SKRIPSI

ANALISIS ATP WTP ANGKUTAN *ONLINE* DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh:

DEDEN TRI ZUBIRANTO

D011 19 1121

PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS ATP WTP ANGKUTAN *ONLINE* DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

DEDEN TRI ZUBIRANTO
D011 19 1121

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 18 Oktober 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,

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

Pembimbing Pendamping,

Ir. Hajriyanti Yatmar, ST, M.Eng
NIP. 198807152018016001

Ketua Program Studi,

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:
Nama : Deden Tri Zubiranto
NIM : D011191121
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

{Analisis ATP WTP Angkutan *Online* di Kota 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, 18 Oktober 2023

Yang Menyatakan

Deden Tri Zubiranto

ABSTRAK

DEDEN TRI ZUBIRANTO. ANALISIS ATP WTP ANGKUTAN *ONLINE* DI KOTA MAKASSAR (dibimbing oleh Prof. Dr.Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT, IPM, AER dan Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng)

Angkutan *online* telah menjadi fenomena yang signifikan dalam industri transportasi termasuk di Kota Makassar. Kehadiran *platform* aplikasi yang memudahkan dalam penggunaan jasa angkutan *online* membawa perubahan besar dalam cara masyarakat Makassar berpergian. Ini memberikan alternatif transportasi yang lebih nyaman dan efisien. Namun ada perbedaan yang mencolok antara jumlah pengguna yang sebenarnya dan jumlah pengguna yang diharapkan. Oleh karena itu, analisis ATP dan WTP untuk angkutan *online* di Kota Makassar penting untuk mengetahui berapa nilai ATP dan WTP dari penumpang angkutan *online* (mobil) yang sebenarnya. Penelitian ini dilakukan melalui penyebaran kuesioner dari populasi tak terhingga sehingga sampel yang dapat ditarik menggunakan metode dipilih secara tidak acak melainkan berdasarkan kriteria tertentu. Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan nilai ATP dan WTP dengan pendekatan kuantitatif. Dari hasil survei pada 164 responden diperoleh nilai ATP dan WTP masing-masing Rp 6.421 dan Rp 7.654. Kondisi ini menunjukkan rata-rata penumpang angkutan *online* mobil berpenghasilan relatif rendah. Dan untuk penentuan tarif yang ideal diperoleh dari nilai ATP dan WTP yaitu Rp 5.750 dengan persentase responden sebesar 77%. Berdasarkan nilai ATP dan WTP penumpang angkutan *online* di Makassar masih berada di batas normal menurut SK No. 2559/XII/2022 tarif yang ditentukan yaitu Rp 5.444 – Rp 7.486. Hasil analisis ini dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi pemerintah untuk penentuan tarif kedepannya.

Kata Kunci: Angkutan *Online*, *Ability To Pay*, Tarif Angkutan, *Willingness To Pay*

ABSTRACT

DEDEN TRI ZUBIRANTO. *ANALYSIS OF ABILITY TO PAY AND WILLINGNESS TO PAY FOR ONLINE TRANSPORTATION IN MAKASSAR CITY* (*supervised by* Prof. Dr.Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST, MT, IPM, AER and Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng)

Online transportation has become a significant phenomenon in the transportation industry, including in Makassar City. The presence of application platforms that facilitate the use of online transportation services has brought about significant changes in how the people of Makassar travel. It provides a more convenient and efficient transportation alternative. However, there is a noticeable difference between the actual number of users and the expected number of users. Therefore, an analysis of ATP (Ability to Pay) and WTP (Willingness to Pay) for online transportation in Makassar City is essential to determine the actual ATP and WTP values of online transportation passengers (cars). This research was conducted by distributing questionnaires to an infinite population, and the sample was not randomly selected but based on certain criteria. The research aimed to obtain ATP and WTP values using a quantitative approach. From the survey results involving 164 respondents, ATP and WTP values were found to be Rp 6,421 and Rp 7,654, respectively. This indicates that, on average, passengers using online car transportation have relatively low income. The ideal fare determination, based on ATP and WTP values, is Rp 5,750, with a response rate of 77%. Based on ATP and WTP values, online transportation passengers in Makassar are still within the normal range according to Decree No. 2559/XII/2022, which sets fares between Rp 5,444 and Rp 7,486. The results of this analysis can serve as a basis for the government's consideration in determining future fares.

Keywords*: *Ability To Pay, Online Transportation, Transportation Flare, Willingness To Pay

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI i
PERNYATAAN KEASLIAN ii
ABSTRAK iii
ABSTRACT iv
DAFTAR ISI v
DAFTAR GAMBAR vii
DAFTAR TABEL ix
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL xi
DAFTAR LAMPIRAN xii
KATA PENGANTAR xiii
BAB 1 1
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 2 6
TINJAUAN PUSTAKA 6
2.1 Transportasi 6
2.2 Transportasi *Online* 10
2.3 Batas Tarif Angkutan *Online* 13
2.4 *Ability To Pay* (Kemampuan Membayar) 16
2.5 *Willingness To Pay* (Kesediaan Membayar) 18
2.6 Populasi dan Sampel 19
2.7 Uji Instrumen Penelitian 20
BAB 3 22
METODE PENELITIAN 22
3.1 Kerangka Kerja Penelitian 22
3.2 Lokasi Penelitian 24
3.3 Jenis Data Penelitian 24
3.4 Jenis Penelitian 26
3.5 Metode Pengumpulan Data 26
3.6 Tahapan Penelitian 28
BAB 4 34
HASIL DAN PEMBAHASAN 34
4.1 Analisis Karakteristik Individu dan Karakteristik Perjalanan Pengguna Jasa Angkutan *Online* Mobil 34
4.2 Analisis Hubungan Karakteristik Individu dengan Karakteristik Perjalanan Pengguna Jasa Angkutan *Online* Mobil 45

4.3 Analisis Nilai *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Angkutan *Online* Mobil 60
4.4 Penentuan Tarif yang Sesuai berdasarkan Nilai ATP dan WTP Pengguna Jasa Angkutan *Online* Mobil..... 70
BAB 5 72
KESIMPULAN DAN SARAN..... 72
5.1 Kesimpulan 72
5.2 Saran..... 73
DAFTAR PUSTAKA 74
LAMPIRAN..... 76

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Diagram Alir Prosedur Penelitian 23
Gambar 2. Lokasi Penelitian 24
Gambar 3. Flowchart Tahapan Penelitian 29
Gambar 4. Diagram Jenis Kelamin Penumpang Angkutan *Online* Mobil 35
Gambar 5. Diagram Usia Penumpang Angkutan *Online* Mobil 35
Gambar 6. Diagram Pendidikan Terakhir Penumpang Angkutan *Online* Mobil 36
Gambar 7. Diagram Pekerjaan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 37
Gambar 8. Diagram Pendapatan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 38
Gambar 9. Diagram Jenis Kendaraan yang Dimiliki Penumpang Angkutan *Online* Mobil 38
Gambar 10. Diagram Jumlah Kepemilikan Kendaraan Mobil Penumpang Angkutan *Online* Mobil 39
Gambar 11. Diagram Jumlah Kepemilikan Kendaraan Motor Penumpang Angkutan *Online* Mobil 40
Gambar 12. Diagram Moda Transportasi yang Rutin Digunakan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 41
Gambar 13. Diagram Alternatif Kendaraan yang Biasa Digunakan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 41
Gambar 14. Diagram Asal Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 42
Gambar 15. Diagram Tujuan Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 43
Gambar 16. Diagram Biaya Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 44
Gambar 17. Diagram Jarak Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 44
Gambar 18. Diagram Waktu Tempuh Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil 45
Gambar 19. Diagram Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Biaya Perjalanan 46
Gambar 20. Diagram Hubungan antara Usia dengan Biaya Perjalanan 46
Gambar 21. Diagram Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Biaya Perjalanan 47
Gambar 22. Diagram Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Biaya Perjalanan 48
Gambar 23. Diagram Hubungan antara Pendapatan dengan Biaya Perjalanan 48
Gambar 24. Diagram Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Biaya Perjalanan 49
Gambar 25. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Biaya Perjalanan 49
Gambar 26. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Biaya Perjalanan 50
Gambar 27. Diagram Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Jarak Perjalanan 50
Gambar 28. Diagram Hubungan antara Usia dengan Jarak Perjalanan 51
Gambar 29. Diagram Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Jarak Perjalanan 52

Gambar 30. Diagram Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Jarak Perjalanan 52
Gambar 31. Diagram Hubungan antara Pendapatan dengan Jarak Perjalanan.... 53
Gambar 32. Diagram Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Jarak Perjalanan..... 53
Gambar 33. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Jarak Perjalanan..... 54
Gambar 34. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Jarak Perjalanan..... 55
Gambar 35. Diagram Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Waktu Tempuh Perjalanan 55
Gambar 36. Diagram Hubungan antara Usia dengan Waktu Tempuh Perjalanan 56
Gambar 37. Diagram Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 56
Gambar 38. Diagram Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 57
Gambar 39. Diagram Hubungan antara Pendapatan dengan Waktu Tempuh Perjalanan 58
Gambar 40. Diagram Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Waktu Tempuh Perjalanan 58
Gambar 41. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Waktu Tempuh Perjalanan 59
Gambar 42. Diagram Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Waktu Tempuh Perjalanan 60
Gambar 43. Diagram Pendapatan Penumpang *Online* Mobil per Bulan..... 61
Gambar 44. Diagram Persentase Alokasi Biaya untuk Transportasi Penumpang *Online* Mobil per Bulan..... 62
Gambar 45. Diagram Persentase Alokasi Biaya untuk Angkutan Angkutan *Online* Mobil per Bulan..... 63
Gambar 46. Diagram Frekuensi Panjang Perjalanan Angkutan *Online* Mobil per Bulan 64
Gambar 47. Diagram Persepsi Tarif Awal Penumpang Angkutan *Online* Mobil 65
Gambar 48. Diagram Jenis Peningkatan Pelayanan menurut Penumpang Angkutan *Online* Mobil 65
Gambar 49. Diagram Tambahan Tarif apabila Pelayanan Ditingkatkan..... 66
Gambar 50. Diagram Persepsi Tarif menurut Penumpang Angkutan Online Mobil setelah Peningkatan Pelayanan..... 67
Gambar 51. Grafik Kurva ATP dan WTP 70

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Besaran tarif per zona (Kementerian Perhubungan RI, 2019) 14
Tabel 2. Hasil Uji Validitas 31
Tabel 3. Hasil Uji Reliabilitas 32
Tabel 4. Karakteristik Individu berdasarkan Jenis Kelamin 34
Tabel 5. Karakteristik Responden berdasarkan Usia 35
Tabel 6. Karakteristik Responden berdasarkan Pendidikan Terakhir 36
Tabel 7. Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan 36
Tabel 8. Karakteristik Responden berdasarkan Pendapatan 37
Tabel 9. Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Kendaraan yang Dimiliki 38
Tabel 10. Karakteristik Responden berdasarkan Jumlah Kepemilikan Mobil 39
Tabel 11. Karakteristik Responden berdasarkan Jumlah Kepemilikan Motor 40
Tabel 12. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Moda Transportasi yang Rutin Digunakan 40
Tabel 13. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Alternatif Kendaraan yang Biasa Digunakan 41
Tabel 14. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Asal Perjalanan 42
Tabel 15. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Tujuan Perjalanan 43
Tabel 16. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Biaya Perjalanan 43
Tabel 17. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Jarak Perjalanan 44
Tabel 18. Karakteristik Perjalanan berdasarkan Waktu Tempuh Perjalanan 45
Tabel 19. Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Biaya Perjalanan 46
Tabel 20. Hubungan antara Usia dengan Biaya Perjalanan 46
Tabel 21. Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Biaya Perjalanan 47
Tabel 22. Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Biaya Perjalanan 47
Tabel 23. Hubungan antara Pendapatan dengan Biaya Perjalanan 48
Tabel 24. Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Biaya Perjalanan 49
Tabel 25. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Biaya Perjalanan 49
Tabel 26. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Biaya Perjalanan 50
Tabel 27. Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Jarak Perjalanan 50
Tabel 28. Hubungan antara Usia dengan Jarak Perjalanan 51
Tabel 29. Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Jarak Perjalanan 51
Tabel 30. Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Jarak Perjalanan 52
Tabel 31. Hubungan antara Pendapatan dengan Jarak Perjalanan 53
Tabel 32. Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Jarak Perjalanan 53
Tabel 33. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Jarak Perjalanan 54
Tabel 34. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Jarak Perjalanan 54
Tabel 35. Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Waktu Tempuh Perjalanan 55
Tabel 36. Hubungan antara Usia dengan Waktu Tempuh Perjalanan 56

Tabel 37. Hubungan antara Pendidikan Terakhir dengan Waktu Tempuh Perjalanan 56
Tabel 38. Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Waktu Tempuh Perjalanan 57
Tabel 39. Hubungan antara Pendapatan dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 57
Tabel 40. Hubungan antara Jenis Kendaraan yang Dimiliki dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 58
Tabel 41. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Mobil dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 59
Tabel 42. Hubungan antara Jumlah Kepemilikan Motor dengan Waktu Tempuh Perjalanan..... 59
Tabel 43. Pendapatan Penumpang Angkutan *Online* Mobil per Bulan..... 60
Tabel 44. Persentase Alokasi Biaya untuk Transportasi 61
Tabel 45. Persentase Alokasi Biaya untuk Angkutan *Online* Mobil..... 62
Tabel 46. Frekuensi Panjang Perjalanan Penumpang Angkutan *Online* Mobil ... 63
Tabel 47. Persepsi Tarif Awal Penumpang Angkutan *Online* Mobil..... 64
Tabel 48. Jenis Pelayanan yang Perlu Ditingkatkan menurut Penumpang Angkutan *Online* Mobil 65
Tabel 49. Tarif yang Sedia Ditambahkan apabila Pelayanan Ditingkatkan..... 66
Tabel 50. Persepsi Tarif setelah Peningkatan Ditingkatkan..... 67
Tabel 51. Rekapitulasi ATP dan WTP Penumpang Angkutan *Online* Mobil di Kota Makassar..... 67
Tabel 52. Ability To Pay (ATP) Penumpang Angkutan *Online* Mobil..... 68
Tabel 53. Willingness To Pay (WTP) Penumpang Angkutan *Online* Mobil..... 68
Tabel 54. Nilai Rata-Rata ATP berdasarkan Kategori Jenis Pekerjaan Penumpang Angkutan *Online* Mobil..... 69
Tabel 55. Nilai Rata-Rata WTP berdasarkan Kategori Jenis Pekerjaan Penumpang Angkutan *Online* Mobil..... 69
Tabel 56. Nilai ATP, WTP, dan Batas Tarif Angkutan *Online* Mobil..... 69
Tabel 57. Nilai Rata-Rata ATP Penumpang berdasarkan Jenis Pekerjaan 71
Tabel 58. Nilai Rata-Rata WTP Penumpang berdasarkan Jenis Pekerjaan..... 71

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
ATP	*Ability to pay* atau kemampuan membayar
WTP	*Willingness to pay* atau kesediaan membayar
WTPi	Nilai WTP responden ke-*i*
Ix	Pendapatan per bulan
Pp	Persentase alokasi biaya untuk transportasi
Pt	Persentase alokasi biaya untuk angkutan umum
Tr	Frekuensi/intensitas panjang perjalanan
n	Jumlah sampel
σ	Standar deviasi
e	*Error*
x	Skor variabel
y	Skor total variabel
t	Uji T
Za/2	Nilai dari tabel distribusi normal

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi 76
Lampiran 2. Kuesioner Penelitian 77
Lampiran 3. Hasil Running STATA 78
Lampiran 4. Tabel R 79
Lampiran 5. Surat Keputusan gubernus Nomor 2559/XII/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan 80

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul **"ANALISIS *ATP WTP* ANGKUTAN *ONLINE* 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, namaun 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. **Allah SWT**, yang telah memberikan kekuatan dan rezeki dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Deswanto Anto** dan ibunda **Zuhaevi Zubir** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materi
3. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar
4. **Bapak Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST. M.Eng.,** selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dan **Bapak Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.,** selaku Sekretaris Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
5. **Bapak Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT., IPM., AER.** selaku dosen pembimbing I dan **Ibu Ir. Hajriyanti Yatmar, S.T., M.Eng** selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan pengarahan serta kesabarannya dalam menghadapi kualitas keilmuan penulis dari awal penelitian hingga selesainya tugas akhir ini. Semoga kebaikan, kesehatan serta kemudahan senantiasa dilimpahkan kepada beliau.
6. Seluruh dosen Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

7. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil, staf dan karyawan Fakultas Teknik serta staf Laboratorium dan asisten Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
8. **Ira, Bila, Nindya, Amirah, Indy, Zatira, Alif, Ucil, Miftah, Muhe, Sainal, Imal, Felix, Dede, dan Fikar** yang senantiasa menjadi teman penulis dari awal hingga akhir perkuliahan, teman bertukar pikiran untuk segala tugas serta teman curhat untuk segala urusan duniawi.
9. Rekan-rekan di **Laboratorium Transportasi** terutama **Nita, Debby, Nurul, dan Roy** yang senantiasa membantu selama proses penelitian serta memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir.
10. Saudara-saudari **PORTLAND 2020**, teman-teman Departemen Teknik Sipil dan Teknik Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin **Angkatan 2019** yang senantiasa memberikan warna serta pengalaman yang sangat berharga selama masa perkuliahan.

Penulis menyadari bahwa setiap karya buatan manusia tidak akan pernah luput dari kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran dari pembaca sangat penulis harapkan demi kesempurnaan Tugas Akhir ini.

Akhirnya semoga Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan kebaikan dan karunia-Nya kepada kita dan semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat, khususnya dalam bidang Teknik Sipil.

Gowa, 2023

Penulis

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan *online* telah menjadi fenomena yang signifikan dalam industri transportasi di berbagai kota di Indonesia, termasuk Kota Makassar. Dengan adanya platform aplikasi yang memungkinkan pengguna untuk memesan taksi *online* atau ojek *online* dengan mudah, angkutan *online* telah memberikan alternatif transportasi yang lebih nyaman dan efisien bagi masyarakat. Pertumbuhan industri angkutan *online* yang pesat menunjukkan adopsi yang tinggi oleh pengguna di Kota Makassar.

Namun, di tengah pertumbuhan yang pesat ini, masih ada perbedaan yang signifikan antara jumlah pengguna yang sebenarnya (ATP) dan jumlah pengguna yang diharapkan (WTP) angkutan *online* di Kota Makassar. ATP mengacu pada jumlah pengguna yang benar-benar menggunakan layanan angkutan *online* dalam periode waktu tertentu, sedangkan WTP mencerminkan jumlah pengguna yang berpotensi menggunakan layanan tersebut berdasarkan preferensi dan keinginan mereka (Fikran, 2022)

Perbedaan antara ATP dan WTP merupakan fenomena menarik yang mempengaruhi industri angkutan *online*. Penyebab perbedaan ini mungkin beragam, termasuk preferensi pengguna terhadap harga, kualitas layanan, kepercayaan, aksesibilitas, atau preferensi terhadap moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, penting untuk melakukan analisis ATP dan WTP angkutan *online* di Kota Makassar guna memahami faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan ini.

Dengan memahami perbedaan antara ATP dan WTP, penyedia layanan angkutan *online* di Kota Makassar dapat mengoptimalkan strategi bisnis mereka. Dengan memperhatikan preferensi dan keinginan pengguna, penyedia layanan dapat menyesuaikan layanan mereka untuk meningkatkan kepuasan pelanggan dan mempertahankan pangsa pasar mereka. Selain itu, pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan antara ATP dan WTP juga dapat membantu pemerintah dan lembaga terkait dalam merancang kebijakan transportasi yang lebih efektif dan efisien (Saputri, 2019)

Namun, meskipun pentingnya analisis ATP dan WTP angkutan *online* di Kota Makassar, penelitian yang secara khusus memfokuskan pada perbandingan antara keduanya dalam konteks kota ini masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan pengetahuan ini dengan melakukan analisis ATP dan WTP angkutan *online* di Kota Makassar. Dengan demikian, penelitian ini akan memberikan wawasan yang berharga bagi industri angkutan *online*, pemerintah, serta akademisi dalam memahami perilaku pengguna dan faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi mereka terhadap layanan angkutan *online* di Kota Makassar.

Dalam konteks di atas, penelitian ini akan melibatkan pengumpulan data dari pengguna angkutan *online* di Kota Makassar melalui survei. Data yang terkumpul akan dianalisis secara statistik untuk membandingkan ATP dan WTP, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan antara keduanya. Dalam beberapa tahun terakhir, angkutan *online* telah menjadi salah satu bentuk transportasi yang sangat populer di banyak kota di seluruh dunia. Layanan ini memberikan alternatif yang lebih fleksibel dan nyaman bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan, dengan menggunakan aplikasi dan platform digital untuk memesan kendaraan secara *online*.

Upaya untuk memahami perbedaan antara ATP dan WTP dalam konteks layanan angkutan online di Kota Makassar adalah langkah yang cukup relevan dan dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi penyedia layanan, pengguna, pemerintah, dan akademis. Dengan melakukan penelitian yang mencakup analisis ATP dan WTP, berikut adalah beberapa manfaat yang mungkin diperoleh diantaranya penyedia layanan angkutan online dapat menggunakan hasil penelitian untuk merancang strategi bisnis yang lebih efektif. Dengan memahami sejauh mana pengguna bersedia membayar (WTP) dan kemampuan finansial mereka (ATP), penyedia layanan dapat menyesuaikan tarif, promosi, atau paket layanan untuk meningkatkan daya tarik mereka bagi pelanggan (Supanto, 2019)

Dengan pemahaman yang lebih baik tentang ATP dan WTP, penyedia layanan angkutan *online* dapat merancang strategi bisnis yang lebih efektif, sedangkan pemerintah dapat mengadopsi kebijakan transportasi yang lebih tepat guna untuk kepentingan masyarakat Kota Makassar.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang akan diangkat pada penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar?
2. Berapakah nilai Ability to Pay dan Willingness to Pay pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar?
3. Berapakah nilai Ability to Pay dan Willingness to Pay pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mendeskripsikan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar
2. Menganalisis rata-rata nilai *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar
3. Menganalisis tarif yang sesuai berdasarkan nilai ATP dan WTP pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar

1.4 Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut:

1. Sebagai bahan informasi mengenai karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengguna jasa angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar.
2. Dapat mengetahui persepsi pengguna jasa *online* (mobil) terkait tarif yang berlaku melalui metode *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP).
3. Dapat memberikan informasi dalam mengambil kebijakan atau keputusan bagi pemerintah sebagai regulator dan pengelola armada sebagai operator angkutan *online* (mobil) di Kota Makassar terkait perencanaan serta penentuan tarif kedepannya.

1.5 Batasan Masalah

Guna memberikan arah dan batasan yang jelas serta sesuai tujuan penelitian, maka perlu dibuat batasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi pada penelitian ini dilakukan di Kota Makassar
2. Penelitian dilakukan terhadap masyarakat pengguna jasa Angkutan *Online* Mobil yang dipilih berdasarkan kriteria tertentu dengan penyebaran kuesioner
3. Penelitian dilakukan di sekitar *stand* pemesanan angkutan *online* mobil dan dilakukan penyebaran kuesioner secara *online*.
4. Penelitian dilaksanakan pada bulan Juli – Agustus 2023
5. Pengolahan data menggunakan *software Microsoft Office Excel* dan STATA

1.6 Sistematika Penulisan

Pada penyusunan laporan Tugas Akhir ini, digunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB 1. PENDAHULUAN

Memuat gambaran secara singkat dan jelas tentang penelitian yang akan dilakukan. Pendahuluan memuat suatu gambaran yang jelas dan latar belakang mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan. Bagian ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian serta sistematika penulisan laporan penelitian.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan teori-teori yang mendukung pencapaian tujuan penelitian dan teori yang mendukung penemuan jawaban dari rumusan masalah tentang tinjauan umum dan deskripsi penelitian serta data penulisan.

BAB 3. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, dijelaskan metode yang digunakan dalam penelitian ini, langkah-langkah yang digunakan dalam penelitian ini dituangkan dalam bentuk bagan alir penelitian, lokasi dan waktu penelitian, data penelitian berupa jenis dan sumber data serta analisis yang digunakan dalam mengolah data yang didapatkan dari lapangan maupun dari laboratorium.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

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

Memuat tentang hasil simpulan dari pembahasan yang menjadi sasaran dari tujuan penelitian serta memberikan saran-saran dan rekomendasi penelitian.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Menurut Fatimah (2019), transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dimana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupunn negara.

Sedangkan pengertian transportasi menurut transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempattempat yang terpisah secara geografis. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olahraga. Dalam melakukan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan tersebut, manusia mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki).

Transportasi merupakan sarana yang berperan dalam keidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi.

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu yang memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi

diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai derived demand atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Pengertian transportasi menurut Morlok (1991) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang–barang dan pelayanan, yang tersedia untuk dikonsumsi.

Transportasi adalah sarana vital yang menghubungkan manusia, memperluas pasar, dan memungkinkan pertumbuhan ekonomi. Transportasi

merupakan elemen kunci dalam membangun konektivitas dan meningkatkan aksesibilitas yang mengarah pada pertumbuhan ekonomi yang inklusif.

Menurut Tamin (2000), transportasi adalah pergerakan manusia dan/atau barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain. Pergerakan timbul karena adanya aktifitas didalam masyarakat. Terdapat lima unsur pokok transportasi, yaitu :

a) Manusia, yang membutuhkan transportasi;
b) Barang, yang diperlukan manusia;
c) Kendaraan, sebagai sarana transportasi;
d) Jalan, sebagai prasarana transportasi;
e) Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain–lain.

Menurut Nasution (2008) terdapat unsur-unsur pengankutan/transportasi meliputi atas:

1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Jika terdapat salah satu komponen tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan gerakan secara statis akan tetapi transportasi akan mengalami

perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu baik sarana dan prasarananya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik.

