

SKRIPSI

**ANALISIS KEMAMPUAN DAN KEMAUAN MEMBAYAR
UNTUK PENENTUAN TARIF PADA ANGKUTAN SEWA
KHUSUS SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

**MUH. HARIZ IDHAM
D011 19 1006**



**PROGRAM STUDI SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS KEMAMPUAN DAN KEMAUAN MEMBAYAR UNTUK PENENTUAN TARIF PADA ANGKUTAN SEWA KHUSUS SEPEDA MOTOR DI MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

Muh. Hariz Idham
D011 19 1006

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 22 November 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmata, M.Si., M.Eng. Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng.
NIP 196404221993031001

Pembimbing Pendamping,



Ir. Hajrianti Yatmar, S.T., M.Eng
NIP 198807152018016001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. Muh. Wihardi Tjaronge, S.T., M.Eng
NIP 196805292002121002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;
Nama : Muh. Hariz Idham
NIM : D011191006
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{Analisis Kemampuan dan Kemauan membayar untuk penentuan tarif pada angkutan sewa khusus sepeda motor di Makassar}

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

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.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 26 September 2023

Yang Menyatakan



Hariz Idham

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan petunjuk-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir sebagai salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Tugas Akhir dengan judul “Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar untuk Penentuan Tarif pada Angkutan Sewa Khusus Sepeda Motor Di Kota Makassar” diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada pembaca dan penulis, Penyusunan Tugas Akhir ini merupakan hasil dari bimbingan, petunjuk, dan perhatian yang telah dilimpahkan oleh dosen pembimbing. Sehubungan dengan itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya, yaitu Bapak **Idham Jamaluddin** dan Ibu **Ipa Benggari** untuk doa, dukungan dan semangatnya yang telah diberikan selama ini.
2. Bapak **Prof. Dr.Eng Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT, IPM, AER.,** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. Bapak **Prof. Dr. Muh, Wihardi Tjaronge, S.T., M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. Bapak **Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng.Sc., Ph.D., IPU., ASEAN. Eng.** selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk memberikan bimbingan serta arahan dalam menyelesaikan penelitian dan penyusunan tugas akhir ini.
5. Ibu **Ir. Hajrianti Yatmar, S.T., M.Eng.,** selaku dosen pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktu dan tenaga untuk memberikan bimbingan serta arahan dalam menyelesaikan penelitian dan penyusunan tugas akhir ini.
6. Seluruh Dosen, Staf dan Karyawan Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

7. Saudara saya **Muh. Fadhil, Aisyah, Muh. Dede Raihan dan Amirah Aulia** yang telah banyak memberi semangat dalam proses penyelesaian tugas akhir saya.
8. Teman-teman angkatan 2019 teknik sipil yang telah membantu belajar bersama menyelesaikan setiap tugas yang diberikan selama perkuliahan.
9. Teman-teman Ds Mustafa, Fazil, Rama, Yayat, Taufiq, Didi, Davi, Rifki, Adam, Patriot, Michael, Adrian, Aman dan Fandi yang telah membantu dan memotivasi saya selama perkuliahan dan Penyelesaian tugas akhir.
10. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu dengan semua bantuan dan support-nya sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Kritik dan saran mengenai penelitian Tugas Akhir ini sangat diharapkan. Semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

Gowa, Agustus 2023

penulis

ABSTRAK

MUH.HARIZ IDHAM. Judul Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar untuk Penentuan Tarif Angkutan Sewa Khusus Sepeda Motor di Kota Makassar (dibimbing oleh Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng. Sc., Ph. D., IPU., ASEAN. Eng. dan Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng.)

Pada zaman modern seperti sekarang ini, banyak sekali jenis moda transportasi yang dimanfaatkan sebagai lahan usaha untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, salah satunya adalah sepeda motor sebab pelayanannya cepat. Di sisi lain perkembangan teknologi semakin pesat membuat masyarakat membuat inovasi terhadap jasa angkutan ini agar lebih mudah diakses hanya dengan smartphone. Alhasil ada beberapa perusahaan yang bergerak di jasa angkutan motor *online* sampai saat ini. Permasalahan pertumbuhan penduduk yang disertai dengan pertumbuhan aktifitas ekonomi membuat transportasi perkotaan semakin berkembang, maka dari itu butuh perancangan transportasi yang baik setiap waktu, salah satu faktor penting perancangan yang baik adalah tarif. Penentuan tarif yang ideal harus dilihat dari daya beli penumpang transportasi yaitu kemampuan dan kemauan membayar jasa angkutan agar tarif yang ditetapkan diterima masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik penumpang angkutan, mengetahui tarif kemampuan dan kemauan membayar jasa angkutan dan penentuan tarif jasa angkutan motor *online* Kota Makassar. Metode penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif melalui wawancara secara langsung memakai kuesioner maupun penyebaran kuesioner secara *online* terkait penumpang angkutan motor *online* untuk memperoleh karakteristik individu, karakteristik perjalanan dan kemampuan dan kemauan membayar jasa angkutan lalu diolah dalam bentuk angka. Dari data karakteristik penumpang, karakteristik perjalanan penumpang dan kemampuan dan kemauan membayar penumpang jasa angkutan motor *online* diperoleh nilai rata-rata *ATP* dan *WTP* pengguna angkutan yaitu masing-masing Rp. 4.456 dan Rp. 4.188. Sehingga dalam penentuan tarif yang ideal berdasarkan *ATP* dan *WTP* responden pengguna angkutan ini didapatkan Rp. 2.940 per-km dengan jumlah responden sebesar 83%.

Kata Kunci: Kemampuan Membayar, Kemauan Membayar, *Motor Online*, Tarif

ABSTRACT

MUH. HARIZ IDHAM. *Judul Analysis of Ability to pay and Willingness to pay for determining special motorbike rental transportation rates in the city of Makassar (supervised by Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si., M.Eng. Sc., Ph. D., IPU., ASEAN. Eng. and Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng.)*

In modern times like today, many types of modes of transportation are used as business areas to increase economic growth and support the implementation of national development, one of which is motorbikes because the service is fast. On the other hand, technological developments are increasingly rapidly making people make innovations to this transportation service so that it is more accessible only with a smartphone. So there are several companies operating in online motorbike transportation services to date. The problem of population growth accompanied by growth in economic activity makes urban transportation more developed, therefore it is necessary to have good transportation design every time, one of the important factors of good design is tariffs. Determination of the ideal fare must be seen from the purchasing power of transportation passengers, namely the ability and willingness to pay for transportation services so that the rates set are acceptable to the public. This study aims to determine the characteristics of transport passengers, determine the tariffs of the ability and willingness to pay for transportation services and determine the tariffs for online motorbike transportation services in the city of Makassar. This research method was carried out using a quantitative descriptive method through in-person interviews using questionnaires and distributing online questionnaires related to online motorcycle transport passengers to obtain individual characteristics, travel characteristics and the ability and willingness to pay for transportation services and then processed in numbers. From data on passenger characteristics, passenger travel characteristics and the ability and willingness to pay for online motorbike transportation service passengers, the average ATP and WTP values of transport users are obtained, namely Rp. 4,456 and Rp. 4,188. So, in determining the ideal tariff based on the ATP and WTP of respondents using this transport, we get Rp. 2,940 km with the number of respondents being 83%.

Keywords: *Ability To Pay, Willingness To Pay, Motorbike Online, Cost*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	4
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1 Transportasi.....	6
2.2 Transportasi <i>Online</i>	8
2.3 Transportasi motor <i>online</i>	9
2.4 Angkutan Sewa Khusus	11
2.5 Tarif.....	12
2.6 Daya Beli penumpang	13
2.7 Populasi, Sampel dan Teknik Sampel.....	16
2.8 Uji Statistik Data.....	18
BAB 3 METODE PENELITIAN/PERANCANGAN	21
3.1 Tahapan Penelitian.....	21
3.2 Lokasi Penelitian.....	23
3.3 Jenis Data Penelitian	23
3.4 Jenis Penelitian.....	24
3.5 Penentuan Sampel	24
3.6 Instrumen Penelitian.....	25
3.7 Teknik Pengumpulan Data	26
3.8 Metode Analisa Data.....	27
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1 Karakteristik Pengguna Angkutan Sewa Khusus Sepeda Motor	30
4.2 Hubungan Karakteristik Individu terhadap Karakteristik Perjalanan Penumpang Angkutan Sewa Khusus di Kota Makassar	44
4.3 Analisis nilai <i>Ability to pay (ATP)</i> dan <i>Willingness to pay (WTP)</i> Pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar	61
4.4 Penentuan Tarif berdasarkan Nilai ATP dan WTP Penumpang Angkutan Sewa Khusus Sepeda Motor di Kota Makassar	72

4.5 Uji Statistik Data.....	74
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	76
5.1 Kesimpulan	76
5.2 Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA	78

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Diagram jumlah Responden terhadap Umur	30
Gambar 2. Diagram Distribusi Responden terhadap Jenis Kelamin.....	31
Gambar 3. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	32
Gambar 4. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	33
Gambar 5. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Penghasilan	33
Gambar 6. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	34
Gambar 7. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Jenis kendaraan yang dimiliki	35
Gambar 8. Diagram Jumlah Responden Berdasarkan Jumlah kendaraan mobil yang dimiliki (<i>per-unit</i>)	36
Gambar 9. Diagram jumlah responden berdasarkan jumlah motor yang dimiliki	37
Gambar 10. Diagram jumlah responden berdasarkan asal perjalanan	38
Gambar 11. Diagram jumlah responden berdasarkan tujuan perjalanan	39
Gambar 12. Diagram jumlah responden berdasarkan biaya perjalanan.....	40
Gambar 13. Diagram jumlah responden terhadap waktu perjalanan	41
Gambar 14. Diagram Jumlah responden berdasarkan jarak perjalanan.....	42
Gambar 15. Diagram jumlah responden terhadap transportasi rutin yang digunakan	43
Gambar 16. Diagram jumlah responden berdasarkan alternatif kendaraan yang digunakan	44
Gambar 17. Diagram Hubungan Jenis Kelamin responden dengan biaya perjalanan	45
Gambar 18. Diagram Hubungan usia responden dengan biaya perjalanan	45
Gambar 19. Diagram Hubungan pendidikan responden dengan biaya perjalanan	46
Gambar 20. Diagram Hubungan pekerjaan responden dengan biaya perjalanan	47
Gambar 21. Diagram hubungan penghasilan responden dengan biaya perjalanan	48
Gambar 22. Diagram Hubungan Jenis kendaraan responden dengan biaya perjalanan	49
Gambar 23. Diagram Hubungan kepemilikan mobil responden dengan biaya perjalanan	50
Gambar 24. Diagram Hubungan kepemilikan motor responden dengan biaya perjalanan	50
Gambar 25. Diagram Hubungan Jenis Kelamin responden dengan jarak perjalanan	51
Gambar 26. Diagram Hubungan umur responden dengan jarak perjalanan	52
Gambar 27. Diagram Hubungan jenis pendidikan responden dengan jarak perjalanan	52

Gambar 28. Diagram Hubungan Jenis pekerjaan responden dengan jarak perjalanan	53
Gambar 29. Diagram Hubungan Jenis penghasilan responden dengan jarak perjalanan	54
Gambar 30. Diagram Hubungan Jenis Kendaraan yang dimiliki responden dengan jarak perjalanan.....	54
Gambar 31. Diagram Hubungan kepemilikan mobil responden dengan jarak perjalanan	55
Gambar 32. Diagram Hubungan kepemilikan motor responden dengan jarak perjalanan	55
Gambar 33. Diagram Hubungan Jenis Kelamin responden dengan waktu perjalanan	56
Gambar 34. Hubungan usia responden dengan waktu perjalanan	57
Gambar 35. Diagram Hubungan Jenis pendidikan responden dengan waktu perjalanan	57
Gambar 36. Diagram Hubungan Jenis pekerjaan responden dengan waktu perjalanan	58
Gambar 37. Diagram Hubungan penghasilan responden dengan waktu perjalanan	59
Gambar 38. Diagram Hubungan Jenis Kendaraan responden dengan waktu perjalanan	59
Gambar 39. Diagram Hubungan kepemilikan mobil responden dengan waktu perjalanan	60
Gambar 40. Hubungan kepemilikan motor responden dengan waktu perjalanan	61
Gambar 41. Diagram alokasi biaya transportasi per-bulan.....	62
Gambar 42. Diagram alokasi biaya transportasi motor <i>online</i> per-bulan	63
Gambar 43. Diagram frekuensi perjalanan jasa motor <i>online</i>	64
Gambar 44. Diagram tarif awal kesediaan membayar jasa angkutan motor <i>online</i>	66
Gambar 45. Diagram tarif yang ingin ditambahkan setelah peningkatan pelayanan.....	66
Gambar 46. Diagram tarif setelah peningkatan pelayanan	67
Gambar 47. Diagram jenis peningkatan pelayanan angkutan motor <i>online</i>	68
Gambar 48. Total Biaya di Lapangan	71
Gambar 49. Kurva nilai ATP–WTP per km	73

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah responden berdasarkan Umur	30
Tabel 2. Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin	31
Tabel 3. Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	31
Tabel 4. Jumlah Responden berdasarkan jenis pendidikan.....	32
Tabel 5. Jumlah responden berdasarkan jenis penghasilan.....	33
Tabel 6. Jumlah Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	34
Tabel 7. Jumlah responden berdasarkan jenis kendaraan yang dimiliki	35
Tabel 8. Jumlah reponden berdasarkan jumlah kendaraan mobil (<i>per-unit</i>).....	36
Tabel 9. Jumlah responden berdasarkan jumlah kendaraan motor yang dimiliki (<i>per-unit</i>).....	36
Tabel 10. jumlah responden berdasarkan asal perjalanan	37
Tabel 11. Jumlah responden berdasarkan tujuan perjalanan.....	38
Tabel 12. Jumlah responden berdasarkan biaya perjalanan	39
Tabel 13. Jumlah responden berdasarkan waktu perjalanan	40
Tabel 14. jumlah responden berdasarkan jarak perjalanan	41
Tabel 15. jumlah responden berdasarkan transportasi rutin yang digunakan	42
Tabel 16. jumlah responden berdasarkan alternatif kendaraan yang digunakan ..	43
Tabel 17. Hubungan jenis kelamin antara dengan biaya perjalanan	44
Tabel 18. Hubungan Usia Responden terhadap biaya perjalanan	45
Tabel 19. hubungan antara jenis pendidikan dengan biaya perjalanan	46
Tabel 20. Hubungan antara jenis pekerjaan dengan biaya perjalanan	47
Tabel 21. Hubungan antara jenis penghasilan dengan biaya perjalanan.....	48
Tabel 22. Hubungan antara jenis kendaraan dengan biaya perjalanan	49
Tabel 23. hubungan antara kepemilikan mobil dengan biaya perjalanan	49
Tabel 24. Hubungan antara kepemilikan motor dengan biaya perjalanan	50
Tabel 25. Hubungan antara jenis kelamin dengan jarak perjalanan.....	51
Tabel 26. Hubungan antara Umur responden dengan jarak perjalanan	51
Tabel 27. Hubungan antara jenis pendidikan responden dengan jarak perjalanan	52
Tabel 28. Hubungan jenis pekerjaan responden dengan jarak perjalanan	53
Tabel 29. Hubungan antara Penghasilan Responden dengan Jarak Perjalanan	53
Tabel 30. Hubungan jenis kendaraan dengan jarak perjalanan.....	54
Tabel 31. Hubungan antara kepemilikan mobil dengan jarak perjalanan.....	55
Tabel 32. Hubungan antara kepemilikan motor dengan jarak perjalanan.....	55
Tabel 33. hubungan antara jenis kelamin dengan waktu perjalanan.....	56
Tabel 34. Hubungan antara umur responden dengan waktu perjalanan	56
Tabel 35. Hubungan antara jenis pendidikan dengan waktu perjalanan	57
Tabel 36. Hubungan antara jenis pekerjaan responden dengan waktu perjalanan	58
Tabel 37. Hubungan antara jenis penghasilan responden dengan waktu perjalanan	58
Tabel 38. Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki terhadap waktu perjalanan	59

Tabel 39. Hubungan antara Kepemilikan Mobil dengan Waktu Perjalanan.....	60
Tabel 40. Hubungan antara Kepemilikan Motor (per-unit) dengan Waktu Perjalanan	60
Tabel 41. Rekapitulasi penghasilan per-bulan pengguna angkutan motor <i>online</i>	61
Tabel 42. Rekapitulasi biaya transportasi per-bulan	62
Tabel 43. Rekapitulasi biaya transportasi <i>online</i> per-bulan	63
Tabel 44. Rekapitulasi Frekuensi Penggunaan Transportasi <i>Online</i> perbulan	64
Tabel 45. Analisis Nilai <i>Ability to pay (ATP)</i> berdasarkan pekerjaan	65
Tabel 46 . Rekapitulasi tarif yang sedia dikeluarkan	65
Tabel 47. rekapitulasi tarif yang ingin ditambahkan untuk peningkatan pelayanan.....	66
Tabel 48. Tarif setelah peningkatan pelayanan.....	67
Tabel 49. Jenis Peningkatan Pelayanan Angkutan Motor <i>Online</i>	68
Tabel 50. Perhitungan nilai <i>WTP</i> berdasarkan pekerjaan responden	69
Tabel 51. Nilai <i>WTP</i> setelah peningkatan pelayanan	69
Tabel 52. Hubungan nilai <i>ATP</i> , <i>WTP</i> dan tarif yang berlaku.....	70
Tabel 53. Nilai rata-rata <i>ATP</i> dan Persentase	72
Tabel 54. Nilai rata-rata <i>WTP</i> dan Persentase	72
Tabel 55 . Uji validitas	74
Tabel 56. Uji Reabilitas.....	75

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
Ix	Penghasilan per-bulan responden
Pp	Persentase biaya untuk transportasi per bulan dari tingkat penghasilan
Pt	Persentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan
Tr	Total frekuensi perjalanan per bulan
n	Jumlah sampel
e	Tingkat kesalahan maksimum yang dapat ditolerir
Z	Tingkat keyakinan yang digunakan
P	Estimasi proporsi
<i>ATP</i>	<i>Ability To Pay</i>
<i>WTP</i>	<i>Willingness To Pay</i>
Rp	Rupiah
Km	Kilometer
KP	Keputusan Menteri Perhubungan
<i>SPSS</i>	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian.....	80
Lampiran 2 Data perhitungan ATP dan WTP.....	82
Lampiran 3 R-tabel	86
Lampiran 4 Dokumentasi Penelitian.....	87

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memainkan peran yang sangat penting dalam rutinitas sehari-hari kita. Ini tidak hanya memfasilitasi pergerakan kita dari satu lokasi ke lokasi yang lain dengan cepat dan efisien, tetapi juga memberikan beragam manfaat yang besar bagi kehidupan kita, dengan kata lain transportasi merupakan bagian integral dari aktivitas harian kita. Pada zaman *modern* seperti sekarang ini, banyak sekali jenis moda transportasi yang dimanfaatkan sebagai lahan usaha untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan menunjang pelaksanaan pembangunan nasional. Dan transportasi yang paling banyak digunakan dalam beberapa tahun terakhir di berbagai negara termasuk Indonesia yakni sepeda motor, karena jasa transportasi ini memiliki pelayanan yang cepat dan terjangkau hampir di semua kalangan ekonomi (Karim dan Sunarta, 2023).

Di sisi lain perkembangan teknologi yang kian pesat, membuat orang-orang memanfaatkannya sebagai peningkatan pelayanan melalui kemudahan mengakses jasa transportasi. Dari hasil kemajuan teknologi transportasi terciptalah sebuah inovasi baru di bidang transportasi berupa transportasi berbasis online. Hal ini juga dimanfaatkan oleh transportasi khusus sepeda motor, sehingga terciptanya sebuah aplikasi pelayanan jasa transportasi *online*, seperti Grab, Maxim, dan Gojek. Transportasi khusus sepeda motor ini telah mengalami pertumbuhan pesat dalam beberapa tahun terakhir. Konsep ini menggabungkan teknologi aplikasi seluler dengan sepeda motor pribadi pengemudi untuk menyediakan layanan transportasi yang mudah, cepat, dan terjangkau kepada masyarakat (Fitriani, 2018).

Penyebaran luas smartphone dan akses internet yang semakin mudah, Hal ini memungkinkan para pengguna untuk dengan cepat dan mudah memesan layanan transportasi dengan hanya menggunakan aplikasi yang terpasang di ponsel mereka. Banyak penduduk kota yang membutuhkan akses transportasi yang efisien dan cepat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Dalam beberapa kasus, transportasi umum yang ada tidak fleksibel dalam menjangkau berbagai tempat dan inilah yang membuat layanan transportasi sepeda motor *online* menjadi pilihan

yang menarik. Keuntungan lain dari transportasi sepeda motor *online* adalah kemudahan penggunaan dan kenyamanan. Pengguna dapat memesan sepeda motor dengan cepat melalui aplikasi, menentukan titik penjemputan dan tujuan, serta mengetahui perkiraan biaya sebelum melakukan perjalanan. Selain itu, pengguna juga dapat melacak perjalanan mereka secara real-time melalui fitur pelacakan di aplikasi, sehingga mereka dapat memantau posisi pengemudi dan perkiraan waktu kedatangan (Anwar dan Ferdila, 2021).

Sistem transportasi ini memiliki keterkaitan yang erat dengan kondisi sosial ekonomi. Pertumbuhan industri transportasi yang berkelanjutan akan mendorong pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Secara keseluruhan, transportasi memiliki dampak positif yang berkelanjutan terhadap perkembangan ekonomi masyarakat dalam jangka waktu yang lebih panjang. Pertumbuhan populasi dan aktivitas ekonomi yang terus berkembang telah memicu pertumbuhan sistem transportasi perkotaan di Makassar. Kebutuhan transportasi masyarakat Makassar juga semakin meningkat dan bervariasi. Karena pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh pembangunan transportasi, maka dari itu perlunya perencanaan terkait jasa transportasi khususnya angkutan sepeda motor berbasis *online* sebab angkutan ini lagi populer atau lagi banyak peminatnya (Saputri, 2019). Salah satu faktor penting dalam perencanaan angkutan sepeda motor adalah tarif. Dalam menentukan tarif yang ideal dibutuhkan pertimbangan tentang kesejahteraan penumpang sebagai pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor dan pengemudi sebagai penyedia jasa. Hal ini bertujuan agar kedua belah pihak tidak merasa dirugikan dalam proses penggunaan layanan tersebut. Ada beberapa metode yang dilakukan untuk menetapkan tarif angkutan. Salah satunya adalah dengan *Ability to pay* (ATP) kemampuan membayar jasa pelayanan yang diterimanya sesuai penghasilan yang didapat, *Willingness to pay* (WTP) kemauan/kesediaan pengguna untuk membayar atas jasa yang diperoleh (Kadarini, Suyono dan Zohra, 2019).

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul :

**“ANALISIS KEMAMPUAN DAN KEMAUAN MEMBAYAR UNTUK
PENENTUAN TARIF PADA ANGKUTAN SEWA KHUSUS SEPEDA
MOTOR DI KOTA MAKASSAR”**

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.
2. Berapa besar nilai Kemampuan (ATP) dan Kemauan Membayar (WTP) pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.
3. Berapa besaran penentuan tarif yang ideal berdasarkan tingkat kemampuan dan kemauan pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis karakteristik responden terkait angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.
2. Menganalisis nilai tarif kemampuan dan kemauan masyarakat untuk membayar angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.
3. Menganalisis tarif yang ideal berdasarkan tingkat kemampuan dan kemauan pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Dari hasil penelitian ini dapat memberikan masukan kepada perusahaan atau pihak penyedia layanan dalam menentukan tarif yang ideal terhadap angkutan sewa khusus sepeda motor di Kota Makassar.
2. Menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam bidang transportasi khususnya menganalisis Kemampuan (ATP) dan Kemauan Membayar (WTP) pengguna angkutan sewa khusus.
3. Dapat memberikan bahan ilmu pengetahuan tentang Kemampuan dan Kemauan membayar pengguna jasa dalam menentukan tarif yang ideal pada angkutan sewa khusus.

1.5 Batasan Masalah

Untuk mempermudah pemahaman terkait penelitian ini maka dilakukan beberapa batasan yang merupakan lingkup dari penelitian ini :

- a) Objek penelitian hanya dilakukan pada pengguna angkutan sewa khusus sepeda motor yang berbasis *online* berupa Grab, Maxim, Gojek.
- b) Kelompok yang diteliti ialah masyarakat Kota Makassar.
- c) Penelitian dilakukan pada bulan Juli-Agustus 2023.
- d) Penelitian menggunakan metode kuesioner pada masyarakat yakni dengan wawancara secara langsung maupun penyebaran kuesioner secara *online*.
- e) Pengelolaan data menggunakan aplikasi *Microsoft Excel* dan *SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)*.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan Sistematika penulisan Skripsi ini diupayakan secara berurutan yang dapat memberikan suatu gambaran yang mewakili tujuan dan sasaran dari skripsi ini. Secara garis besar skripsi ini disusun dalam lima bab, yaitu:

Bab 1. Pendahuluan

Pada bab ini akan menguraikan latar belakang penulisan, maksud dan tujuan penulisan, pembatasan masalah, dan sistematika penulisan.

Bab 2. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan menjelaskan tentang teori yang berhubungan dengan penelitian dan metode analisis yang akan digunakan dalam menyelesaikan masalah.

Bab 3. Metodologi Penelitian

Pada bab ini akan menjelaskan tentang metode penelitian yang akan digunakan dalam pengumpulan, penentuan sampel, pengolahan data, dan langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisis data untuk mencapai tujuan penelitian.

Bab 4. Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini akan menunjukkan tentang hasil analisa data dan menjelaskan data yang diolah untuk bisa menjawab masalah-masalah yang diangkat peneliti terkait penelitian yang dilakukan.

Bab 5. Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya dengan saran mengenai kekurangan penelitian penulis untuk penelitian selanjutnya agar penelitian yang dilakukan menjadi lebih baik dari sebelumnya.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi merupakan perpindahan atau usaha untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu. Dalam penyelenggaraan transportasi dibutuhkan komponen penunjang guna terselenggaranya suatu sistem transportasi. Komponen sistem transportasi meliputi (Miro, 2011):

- a. Prasarana yaitu tempat pergerakan alat transportasi (jalur gerak/jalan, terminal)
- b. Sarana yaitu alat transportasi (kendaraan, kapal, pesawat)
- c. Sistem pengoperasian yaitu sistem pengaturan, pengelolaan dan pengoperasian (sistem manajemen).
- d. Obyek yang diangkut atau dipindahkan (manusia dan barang)
- e. Titik temu jalur gerak/simpul (*node*) yaitu tempat pertemuan jalur pergerakan (contoh: persimpangan sebidang, wesel, pertemuan jalur pelayaran dan penerbangan).

Fungsi transportasi

Secara umum kegunaan transportasi dapat dikelompokkan menjadi; peranan transportasi dalam peradaban manusia, peranan transportasi dalam ekonomi, peranan transportasi dalam sosial, peranan transportasi dalam politik. Dalam bagian ini secara singkat akan dibahas sebagai berikut (Miro, 2011) :

1. Dalam bidang peradaban manusia

Perkembangan peradaban manusia akan tergambar jelas dari perkembangan aktifitas sosial ekonominya. Zaman primitif, manusia tidak begitu mementingkan pelayanan transportasi ini karena pada waktu itu barang dan jasa yang dibutuhkan belum beragam dan relatif sederhana cukup diangkut dengan tenaga sendiri disamping bentuk kehidupan manusia pada saat itu berpindah-pindah untuk mencari apa yang dibutuhkan. Tetapi sekarang, kebutuhan hidup telah semakin beragam dan objek pemuas kebutuhan pun berpecah serta gaya hidup manusia pun

telah cenderung menetap, maka disini transportasi dan peningkatan teknologinya semakin diperlukan.

2. Dalam bidang ekonomi

Dari aspek ekonomi, transportasi sangat jelas manfaatnya dalam proses produksi, distribusi dan pertukaran kelebihan. Dalam proses produksi, semua faktor-faktor produksi, tentu tidak akan ada pada suatu tempat, melainkan terdapat di banyak tempat. Untuk menyatukan agar dapat diproses menjadi barang kebutuhan akhir, transportasi memainkan peranan penting, mempermudah dan mempercepat tersedianya faktor produksi itu pada satu tempat yang kita inginkan. Begitu pula dalam proses penyebaran barang dan jasa akhir, transportasi dapat memindahkan suatu barang ke daerah yang miskin faktor produksi untuk menghasilkan barang akhir tersebut sehingga pemerataan barang dan jasa ke semua daerah dapat terjamin. Kemudian dalam hal pertukaran keahlian, transportasi berperan mengangkut orang yang ahli ke suatu daerah dimana tidak terdapat tenaga ahli seperti mengangkut dokter ke daerah-daerah yang tidak ada fakultas kedokterannya. Sedangkan dalam penciptaan barang dari bahan material ke barang konsumsi, transportasi dapat membawa bahan material menuju pabrik tempat proses produksi, selanjutnya membawanya pulang ke pasar untuk diperdagangkan.

3. Dalam bidang sosial

Peranan transportasi dalam aktifitas sosial masyarakat, lebih banyak terlihat bagaimana transportasi dapat mempermudah kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan kegiatan non ekonomi yang menyangkut hubungan kemanusiaan. Hubungan kemanusiaan ini dapat bersifat resmi seperti hubungan antar lembaga pemerintahan dan swasta, dan dapat pula bersifat tidak resmi seperti hubungan kekeluargaan. Untuk hubungan kemanusiaan ini transportasi dapat memberikan dukungan kemudahan seperti; pertukaran informasi, rekreasi, pelayanan perorangan/kelompok, rumah sakit, mengunjungi kerabat, ketempat tempat pertemuan dan perjalanan sosial lainnya.

4. Dalam bidang politik

Faktor geografis negara Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi dapat mendukung usaha persatuan nasional, usaha peningkatan pelayanan yang lebih merata keseluruh penjuru tanah air, usaha pengamanan negara dari serangan

luar dan lebih penting transportasi dapat memindahkan masyarakat korban bencana alam.

2.2 Transportasi *Online*

Pengertian transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatannya baik itu transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi online adalah salah satu bentuk kegiatan lalu lintas dan alat transportasi yang memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi), dengan perkembangan teknologi saat ini mempermudah pengguna untuk menggunakan transportasi *online* dengan cara memesan di aplikasi tersebut. Transportasi online sudah tersedia pada smartphone konsumen. Pada aplikasi juga tersedia seluruh identitas pengemudi secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi sehingga menciptakan rasa aman (Inas, 2021).

Menurut Hestanto adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah sebagai berikut:

1. Praktis dan mudah digunakan

Transportasi *online* praktis dan mudah digunakan karena layanan jasa transportasi ini cukup menggunakan aplikasi smart phone yang terhubung dengan jaringan internet, untuk proses pemesanannya.

2. Transparan

Transportasi *online* dinilai lebih transparan dimana aplikasi online ini memungkinkan pengguna jasa mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi secara detail termasuk biaya yang harus dikeluarkan untuk perjalanan.

3. Lebih aman dan dapat dipercaya

Transportasi *online* lebih aman dan dapat dipercaya karena para pengemudi sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi sehingga dapat meminimalisir resiko kejahatan yang terjadi. Selain itu transportasi ini dilengkapi dengan perlengkapan berkendara (seperti helm) yang sesuai

dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko akibat kecelakaan.

4. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi

Terdapat perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* yang memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi. Hal ini menjadi daya tarik tersendiri bagi penguji transportasi *online*.

Adapun kekurangan dari jasa transportasi *online* ini diantaranya :

1. Legalitas transportasi *online* sebagai moda transportasi di Indonesia belum diakui secara resmi.
2. Tidak terdapat uji KIR atau bias disebut uji kendaraan sebagai tanda bahwa kendaraan tersebut layak digunakan 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*.

2.3 Transportasi motor *online*

Transportasi motor *online* atau ojek *online* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor dikendarai dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran (Fitriani, 2018).

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi Sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.

Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan *door to door*, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Keberadaan ojek sepeda motor sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Ojek sepeda motor dikatakan sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor roda dua (Anwar dan Ferdila, 2021).

- Transportasi yang ada di Indonesia

Kemunculan dari maraknya armada transportasi online ini dipelopori oleh Go-Jek yang diberi nama yaitu GoRide, tepatnya pada tahun 2010. Nadiem Makarim, salah satu pendiri GoJek, melihat bahwa solusi untuk membenahi layanan transportasi di Jakarta sangat diperlukan. Permasalahan yang terlihat bukan hanya kemacetan, melainkan juga tarif ojek yang “tidak wajar” mahal. Ide dari bisnis ini juga berasal dari Kompetisi Wirausaha Muda Indonesia dan Global Enterpreunership Program Indonesia. Ide ini kemudian direalisasikan menjadi sebuah start up yang berbasis teknologi untuk operasionalnya. Selanjutnya muncul GrabTaxi di Indonesia pada tahun 2014. Awalnya GrabTaxi hanya sebagai penyedia platform yang menghubungkan taksi of line dengan konsumen. Namun melihat potensi pasar dari transportasi motor dan mobil (bukan taksi), Grab kemudian mengembangkan ranah bisnisnya dengan memberi nama GrabBike untuk ojek motornya. Untuk saat ini, Grab merupakan pesaing kuat dari Go-Jek.

Transportasi online lainnya yang juga ikut menjadi pesaing dari gojek, grab adalah maxim. Maxim merupakan perusahaan jasa di bidang transportasi online. Maxim muncul di Indonesia pada tahun 2018, yang dimana kota Jakarta menjadi tempat pertama kali munculnya maxim sebagai transportasi online. Munculnya perusahaan maxim sempat menjadi suatu permasalahan bagi ojek online lainnya di karenakan perusahaan ini menaruh tarif lebih murah dari pada ojek online lainnya, sehingga perusahaan ini sempat di blokir oleh Kemenkominfo di salah satu daerah yaitu Solo di karenakan menaruh tarif sangat rendah. Namun seiring dengan berjalannya waktu perusahaan maxim di daerah tersebut kembali beroperasi, dan di beberapa daerah khususnya di Bandung maxim terus beroperasi dan menjadi layanan transportasi yang diminati oleh Masyarakat (Fitriani, 2018).

2.4 Angkutan Sewa Khusus

Angkutan sewa khusus adalah layanan transportasi yang disediakan oleh individu atau perusahaan dengan menggunakan kendaraan bermotor untuk mengangkut penumpang atau barang sesuai dengan permintaan. Layanan ini berbeda dengan angkutan umum yang memiliki rute tetap dan jadwal tertentu. Dalam angkutan sewa khusus, pengguna dapat memesan layanan transportasi sesuai kebutuhan mereka.

Beberapa ciri utama dari angkutan sewa khusus meliputi:

1. **Permintaan Khusus:** Layanan ini diaktifkan berdasarkan permintaan dari pengguna. Pengguna dapat memesan transportasi sesuai dengan lokasi dan waktu yang mereka tentukan.
2. **Kendaraan Pribadi:** Pengemudi yang menyediakan layanan angkutan sewa khusus biasanya menggunakan kendaraan pribadi mereka sendiri, yang bisa berupa mobil, motor, atau jenis kendaraan lainnya.
3. **Tidak dalam Trayek Tetap:** Berbeda dengan angkutan umum yang memiliki rute tetap, angkutan sewa khusus tidak terikat pada rute atau jadwal tertentu.
4. **Fleksibilitas:** Layanan ini menawarkan fleksibilitas dalam hal rute, jadwal, dan tujuan. Pengguna dapat mengatur sendiri tujuan perjalanan mereka.
5. **Pembayaran:** Biasanya layanan ini dikenakan biaya berdasarkan jarak perjalanan atau waktu yang ditempuh, dan pengguna membayar sesuai dengan kesepakatan atau perhitungan tarif yang berlaku.
6. **Platform Digital:** Di era digital, banyak layanan angkutan sewa khusus dapat diakses melalui platform digital, seperti aplikasi smartphone, yang memungkinkan pengguna memesan layanan dengan mudah.
7. **Keamanan dan Kenyamanan:** Pengemudi angkutan sewa khusus umumnya memberikan perhatian terhadap keamanan dan kenyamanan penumpang, serta fleksibilitas dalam hal layanan yang disediakan.

Angkutan sewa khusus, seperti ojek online atau layanan taksi daring, telah menjadi semakin populer dengan kemajuan teknologi dan perubahan dalam pola mobilitas masyarakat. Dalam berbagai negara, regulasi dan aturan terkait angkutan sewa khusus dapat bervariasi, dan pemerintah sering kali mengeluarkan kebijakan untuk mengatur layanan ini demi kepentingan publik dan keselamatan.

Pemerintah Indonesia telah mengatur layanan ojek online (ojol) melalui berbagai peraturan dan regulasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Layanan ojol di Indonesia diatur sebagai bentuk angkutan sewa khusus. Berikut ini adalah beberapa informasi yang relevan terkait dengan hal ini (Dinas Perhubungan, 2017):

1. Peraturan Kementerian Perhubungan (Permenhub) No. 26 Tahun 2017: Peraturan ini mengatur mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam regulasi ini, ojek online diatur sebagai angkutan sewa khusus yang memungkinkan pengemudi ojol menggunakan kendaraan pribadi mereka untuk mengangkut penumpang atau barang. Peraturan ini menyebutkan persyaratan, pembatasan, dan tata cara operasional bagi pengemudi ojol.
2. Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek (Permenhub No. 108 Tahun 2017): Peraturan ini menetapkan tata cara pelaksanaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor yang tidak beroperasi dalam trayek. Ini melibatkan persyaratan untuk izin operasional, kendaraan yang digunakan, pengemudi, dan hal-hal lain yang terkait dengan aspek teknis operasional.
3. Sertifikasi Pelatihan Pengemudi Transportasi Online: Pemerintah juga mewajibkan para pengemudi ojol untuk mengikuti pelatihan tertentu dan memperoleh sertifikat sebagai syarat untuk beroperasi.

Dengan demikian, berdasarkan peraturan dan regulasi tersebut, ojek online di Indonesia dianggap sebagai bentuk angkutan sewa khusus.

2.5 Tarif

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan pada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam rupiah. Penetapan tarif dimasukkan untuk mendorong terciptanya penggunaan prasarana dan sarana pengangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan (Departemen Perhubungan, 2002).

Dalam penerapan tarif harus melibatkan tiga belah pihak, yaitu (Tamin dkk, 1999):

- a. Penyedia jasa transportasi (*operator*), tarif merupakan besarnya harga dari jasa yang diberikan.
- b. Pengguna jasa transportasi (*user*), tarif merupakan biaya yang harus dikeluarkan apabila menggunakan jasa transportasi.
- c. Pemerintah (*regulator*), sebagai pihak yang menentukan tarif resmi. Besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan daerah pada sektor transportasi.

Tarif angkutan motor *online*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 bahwa tarif penggunaan jasa transportasi sepeda motor berbasis aplikasi ditetapkan untuk batas atas Rp. 2.300 /km dan batas bawah Rp.2.750 /km.

2.6 Daya Beli penumpang

1. Ability to pay (ATP)

Kemampuan membayar (*Ability To Pay*) adalah kemampuan seseorang dalam membayar jasa pelayanan yang telah diterima berdasarkan nilai pendapatan yang dianggap logis/ideal. Pendekatan dalam analisis *ATP* adalah jumlah alokasi biaya transportasi yang diperoleh dari nilai pendapatan yang diterima. Menurut Tamin (1999).

Faktor yang mempengaruhi *ATP* antara lain:

1. Besaran Penghasilan
2. Alokasi biaya untuk transportasi
3. Alokasi biaya untuk jasa transportasi *online*
4. Intensitas/Frekuensi perjalanan

Dengan menggunakan pendekatan household budget, maka nilai *ATP* dapat dianalisis dengan rumus berikut. (Button, 1982)

$$ATP = \frac{I_x \cdot P_p \cdot P_t}{T_r} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana =

ATP : kemampuan membayar penumpang angkutan motor *online*

I_x : tingkat penghasilan penumpang per bulan (Rp/bulan)

P_p : persentase biaya untuk transportasi per bulan dari tingkat penghasilan (%)

P_t : persentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan *online* (%)

Tr : Total panjang perjalanan penumpang per bulan

2. *Willingness to pay (WTP)*

Kesediaan membayar (*Willingness To Pay*) adalah kesediaan pengguna jasa guna mengeluarkan biaya terhadap nilai jasa yang telah diperolehnya. Pendekatan dalam analisis *WTP* adalah persepsi pengguna jasa terhadap tarif dari jasa yang ditawarkan. Menurut Tamin (1999) nilai *WTP* dalam bidang transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

1. Produk jasa pelayanan transportasi
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan
3. Utilitas pengguna terhadap jasa pelayanan transportasi
4. Penghasilan pengguna

Nilai besaran *WTP* responden dihitung dengan menggunakan rumus:

$$WTP_{rata-rata} = \frac{i}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i \dots\dots\dots(2)$$

Menurut Tamin (1999), pada saat menentukan tarif sering muncul kondisi yang mengakibatkan benturan terhadap besar nilai *ATP* dan *WTP*.

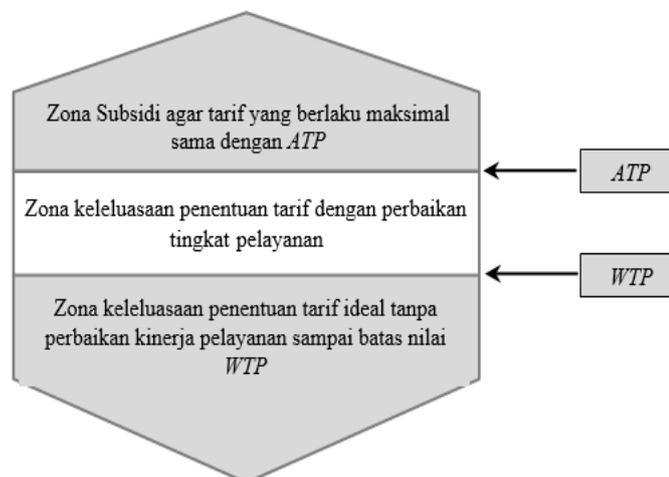
1. $ATP > WTP$, menunjukkan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan untuk membayar jasa transportasi. Kondisi ini terjadi pada saat pengguna jasa mempunyai penghasilan relatif tinggi, namun utilitas/pergerakan dengan jasa transportasi rendah. Pengguna jenis ini lebih dikenal dengan *choice riders*.
2. $ATP < WTP$, menunjukkan keinginan membayar lebih besar dari kemampuan membayar jasa transportasi. Kondisi ini terjadi pada saat pengguna jasa mempunyai penghasilan relatif rendah dibandingkan

keinginan membayar jasa transportasi, namun utilitas/pergerakan terhadap jasa transportasi relatif tinggi. Pengguna jenis ini lebih dikenal dengan *captive riders*.

3. $ATP = WTP$, menunjukkan kemampuan membayar jasa sama dengan kesediaan membayar jasa transportasi. Kondisi ini terjadi keseimbangan antara utilitas/pergerakan pengguna dengan jumlah biaya yang dikeluarkan untuk transportasi.

Bila aspek pengguna dijadikan subyek yang menentukan nilai tarif ATP dan WTP yang ditinjau, maka prinsip yang diperhatikan adalah (Tamin *dkk.*, 1999):

1. WTP merupakan fungsi tingkat pelayanan, apabila nilai WTP berada dibawah nilai ATP , ada kemungkinan untuk menaikkan tarif dengan disertai perbaikan tingkat pelayanan transportasi.
2. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif transportasi tidak boleh melebihi besaran nilai ATP . Campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi dibutuhkan pada saat nilai tarif yang diberlakukan lebih besar dari ATP , hingga didapat nilai tarif yang besarnya sama dengan ATP .



Gambar 1. Keleluasaan penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

Dalam penentuan besar nilai tarif dianjurkan beberapa parameter berikut ini (Tamin *dkk.*, 1999) :

1. Tarif tidak melebihi nilai ATP
2. Tarif berada diantara nilai ATP dan WTP , diperlukan perbaikan tingkat pelayanan apabila tarif akan diberlakukan

3. Bila tarif yang diajukan berada di bawah perhitungan tarif, namun berada di atas ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban subsidi yang harus ditanggung pemerintah (regulator).
4. Tarif berada jauh dibawah *ATP* dan *WTP*, terdapat keleluasan dalam penentuan nilai tarif baru. Hal ini menjadi peluang penerapan subsidi silang pada jenis kendaraan lain yang perhitungan nilai tarifnya diatas *ATP*.

2.7 Populasi, Sampel dan Teknik Sampel

2.7.1 Populasi

Populasi adalah sekumpulan orang, hewan, tumbuhan, atau benda yang memiliki karakteristik tertentu yang akan diteliti (Mulyatiningsih, 2011). Jadi, populasi tidak hanya mencakup individu manusia, tetapi juga objek-objek alam lainnya. Populasi juga tidak terbatas hanya pada jumlah entitas dalam objek atau subjek yang sedang diselidiki, tetapi mencakup semua ciri atau karakteristik yang dimiliki oleh objek atau subjek tersebut.

2.7.2 Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti. Atau sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi (Sugiyono, 2011).

2.7.3 Teknik Sampel

Teknik *sampling* adalah teknik pengambilan sampel untuk menentukan populasi yang akan digunakan dalam penelitian (Sugiyono, 2011).

Secara umum, terdapat hanya dua jenis sampel, yaitu sampel probabilitas (*Probability samples*) yang sering disebut sebagai sampel acak (*Random sample*), dan sampel non probabilitas (*Non-Probability samples*). Setiap jenis sampel ini memiliki berbagai variasi teknik.

- a) *Probability Sampling* ialah metode pengambilan sampel di mana setiap elemen dalam populasi memiliki kesempatan yang setara untuk terpilih

menjadi bagian dari sampel. Ada beberapa jenis teknik dalam melakukan *probability sampling* antara lain :

1. *Simple Random Sampling*

Simple Random Sampling ialah metode pengambilan anggota sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.

2. *Proportionate stratified random sampling*

Proportionate stratified random sampling adalah teknik sampling yang digunakan bila populasi mempunyai anggota/unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional.

3. *Disproportionate stratified random sampling*

Disproportionate stratified random sampling adalah teknik sampling yang digunakan bila populasi berstrata tetapi kurang proporsional.

4. *Cluster random sampling*

Cluster random sampling merupakan teknik sampling daerah yang digunakan untuk menentukan sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas, misalnya penduduk dari suatu negara, provinsi atau kabupaten.

b) *Non-probability Sampling* adalah metode pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Adapun beberapa macam dari teknik *non-probability sampling* antara lain :

1. *Systematic sampling*

Systematic sampling adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari angka populasi yang telah diberi nomor urut.

2. *Quota sampling*

Quota sampling adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan.

3. *Purposive sampling*

Purposive sampling adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.

4. Sampling Jenuh

Sampling jenuh adalah teknik penentuan sample apabila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel.

5. *Incidental sampling*

Incidental sampling adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

Rumus pengambilan sampel untuk populasi yang tidak diketahui pasti jumlahnya ialah dengan menggunakan rumus Lemeshow (Riyanto dan Hatmawan, 2020) :

$$n = \frac{Z^2 P(1-P)}{e^2} \dots\dots\dots(3)$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel yang dicari

Z = Nilai standar dari distribusi normal sesuai tingkat keyakinan yang diinginkan, yakni 95% = 1,96

P = Estimasi proporsi 50% = 0,5

e = *Margin of error* atau tingkat kesalahan maksimum yang dapat ditolerir 10% = 0,1

2.8 Uji Statistik Data

2.8.1 Uji Validitas

Uji validitas merupakan uji yang berfungsi untuk melihat apakah suatu alat ukur tersebut valid (sahih) atau tidak valid. Alat ukur yang dimaksud disini merupakan pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan tersebut pada kuesioner dapat mengungkapkan sesuatu yang diukur oleh kuesioner. Misalnya, kita ingin mengukur Kemampuan dan kemauan membayar penumpang angkutan. Untuk melihat tingkat kemampuan dan kemauan penumpang, maka penumpang yang akan jadi reponden penelitian tersebut diberi lima pertanyaan, maka lima pertanyaan tersebut harus tepat

mengungkapkan bagaimana kemampuan dan kemauan penumpang angkutan (Janna dan Herianto, 2021).

Menurut Janna, Ada beberapa Langkah-langkah pengujian validitas, yaitu sebagai berikut :

1. Buka aplikasi SPSS. Silahkan atur format yang ada di Variable View. Sesuaikan dengan kriteria data kita.
2. Lalu, Input Data Kita di Data View, tapi sebelum data diinput lengkapi data terlebih dahulu dengan membuat total skor setiap butir pertanyaan untuk uji validitas.
3. Selanjutnya, kita akan mencari nilai R statistik atau R hitung. Caranya klik Analyze> Correlate> Bivariate. Maka akan muncul kotak dialog.
4. Lalu, pindahkan semua item variabel ke kotak Variables. Pada Correlation Coefficients beri centang pada Pearson. Dibawahnya centang Two-Tailed dan juga centang Flag Significant Correlation. Lalu, klik OK dan akan muncul hasilnya.

Adapun rumus menghitung r hitung secara manual antara lain :

$$r_{xy} = \frac{N \sum X Y - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \dots\dots\dots(4)$$

Keterangan :

r_{xy} atau r hitung : koefisien korelasi dari variabel x dan variabel y

$\sum x$: nilai data variabel x

$\sum y$: nilai data variabel y

N : jumlah responden

Untuk melihat data valid atau tidak maka dengan melihat r hitung dengan rtabelnya:

Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ = tidak valid

Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ = valid

Dan tingkat signifikansi yang biasanya digunakan ialah 0,05 dengan rumus rtabel $df = (N-2)$.

2.8.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau diandalkan. Sehingga uji reliabilitas dapat digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat ukur tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang. Alat ukur dikatakan reliabel jika menghasilkan hasil yang sama meskipun dilakukan pengukuran berkali-kali. Biasanya sebelum dilakukan uji reliabilitas data, dilakukan uji validitas data. Hal ini dikarenakan data yang akan diukur harus valid, dan baru dilanjutkan dengan uji reliabilitas data. Namun, apabila data yang diukur tidak valid, maka tidak perlu dilakukan uji reliabilitas data (Janna dan Herianto, 2021).

1. Uji reliabilitas dengan metode Cronbach's Alpha

Rumus yang perhitungan manual yang digunakan dalam uji reliabilitas metode cronbach's alpha adalah sebagai berikut :

$$r_{11} = \left[\frac{k}{(k-1)} \right] \left[1 - \frac{\Sigma\sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right] \dots\dots\dots(5)$$

Keterangan :

- r_{11} = koefisien reliabilitas instrument (total tes)
- k = jumlah butir pertanyaan yang sah
- $\Sigma\sigma_b^2$ = jumlah varian butir
- σ_t^2 = varian skor total

Adapun cara uji reliabilitas dengan menggunakan aplikasi SPSS :

1. Siapkan data-data yang diperlukan (contoh: data kuesioner), kemudian input data kuesioner ke dalam variable view dan data view.
2. Kemudian, klik Analyze > Scale > Reliability Analysis.
3. Lalu, akan muncul tampilan Reliability Analysis. Pindahkan seluruh data variabel berupa skala ke kolom Items (ke sebelah kanan) dan pilih model Alpha.
4. Kemudian, klik OK dan lihat hasil perhitungan data pada Output.

Jika hasil nilai cronbach alpha > 0,6 maka data kuesioner tersebut bisa dikatakan reliable atau dapat dipercaya.