Berdasarkan nilai BOK tertinggi, maka perhitungan tarif Go-Ride berdasarkan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 ditambah 10% dari tarif pokok, maka didapat:
 - a. Tarif Honda Vario (2017) = Rp2.584,-/kend-km
 - b. Tarif Yamaha NMAX (2018) = Rp2.441,-/kend-km
 - c. Tarif Suzuki Smash 110 (2013) = Rp.2.276,-/kend-km

4. Berdasarkan tarif yang diperoleh dari hasil analisis dan perhitungan, maka diperoleh perbandingan tarif metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 terhadap tarif yang berlaku yaitu sebagai berikut :

- 1) Perbandingan tarif Go-Ride Honda Vario (2017) adalah 1,09 : 1, dengan selisih sebesar 8,67%. Tarif hasil perhitungan dengan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 lebih besar dari tarif yang berlaku (mendapatkan untung).
- 2) Perbandingan tarif Go-Ride Yamaha NMAX (2018) adalah 1,03 : 1, dengan selisih sebesar 3,32%. Tarif hasil perhitungan dengan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 lebih besar dari tarif yang berlaku (mendapatkan untung).
- 3) Perbandingan tarif Go-Ride Suzuki Smash 110 (2013) adalah 1 : 1,03, dengan selisih sebesar 3,27%. Tarif hasil perhitungan dengan menggunakan metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 lebih besar dari tarif yang berlaku (mendapatkan untung).



5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian, maka dapat diberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Pada penelitian selanjutnya, disarankan untuk mengambil tipe kendaraan yang lebih variatif untuk dijadikan sampel agar didapat hasil penelitian yang lebih menyeluruh.
2. Pada penelitian selanjutnya, disarankan untuk menggunakan metode analisis selain metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002.
3. Berdasarkan hasil yang didapat dari analisis perhitungan tarif Go-Ride di Kota Palangka Raya, maka tarif yang ditentukan pihak Go-Ride sudah berada diantara batas bawah dan batas atas, dan apabila jika sudah mencapai 14 kali tarikan maka sebaiknya pihak GoJek memberikan bonus yang lebih besar untuk para drivernya agar para *driver* lebih semangat untuk bekerja dan pihak Gojek pun mendapatkan keuntungan yang lebih besar lagi.
4. Seharusnya pihak GoJek lebih memperhatikan para drivernya seperti menjamin keselamatan pengemudi dengan benar-benar memberikan jaminan asuransi jika terjadi kecelakaan terhadap para *driver*. Dengan begitu para *driver* akan lebih percaya terhadap perusahaan dan *driver* akan bersedia melakukan yang terbaik demi tercapainya tujuan perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah (2015), *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Jakarta.
- Anonim (2002), *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor S.K. S.K.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim (2011), *Peraturan Daerah Kota Palangka Raya No. 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor*. Pemerintah Kota Palangka Raya, Palangka Raya.
- Anonim (2016), *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 60 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia*. Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim (2019), *Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim (2019), *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.

- Fajriansyah (2010), *Analisis Sistem Tarif Penumpang Angkutan Umum Bentor (Becak Motor) Di Kasongan*. Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya, Palangka Raya.
- Kusuma, I.N. (2019), **Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi kasus Bus Trans Lampung Trayek Bandar Lampung – Bandara Raden Inten II)**. Fakultas Teknik Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Zahra, A. (2017), *Pengaruh Kualitas Pelayanan, Persepsi Harga, Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Pelanggan Gojek Di Kota Yogyakarta)*. Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta.



DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah. (2015), *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Jakarta.
- Anonim. (2002), *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor S.K. S.K.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim. (2011), *Peraturan Daerah Kota Palangka Raya No. 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor*. Pemerintah Kota Palangka Raya, Palangka Raya.
- Anonim. (2016), *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 60 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia*. Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim. (2019), *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Fajriansyah. (2010), *Analisis Sistem Tarif Penumpang Angkutan Umum Bentor (Becak Motor) Di Kasongan*. Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya, Palangka Raya.
- Hartomo, G. (2019), *Tarif Baru Ojol Berlaku 1 Mei, Menhub Rapat Bareng Go-Jek dan Grab*.
<https://economy.okezone.com/read/2019/04/29/320/2049573/tarif-baru-ojol-berlaku-1-mei-menhub-rapat-bareng-go-jek-dan-grab> (27 mei 2019), Jakarta.
- Kusuma, I.N. (2019), *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi kasus Bus Trans Lampung Trayek Bandar Lampung – Bandara Raden Inten II)*. Fakultas Teknik Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Zahra, A. (2017), *Pengaruh Kualitas Pelayanan, Persepsi Harga, Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Pelanggan Gojek Di Kota Yogyakarta)*. Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta.