

TUGAS AKHIR

**ANALISIS PREFERENSI ANGKUTAN KENDARAAN ONLINE
TERHADAP OPERASI ANGKUTAN UMUM BUS BERBASIS BUY THE
SERVICE DI KOTA MAKASSAR**

***ANALYSIS OF ONLINE VEHICLE TRANSPORT PREFERENCES TO
PUBLIC TRANSPORTATION BUS OPERATIONS BASED ON BUY THE
SERVICE IN MAKASSAR CITY***

**MIFTAHUL RIZKA NOVIKA PUTRI
D011 17 1304**



**PROGRAM SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2021**

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

ANALISIS PREFERENSI ANGKUTAN KENDARAAN ONLINE TERHADAP OPERASI ANGKUTAN UMUM BUS BERBASIS BUY THE SERVICE DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh:

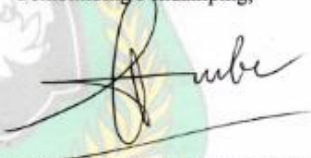
MIFTAHUL RIZKA NOVIKA PUTRI
D011 17 1304

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin pada tanggal 19 Oktober 2021 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,



Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT
NIP. 197309262000121002

Dr. Ir. H. Mubassirang Pasra, MT
NIP. 196311271992031001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST, M.Eng
Nip. 196805292002121002

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini, nama Miftahul Rizka Novika Putri, dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**Analisis Preferensi Angkutan Kendaraan *Online* terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis *Buy The Service* Di Kota Makassar**", adalah karya ilmiah penulis sendiri, dan belum pernah digunakan untuk mendapatkan gelar apapun dan dimanapun.

Karya ilmiah ini sepenuhnya milik penulis dan semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Gowa, 1 September 2021

Miftahul Rizka Novika Putri
D011 17 1304



Miftahul Rizka Novika Putri
D011 17 1304

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “**ANALISIS PREFERENSI ANGKUTAN KENDARAAN ONLINE TERHADAP OPERASI ANGKUTAN UMUM BUS BERBASIS BUY THE SERVICE DI KOTA MAKASSAR**”, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Dalam penyusunan tugas akhir ini penulis banyak mengalami hambatan, namun berkat bantuan, bimbingan dan kerjasama yang ikhlas dari berbagai pihak, akhirnya tugas akhir ini dapat terselesaikan dengan baik. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Imran Abubakar** dan ibunda **Nurjaya** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materil karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan do'a yang tiada hentinya terpanjatkan kepada Allah SWT.
2. **Bapak Dr. Ir. Muhammad Arsyad Thaha, M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar
3. **Bapak Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, S.T. M.Eng** , selaku Ketua Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dan **Bapak Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku

Sekretaris Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

4. **Bapak Prof. Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku dosen pembimbing I , atas segala arahan dan bimbingan serta waktu yang telah diluangkannya dari dan hingga terselesainya skripsi ini serta mengajarkan kepada penulis tentang pentingnya kerja keras, gigih, dan teliti dalam mengerjakan sesuatu.
5. **Bapak Dr. Ir. H. Mubassirang, M.T.** selaku dosen pembimbing II, yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan pengarahan mulai dari awal penelitian hingga terselesaikannya penulisan tugas akhir ini.
6. Bapak/Ibu Dosen Departemen Sipil Fakultas Teknik atas bimbingan, arahan, didikan, ilmu dan motivasi yang diberikan selama kurang lebih empat tahun perkuliahan.
7. Seluruh staf dan karyawan Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala bantuannya selama penulis menempuh perkuliahan.
8. **Adik Miftahul Nurul Salsadilla Putri dan Adik Achmad Nursafikran Putra Padduppa** yang senantiasa selalu memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.

9. **Ibu Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng.** yang senantiasa memberikan bimbingan, nasehat dan motivasi dalam penyelesaian tugas akhir ini.
10. **Pak Kanrasman** yang senantiasa memberi nasehat dan motivasi.
11. Teman – teman “Apartment Hiday” **Dindong, Molani, dan Poppy.**
12. Teman – teman “Gurls” **lin, Dini, Mimo, Cece, Dea, Pipa, dan Jihan**
13. Teman – teman Asisten Laboratorium Rekayasa Transportasi **Ainun, Agung, Syahrul, Nabil, Fahad, Wahyu, Bacca, Dilla, Izza, Ulla, Andrian, Ricky, Habib, dan Ahmad.**
14. Teman – teman konsentrasi Transportasi yang tidak bisa disebutkan satu per satu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
15. Saudara – Saudari Departemen Teknik Sipil Angkatan 2021 (PLASTIS 2018) yang tak bisa disebutkan satu per satu yang telah memberikan semangat, dukungan doa, dan membantu penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
16. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu dengan semua bantuan, dan dukungan hingga terselesainya Tugas Akhir ini.

17. Tiada imbalan yang dapat diberikan penulis selain memohon kepada Tuhan Yang Maha Kuasa agar melimpahkan berkat-Nya kepada kita semua, Amin. Akhir kata penulis menyadari bahwa di dalam tugas akhir ini terdapat banyak kekurangan dan memerlukan perbaikan, sehingga dengan segala keterbukaan penulis mengharapkan masukan dari semua pihak. Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gowa, 2021

Penulis

ABSTRAK

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis preferensi angkutan kendaraan online terhadap operasi angkutan umum bus berbasis buy the service di kota Makassar. Pendekatan penelitian ini menggunakan kuesioner dengan banyaknya sampel adalah 260 responden yang disebar ke seluruh pengguna angkutan kendaraan *Online* di Kota Makassar.

Berdasarkan hasil analisis hubungan karakteristik responden dengan preferensi pengguna angkutan kendaraan *online* terhadap rencana angkutan umum Bus berbasis Buy the Service diperoleh bahwa usia, pendidikan terakhir, dan pekerjaan berpengaruh signifikan terhadap tingkat pemahaman terhadap rencana penerapan bus Buy the Service di Kota Makassar. Pendidikan terakhir, penghasilan, pekerjaan, jenis kendaraan bermotor yang dimiliki, jumlah kepemilikan kendaraan mobil, jumlah kepemilikan kendaraan motor, moda transportasi yang digunakan, biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan, dan jarak perjalanan berpengaruh signifikan terhadap preferensi terhadap rencana penerapan bus Buy the Service di Kota Makassar.

Kata Kunci : Preferensi, Angkutan Kendaraan *Online*, Karakteristik, Bus Buy The Service, Kota Makassar

ABSTRACT

Abstract. *This study aims to analyze the preferences of online vehicle transportation to the operation of public transport buses based on buy the service in the city of Makassar. This research approach uses a questionnaire with a sample size of 260 respondents who are distributed to all users of online vehicle transportation in Makassar City.*

Based on the results of the analysis of the relationship between the characteristics of the respondents and the preferences of online vehicle users towards the Buy the Service-based bus public transportation plan, it was found that age, last education, and occupation had a significant effect on the level of understanding of the Buy the Service bus implementation plan in Makassar City. Recent education, income, occupation, type of motorized vehicle owned, number of car ownership, number of motor vehicle ownership, mode of transportation used, travel costs, travel time, and travel distance have a significant effect on preferences for the implementation of the Buy the Service bus in Indonesia. Makassar city.

Keywords: *Preference, Online Vehicle Transportation, Characteristics, Buy The Service Bus, Makassar City*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH Error! Bookmark not defined.	
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xvi
BAB 1. PENDAHULUAN.....	20
A. Latar Belakang	20
B. Rumusan Masalah.....	16
C. Tujuan Penelitian.....	16
D. Manfaat Penelitian.....	16
E. Batasan Masalah.....	17
F. Sistematika Penulisan.....	18
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	27
A. Transportasi.....	20
B. Preferensi Konsumen	23
C. Karakteristik Perjalanan.....	26
D. Karakteristik Transportasi.....	29
E. Kendaraan <i>Online</i>	31
F. Bus Buy The Service.....	35
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	45

A. Kerangka Kerja Penelitian	45
B. Lokasi Penelitian	45
C. Jenis Data Penelitian.....	46
D. Jenis Penelitian	47
E. Teknik Pengumpulan Data	47
F. Metode Analisis.....	48
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	52
A. Karakteristik Responden Preferensi Pengguna Angkutan <i>Online</i> terhadap Operasi Angkutan Umum <i>Bus Buy the Service</i>	52
B. Preferensi Pengguna Angkutan <i>Online</i> terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis <i>Buy the Servic</i>	
C. Hubungan Karakteristik Responden dengan Preferensi Pengguna Angkutan <i>Online</i> terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis <i>Buy the Service</i>	
D. Hubungan Karakteristik Perjalanan dengan Preferensi Pengguna Angkutan <i>Online</i> terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis <i>Buy the Service</i>	75
E. Analisis Preferensi Pengguna Angkutan <i>Online</i> terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis <i>Buy the Service</i>	79
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	82
A. KESIMPULAN	82
B. SARAN.....	83
DAFTAR PUSTAKA.....	84

LAMPIRAN86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Lokasi.....	38
Gambar 2. Kurva Distribusi Uji t.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3. Diagram Alir Prosedur Penelitian.....	48
Gambar 4. Diagram Distribusi Responden terhadap Jenis Kelamin.....	50
Gambar 5. Grafik Distribusi Responden terhadap Usia.....	54
Gambar 6. Diagram Distribusi Responden terhadap Pendidikan Terakhir.	55
Gambar 7. Grafik Distribusi Responden terhadap Pekerjaan.....	56
Gambar 8. Grafik Distribusi Responden terhadap Pendapatan.....	57
Gambar 9. Grafik Distribusi Responden terhadap Jenis Kendaraan yang Dimiliki.....	56
Gambar 10. Grafik Distribusi Responden terhadap Jumlah Anggota Keluarga.....	57
Gambar 11. Grafik Distribusi Responden terhadap Jumlah Jumlah Kepemilikan Mobil.....	58
Gambar 12. Grafik Distribusi Responden terhadap Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor.....	59
Gambar 13. Grafik Distribusi Responden terhadap Moda Transportasi yang Digunakan.....	60
Gambar 14. Grafik Distribusi Responden terhadap Biaya Perjalanan	61
Gambar 15. Grafik Distribusi Responden terhadap Waktu Tempuh Perjalanan.....	62

Gambar 16. Grafik Distribusi Responden terhadap Jarak Perjalanan.....	63
Gambar 17. Grafik Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS.....	64
Gambar 18. Grafik Preferensi terhadap Penerapan Moda Bus BTS.....	65
Gambar 19. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jenis Kelamin.....	68
Gambar 20. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Usia.....	70
Gambar 21. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Pendidikan Terakhir	70
Gambar 22. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Penghasilan	70
Gambar 23. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Pekerjaan.....	72
Gambar 24. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dimiliki	73
Gambar 25. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Mobil yang Dimiliki.....	74
Gambar 26. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Motor yang Dimiliki	75
Gambar 27. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jenis Kelamin..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 28. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Usia.....	Error! Bookmark not defined. 6

Gambar 29. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Pendidikan Terakhir **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 30. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Penghasilan **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 31. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan dengan Pekerjaan **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 32. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dimiliki. **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 33. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Mobil yang Dimiliki **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 34. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Sepeda Motor yang Dimiliki **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 35. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Mode Transortasi76

Gambar 36. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Biaya Transportasi77

Gambar 37. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Waktu Tempuh.....78

Gambar 38. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jarak Perjalanan79

Gambar 39. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Mode Transortasi **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 40. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Biaya Transportasi **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 41. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Waktu Tempuh **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 42. Grafik Distribusi Persentase Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jarak Perjalanan **Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jenis Kelamin	52
Tabel 2. Usia Responden	50
Tabel 3. Pendidikan Terakhir	55
Tabel 4. Pekerjaan.....	56
Tabel 5. Penghasilan	57
Tabel 6. Jenis Kendaraan yang Dimiliki	57
Tabel 7. Jumlah Anggota Keluarga.....	56
Tabel 8. Jumlah Kendaraan Motor yang Dimiliki	57
Tabel 9. Jumlah Anggota Keluarga.....	58
Tabel 10. Moda Transportasi.....	62
Tabel 11. Biaya Perjalanan.....	63
Tabel 12. Waktu Tempuh.....	64
Tabel 13. Jarak Perjalanan	65
Tabel 14. Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTSE Error! Bookmark not defined.	
Tabel 15. Preferensi terhadap Bus BTS..... Error! Bookmark not defined.	
Tabel 16. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jenis Kelamin	68
Tabel 17. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Usia	69
Tabel 18. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Pendidikan Terakhir	70

Tabel 19. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Penghasilan	71
Tabel 20. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Pekerjaan.....	72
Tabel 21. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dimiliki.....	73
Tabel 22. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Mobil yang Dimiliki.....	73
Tabel 23. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Motor yang Dimiliki	74
Tabel 24. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jenis Kelamin	Error! Bookmark not defined.
Tabel 25. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Usia	Error! Bookmark not defined.
Tabel 26. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Pendidikan Terakhir.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 27. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Penghasilan.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 28. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan dengan Pekerjaan	Error! Bookmark not defined.
Tabel 29. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dimiliki.....	Error! Bookmark not defined.

Tabel 30. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Mobil yang Dimiliki.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 31. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jumlah Kendaraan Sepeda Motor yang Dimiliki	Error! Bookmark not defined.
Tabel 32. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Mode Transortasi	76
Tabel 33. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Biaya Transportasi	76
Tabel 34. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Waktu Tempuh	77
Tabel 35. Hubungan antara Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS dengan Jarak Perjalanan	78
Tabel 36. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Mode Transortasi.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 37. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Biaya Transportasi.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 38. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Waktu Tempuh	Error! Bookmark not defined.
Tabel 39. Hubungan antara Preferensi terhadap Bus BTS dengan Jarak Perjalanan	Error! Bookmark not defined.
Tabel 40. Validitas Instrumen	80
Tabel 41. Uji Reliabilitas	81

Tabel 42. Hasil Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji T) Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 43. Hasil Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji T) Preferensi terhadap Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 44. Hasil Uji Signifikasi Simultan (Uji F) Tingkat Pemahaman terhadap Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 45. Hasil Uji Signifikasi Simultan (Uji F) Preferensi terhadap Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 46. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2) Tingkat Pemahaman terhadap Penerapan Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 47. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2) Preferensi terhadap Penerapan Bus BTS **Error! Bookmark not defined.**

BAB 1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Morlok, 1998). Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Secara umum transportasi berfungsi sebagai sarana yang dapat mempercepat pencapaian tujuan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan sebagai pemersatu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Transportasi membuat hidup manusia lebih produktif karena dapat memobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat dan mudah sehingga dapat mengefisienkan waktu.

Saat ini telah tersedia berbagai macam pilihan kendaraan/moda untuk mencapai tempat tujuan baik kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor serta angkutan umum (bus, kereta api).

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang tak lepas dari permasalahan transportasi. Indonesia telah berada pada tahap pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi sebagai akibat dari laju pertumbuhan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakan pun semakin meningkat. Akibat tingginya urbanisasi

tersebut, jumlah penduduk yang tinggal di daerah perkotaan di Indonesia meningkat dari tahun ke tahun.

Seiring dengan kemajuan teknologi dan pentingnya peran transportasi dalam kehidupan sehari-hari maka terciptalah transportasi berbasis *online*. Transportasi *online* secara umum merupakan kendaraan pribadi baik roda empat ataupun roda dua yang dioperasikan sebagai moda transportasi yang pemesanannya dilakukan dengan aplikasi secara *online* dan bertujuan untuk mempermudah akses pengguna. Transportasi *online* memiliki banyak kelebihan seperti pemesanan yang lebih mudah melalui aplikasi, tarif yang relatif lebih murah, waktu perjalanan yang singkat dan langsung menuju ke lokasi tujuan.

Munculnya transportasi *online* juga menimbulkan berbagai dampak negatif, salah satunya adalah kerusuhan antara transportasi *online* dan angkutan konvensional. Hal ini menimbulkan kompetisi antara transportasi *online* dan angkutan konvensional. Sehingga membuat masyarakat mempunyai pilihan moda mana yang paling tepat digunakan dalam mendukung aktivitasnya.

Dalam usaha meningkatkan pelayanan kualitas angkutan umum pada tahun 2020 Kementerian Perhubungan menawarkan solusi berjudul Buy The Service. Dengan sistem ini, diharapkan masyarakat akan nyaman dan tertarik menggunakan angkutan umum bus berbasis buy the service.

Kebijaksanaan pemerintah yang logis untuk menjawab permasalahan dalam pengelolaan angkutan umum adalah perlunya

reformasi sistem angkutan publik baik dari manajemen pengelolaannya maupun penyediaan sarana angkutan masal yang memadai sesuai dengan keinginan masyarakat yakni aman, nyaman, dan tepat waktu. Dengan demikian diperlukan manajemen transportasi berbasis *Buy the Service* sebagai berikut:

- 1) Tidak menggunakan sistem setoran.
- 2) Operator termasuk supir hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
- 3) Sopir, pemilik bus dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan km layanan.
- 4) Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti yang ditentukan.
- 5) Pelayanan transportasi bus dengan sistem *Buy the Service* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat. Jadi pertimbangan PAD perlu dikesampingkan.
- 6) Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis merasa tertarik untuk mengetahui preferensi angkutan kendaraan *online* terhadap operasi angkutan umum bus berbasis *buy the service* di Kota Makassar. Adapun judul yang penulis angkat dalam penelitian ini yaitu **“Analisis Preferensi Angkutan Kendaraan *Online* terhadap Operasi Angkutan Umum Bus Berbasis *Buy The Service* Di Kota Makassar”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik individu pengguna transportasi di Kota Makassar?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan pengguna transportasi di Kota Makassar?
3. Bagaimana hubungan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan dengan pemilihan moda?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menganalisis karakteristik individu pengguna transportasi di Kota Makassar.
2. Menganalisis hubungan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengguna angkutan kendaraan *online* di Kota Makassar.
3. Menganalisis hubungan karakteristik perjalanan dengan pemilihan moda.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Diharapkan mampu memberikan penjelasan mengenai prefensi pengguna angkutan kendaraan *online* terhadap operasi angkutan umum bus berbasis *buy the service* di Kota Makassar.
2. Diharapkan mampu memberikan informasi mengenai prefensi pengguna angkutan kendaraan *online* terhadap operasi angkutan umum bus berbasis *buy the service* di Kota Makassar.
3. Diharapkan mampu menjadi referensi bagi penelitian serupa, khususnya mengenai analisis preferensi kendaraan dan angkutan.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam melaksanakan penelitian ini adalah:

1. Lokasi penelitian dilakukan di Kota Makassar.
2. Objek penelitian adalah masyarakat pengguna kendaraan online di Makassar yang dipilih secara acak sebanyak 260 responden.
3. Metode yang dilakukan adalah penyebaran kuisisioner yang berisi variabel penelitian.
4. Pengolahan data menggunakan Microsoft Office Excel dan StataMP 16.

F. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

BAB 1. PENDAHULUAN

Pendahuluan memuat suatu gambaran secara singkat dan jelas tentang latar belakang mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan. Dalam pendahuluan ini juga memuat rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan tugas akhir ini.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan mengenai konsep teori yang relevan dan memberikan gambaran mengenai metode pemecahan masalah yang akan digunakan pada penelitian ini.

BAB 3. METODE PENELITIAN

Menguraikan tentang bagan alir metode penelitian, jenis penelitian, lokasi dan waktu kegiatan penelitian, jenis-jenis sumber data, populasi dan sampel, teknik dan metode survei serta teknik pengolahan data.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil analisis perhitungan data-data yang diperoleh dari studi tinjauan serta pembahasan dari hasil analisis yang diperoleh. Dengan kata lain, bab ini memuat tentang hasil keluaran atau output dari metodologi penelitian yang kemudian dibahas dan diulas dengan menggunakan metode maupun dengan bantuan software yang relevan.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan penutup dari keseluruhan penulisan tugas akhir yang berisi tentang kesimpulan yang disertai dengan saran-saran mengenai keseluruhan penelitian maupun untuk penelitian yang akan datang.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Rustian Kamaludin (2003: 13) dalam Hamidah (2017), mengungkapkan bahwa transportasi berasal dari kata Latin, transportasi dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Miro, 2002 dalam Supriyanto dan Priyanto, 2006), sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001) dalam Hernawiyanto dan Nandar (2007: 5), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu :

1. Perlengkapan, relatif menarik antara dua tujuan atau lebih.
2. Keinginan untuk mengatasi jarak, dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan ruang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya.

3. Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

Menurut Soesilo (1999:14) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah.

Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan,
- b) Kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- c) Penggunaan pelumas
- d) Penggunaan ban
- e) Pemeliharaan suku cadang

- f) Penyusutan dan bunga
- g) Waktu supir dan waktu penumpang. Penghematan Waktu.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian.

3. Pengurangan Kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

B. Preferensi Konsumen

Menurut Chaplin (2002), "Preferensi adalah suatu sikap yang lebih menyukai sesuatu benda daripada benda lainnya. Penilaian preferensi adalah teknik penelitian dengan menyajikan dua atau lebih perangsang yang harus dipilih subjek yang dapat diukur lewat tes verbal atau lisan."

Menurut Sirgy (1982, p288) dalam jurnal yang berjudul "*Product personality and its influence on consumer preference*" telah menunjukkan bahwa, sehubungan dengan makna simbolik produk, kesesuaian diri merupakan faktor penting dalam mengarahkan preferensi konsumen. Konsumen lebih memilih produk dan merek dengan makna simbolis yang konsisten dengan konsep diri mereka.

Preferensi juga diartikan sebagai pilihan suka atau tidak suka oleh seseorang terhadap suatu produk, barang, atau jasa yang dikonsumsi (Kotler, 2000: 15) berpendapat bahwa preferensi konsumen menunjukkan kesukaan konsumen dari berbagai pilihan produk atau jasa yang ada. Teori

preferensi dapat digunakan untuk menganalisis tingkat kepuasan bagi konsumen, misalnya bila seseorang ingin mengkonsumsi atau menggunakan sebuah produk atau jasa dengan sumber daya terbatas maka ia harus memilih alternative sehingga nilai guna atau utilitas yang diperoleh mencapai optimal.

Preferensi konsumen dapat diketahui dengan mengukur tingkat kegunaan dan nilai relatif penting setiap atribut yang terdapat pada suatu produk atau jasa. Atribut yang ditampilkan pada suatu produk atau jasa dapat menimbulkan daya tarik pertama yang dapat mempengaruhi konsumen. Penilaian terhadap produk dan jasa menggambarkan sikap konsumen terhadap produk atau jasa tersebut, sekaligus dapat mencerminkan perilaku konsumen dalam menggunakan atau mengkonsumsi suatu produk atau jasa. Dimana proses evaluasi dalam diri konsumen hingga sampai membentuk preferensi tersebut, adalah sebagai berikut:

1. Diasumsikan bahwa konsumen melihat produk sebagai sekumpulan atribut.
2. Tingkat kepentingan atribut berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan dan keinginan masing-masing. Konsumen memiliki penekanan yang berbeda-beda dalam menilai.
3. Konsumen mengembangkan sejumlah kepercayaan tentang kepentingan atribut pada setiap produk.

4. Tingkat kepuasan konsumen terhadap produk akan beragam sesuai dengan perbedaan atribut.
5. Konsumen akan sampai pada sikap terhadap produk yang berbeda melalui prosedur evaluasi.

Sedangkan menurut Tjiptono (2008) ada beberapa beberapa indikator dalam mengevaluasi kepuasan terhadap produk yang sering digunakan antara lain :

1. Kinerja (*Performance*). Karakteristik operasi pokok dari produk inti yang dibeli, misalnya produk yang dikonsumsi praktis untuk dibawa.
2. Ciri –ciri atau keistimewaan tambahan (*Features*). Karakteristik sekunder atau pelengkap, misalnya tekstur yang halus, desain kemasan dan bentuk produk yang menarik serta harga yang murah.
3. Keandalan (*Reliability*). Kemungkinan kecil produk yang dipakai akan mengalami kerusakan, seperti produk yang dikonsumsi tidak sering rusak atau tidak dapat dikonsumsi lagi.
4. Kesesuaian dengan spesifikasi (*Conformance to specification*). Seperti apa ciri desain dan bentuk produk yang memenuhi standar, dan sesuai dengan ketentuan yang ada misalnya produk makanan harus memenuhi standar kesehatan yang

ditetapkan oleh Departemen Kesehatan atau memiliki sertifikat halal.

5. Daya tahan (*Durability*). Berkaitan dengan berapa lama produk tersebut dapat terus digunakan, seperti kadaluarsa produk.
6. Pelayanan (*Service ability*). Meliputi kecepatan, kompetensi, kenyamanan, dan kemudahan.
7. Estetika (*Aisthetic*). Faktor – faktor yang menjadi daya tarik produk terhadap panca indra seperti bentuk fisik, warna, dan model.
8. Kualitas yang dipersepsikan (*Perceived quality*) Merupakan citra dan reputasi produk, misalnya merek.

C. Karakteristik Perjalanan

Pada dasarnya karakteristik kebutuhan angkutan umum ditentukan oleh dua factor, dalam Dirgantoro Setiawan, 2003 :

- 1) Faktor internal, yaitu kemudahan pencapaian, keandalan, keteraturan, ketepatan waktu, waktu perjalanan total, tarif dan sistem informasi.
- 2) Faktor eksternal, yaitu kepadatan penduduk dan konsentrasi aktifitas, jarak perjalanan, tingkat kepadatan, kebijakan transportasi, lingkungan, parkir dan pajak.

Sistem angkutan dapat dikelompokkan menurut pengguna dan cara pengoperasiannya, yaitu :

- 1) Angkutan pribadi, yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik.
- 2) Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang bisa digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu.

Karakteristik Pelaku Perjalanan Variabel sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan

Pendapatan sering dilihat sebagai faktor yang menentukan terhadap pilihan karakteristik tersebut. Selain itu kemampuan untuk membayar (*ability to pay*) dan kemauan untuk membayar (*willingness to pay*) dengan pelayanan yang didapatkan merupakan faktor yang sangat menentukan.

2. Usia

Variabel ini terutama digunakan untuk membedakan tingkat pilihan individu dengan taraf kehidupan mereka. Individu dengan golongan usia lanjut dan usia sangat muda (lebih dari 50 tahun dan di bawah usia 20 tahun) mungkin lebih sedikit mengendarai kendaraan pribadi dan lebih bergantung pada angkutan umum dalam perjalanannya.

3. Jenis Kelamin

Jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda, wanita lebih cenderung memilih angkutan umum dengan tingkat

keamanan dan kenyamanan sangat baik. Sedangkan pria lebih memilih angkutan umum dengan tarif murah dan mudah mendapatkan serta waktu tempuh yang relatif cepat.

4. Pekerjaan

Sudah diteliti bahwa pelaku perjalanan yang memiliki profesi cukup tinggi kelihatannya lebih mungkin menggunakan mobil pribadi dari pada pegawai rendahan. Hal ini dimungkinkan karena karakteristik sosial dan pendapatan yang berhubungan secara alami dengan jabatan yang dipunyai. (Hazarullah, 2006).

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi pelaku perjalanan adalah:

- 1) Bekerja : faktor ketepatan waktu dan kemudahan perjalanan.
- 2) Sekolah : faktor jarak capai (aksesibilitas) moda, ongkos dan kemudahan perjalanan.
- 3) Keperluan pribadi : mempertimbangkan faktor kemudahan dan keamanan perjalanan. (Hazarullah, 2006).

Pilihan moda perjalanan dalam suatu wilayah perkotaan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti kecepatan, panjang perjalanan, kenyamanan, kemudahan biaya, ketersediaan moda, ukuran kota, usia pelaku perjalanan serta status ekonomi pelaku perjalanan.

1. Karakteristik Perjalanan

- a. Karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

b. Panjang Perjalanan

Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan di antara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum.

2. Maksud Perjalanan

Ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (home-based) secara umum menunjukkan jumlah pengguna angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (non home-based), begitu pula untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (home-based school and work) menunjukkan penggunaan angkutan umum yang lebih daripada perjalanan dari berbelanja (home-based shoooping). (Morlok, 1995).

D. Karakteristik Transportasi

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh moda transportasi yang bersaing merupakan suatu faktor kritis dalam pemilihan moda. Ukuran pelayanan yang baik meliputi :

1. Tingkat Kenyamanan

Tingkat kenyamanan dapat dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya :

- b) Tempat duduk, kondisi tempat duduk sangat berpengaruh terhadap kenyamanan. Kenyamanan duduk dikatakan baik apabila jumlah kapasitas tempat duduk sesuai dengan jumlah orang yang duduk dan sebaliknya kenyamanan duduk dikatakan buruk apabila jumlah tempat duduk harus menampung penumpang lebih dari kapasitas angkutnya.
- 2. Sirkulasi udara, dikatakan baik apabila adanya perputaran udara dalam kendaraan sehingga udara dalam kendaraan tidak pengap.
- c) Perilaku awak kendaraan dalam mengoperasikan kendaraan dan melayani penumpang
- d) Umur kendaraan, kendaraan yang lebih baru umumnya lebih baik dari kendaraan yang lebih tua.
- e) Kebersihan kendaraan, dengan kondisi kendaraan yang bersih pengguna angkutan akan merasakan kenyamanan sepanjang perjalanan.

2. Ketersediaan

- a) Ketersediaan lokasional, artinya tersedianya angkutan umum di seluruh wilayah pelayanan sehingga aksesibilitas penumpang angkutan umum merata.
- b) Ketersediaan temporal, yaitu kemudahan mendapatkan angkutan umum pada saat dibutuhkan. Hal ini

dipengaruhi oleh frekuensi, trip, dan waktu tunggu masing-masing proyek.

3. Keamanan dan keselamatan

Faktor keamanan yang dimaksud adalah rasa aman dari tindak kriminal. Sedangkan keselamatan adalah keselamatan dari kecelakaan lalu-lintas.

4. Ongkos

Ongkos yang dimaksud adalah jenis tarif yang dibebankan menurut jenis moda.

5. Kecepatan

Kecepatan adalah jumlah waktu perjalanan yang terdiri dari waktu perjalanan dari titik asal ke perhentian angkutan umum, waktu menunggu, waktu perjalanan di kendaraan, waktu transfer rute/moda dan waktu menuju ke titik tujuan.

6. Jarak Keberangkatan

Jarak keberangkatan ditentukan oleh kapasitas angkutan kendaraan. Analisis ini adalah menghitung rata-rata kendaraan yang datang pada selang waktu tertentu sehingga dapat memperhitungkan waktu tunggu. (Morlok, 1995).

E. Kendaraan *Online*

Kendaraan *online* secara umum merupakan kendaraan pribadi baik roda empat ataupun roda dua yang dioperasionalkan sebagai moda

transportasi yang pemesanannya dilakukan dengan aplikasi secara online dan bertujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin pergi ke lokasi lain.

Kendaraan *online* sebagai salah satu moda transportasi juga memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan. Kelebihan transportasi online seperti :

1. Pemesanan yang lebih mudah dilakukan karena melalui aplikasi secara *online*.
2. Tarif yang lebih murah dan terdapat transparansi, sehingga pengguna dapat mengetahui harga tarif sebelum melakukan pemesanan.
3. Waktu perjalanan yang lebih efisien dan efektif karena tidak perlu menunggu terlalu lama, aplikasi akan menentukan driver yang terdekat dengan lokasi penjemputan.
4. Pengguna dapat menentukan lokasi penjemputan dimana saja dan dapat langsung sampai ke lokasi tujuan tanpa berganti moda transportasi lain.

Selain memiliki banyak kelebihan, transportasi online juga memiliki kekurangan seperti :

1. Legalitas transportasi *online* sebagai moda transportasi di Indonesia belum diakui secara resmi.
2. Tidak terdapat uji KIR pada transportasi *online*.

3. Permasalahan jaringan yang sering terjadi sehingga pada saat tertentu pemesanan tidak bisa dilakukan.
4. Peningkatan volume lalu lintas kendaraan karena banyaknya kendaraan mobil maupun motor pribadi yang beroperasi sebagai transportasi *online*.

Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi ridesharing yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi online. Kemudian diikuti dengan kemunculan Go Car, Grab Car, Grab Taxi, Go-BlueBird dan aplikasi berbasis *online* lainnya. Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di dapatkan, nyaman, cepat, dan murah.

Menurut Koran (Sindo, 2015), beberapa contoh perusahaan jasa transportasi taksi berbasis aplikasi *online* di Indonesia yaitu:

1. Go-Jek

Pada prinsipnya, aplikasi Go-Jek menyediakan jasa transportasi taksi Go-Car dan Go-Bluebird bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan taksi dari penumpang dengan jasa pengemudi taksi yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari OS

Android ataupun iOS, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja.

2. Grab

Grab merupakan aplikasi pemesanan taksi dengan induk perusahaan dari Malaysia. Dengan aplikasi ini menyediakan Grab Car dan Grab Taxi dimana masyarakat bisa memesan taksi untuk keperluan antar jemput dengan tarif standar yang ditetapkan sesuai argo. Layanan antar jemput bisa lebih cepat karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang sudah diunduh di *smartphone*.

3. Maxim

Maxim adalah Perusahaan jasa transportasi *online* asal Rusia, Maxim merambah pasar Indonesia. Sebelum masuk Indonesia, Maxim sudah beroperasi di 455 kota di 13 negara sejak 2014. layanan Maxim mulai dapat dipesan (diorder) melalui aplikasi mobile di sistem operasi iOS dan Android, maupun melalui taximaxim.com/id. Agar lebih mudah mengenali identitasnya, Maxim memiliki warna khas kuning, sedangkan kompetitornya Grab dan Go-Jek memiliki warna hijau. Dibandingkan dengan Grab dan Go-Jek, Maxim memiliki fitur untuk mengatur jadwal pengemudi (*driver*) datang menjemput.

F. Bus *Buy The Service*

Kebijaksanaan pemerintah yang logis untuk menjawab permasalahan dalam pengelolaan angkutan umum adalah perlunya reformasi sistem angkutan publik baik dari manajemen pengelolaannya maupun penyediaan sarana angkutan masal yang memadai sesuai dengan keinginan masyarakat yakni aman, nyaman, dan tepat waktu. Dengan demikian diperlukan manajemen transportasi berbasis *Buy the Service* sebagai berikut:

- 1) Tidak menggunakan sistem setoran.
- 2) Operator termasuk supir hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
- 3) Sopir, pemilik bus dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan km layanan.
- 4) Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti yang ditentukan.
- 5) Pelayanan transportasi bus dengan sistem *Buy the Service* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat. Jadi pertimbangan PAD perlu dikesampingkan.
- 6) Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.

Sutomo (2002) *Buy the Service* adalah sistem dimana perjalanan-perjalanan bus melayani trayek-trayek dibeli oleh pemerintah untuk kemudian pemerintah menjualnya kepada masyarakat dengan ongkos

yang ditetapkan. Sistem ini memindahkan resiko surplus atau defisit operasi dari tangan operator ke pemerintah. Sistem ini menjamin kualitas dan kuantitas pelayanan serta kendali yang baik dan fleksibilitas tinggi atas pelayanan kepada masyarakat.

Ogden (1995) menyatakan bahwa sistem *Buy The Service* merupakan pilihan sesuai yang memungkinkan penerapan competition for the market, karena kendali mutu dan operasi angkutan umum bisa sangat terkendali akibatnya operator angkutan umum dibayar bukan berdasarkan farebox revenue seperti yang sekarang berlaku. Dalam *Buy The Service* pemerintah turut serta mengambil resiko dalam hal pendapatan operasi tak menutup biaya operasinya. Resiko yang selama ini merupakan beban operator. Penerapan sistem *Buy The Service* adalah dengan cara pemerintah (sendiri atau melalui mekanisme/ badan yang ditunjuk) menempatkan diri diantara konsumen dan produsen. Dimana pemerintah (badan yang ditunjuk) akan mengumpulkan ongkos-ongkos yang dibayar konsumen lalu menggunakan uang itu untuk membeli secara “grosir” layanan angkutan yang dilaksanakan oleh operator. Karena pemerintah berperan sebagai perantara maka pemerintah akan menanggung resiko jika uang yang diterima dari konsumen tidak cukup untuk membayari layanan yang telah diselenggarakan oleh operator.

Sistem *Buy the Service* adalah langkah awal untuk melakukan reformasi angkutan umum bus kota seperti beberapa teori diatas bahwa sistem ini menempatkan pemerintah diantara operator dan konsumen.

Sehingga pemerintah menanggung resiko baik resiko surplus maupun defisit. Karena memang tujuan dari Pemerintah bukan mencari Pendapatan Asli Daerah, melainkan meningkatkan mutu transportasi angkutan umum Bus kota.