Transportasi publik merujuk pada sistem transportasi yang disediakan oleh pemerintah atau badan transportasi umum untuk digunakan oleh masyarakat umum. Transportasi publik adalah sarana penting dalam menciptakan kota yang berkelanjutan dan inklusif. Ini menyediakan akses ke pekerjaan, pendidikan, dan layanan penting, mengurangi polusi udara dan kepadatan lalu lintas, serta mempromosikan kehidupan sosial dan kebudayaan yang beragam. Transportasi publik memberikan aksesibilitas yang terjangkau, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan mempromosikan mobilitas yang lebih baik untuk masyarakat umum.

Fungsi utama transportasi adalah memfasilitasi pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, cepat, dan efisien. Hal ini mencakup pengiriman barang, mobilitas penduduk, dan aksesibilitas yang penting bagi perkembangan kota dan wilayah. (Michael, 2020). Serta tujuan dari transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat dengan menyediakan pilihan moda transportasi yang beragam. Ini termasuk transportasi umum, seperti kereta api, bus, dan angkutan umum lainnya, serta transportasi pribadi seperti mobil dan sepeda. Transportasi juga bertujuan untuk memberikan solusi transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan. Menurut Tamin (2000) tujuan transportasi yaitu:

1. Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.

2. Memadukan dengan transportasi lainnya dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional.
3. Menjangkau seluruh pedalaman wilayah daratan guna menunjang pemerataan perturnbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dalam pembangunan nasional.

2.2 Transportasi *Online*

2.2.1 Pengertian Transportasi *Online*

Kata transportation diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *The Removal of Goods or Persons from One Place to Another By a Carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai "dalam jaringan", atau yang lebih dikenal dalam singkatan "daring". Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian Dalam pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) (Nida Zahra Hana, Supanto, 2019)

Transportasi *online* merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam smartphone. Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan sudah langsung tersaji pada layar smartphone konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena pengelola perusahaan telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tidak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek ataupun tidak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan di awal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh.

Tidak bisa dipungkiri, masyarakat di kota-kota besar kini sedang menggandrungi transportasi *online* dengan menggunakan aplikasi smartphone. Selain bisa menghemat waktu, transportasi *online* juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Cukup dengan mengunduh aplikasi di smartphone, lalu melakukan registrasi pada aplikasi tersebut, kemudian mencantumkan lokasi penjemputan dan pengantaran, maka dalam hitungan menit pelaku jasa transportasi siap mengantarkan penumpang ke tempat tujuan. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online*.

2.2.2 Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online*

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut: (Faris Widiyatmoko, S.Sos., 2018)

1. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi *online* yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa

   transportasi.
2. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi *online* secara detail seperti nama driver, nomor kendaraan,

posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengendara dan lain sebagainya.

3. Lebih terpercaya, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau driver sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian Dalam pengguna jasa transportasi ini.
4. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna

   jasa transportasi.

` Jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini memiliki 3 bagian penting yaitu: (Nida Zahra Hana, Supanto, 2019)

1. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

   Menurut Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat. Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi *online* merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung driver kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi *online*, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara supply and demand (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, driver, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online*.
2. Pengendara (Driver)

Pengendara yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Kedudukan pengendara (driver) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab Dalam kendaraan yang digunakan. Driver memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi *online* untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor handphone dan foto pengguna layanan). Kemudian pengendara akan menuju tempat di mana pemesan jasa transportasi tersebut berada. Driver memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.

3. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen)

   Pengguna layanan jasa adalah orang yang berinteraksi dengan perusahaan sebelum proses produksi selesai, karena mereka adalah pengguna produk. Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Adanya transportasi *online* berhubungan erat dengan adanya driver ojek *online*. Beberapa perusahaan seperti Grab, Gojek, Maxim merekrut dan bekerja sama dengan beberapa driver ojek *online*. Bekerja sebagai driver ojek *online* sudah menjadi kerjaan yang sangat diminati di setiap kalangan. Bukan cuma karena tidak terikat oleh waktu tapi juga penghasilan yang tinggi.

2.3 Batas Tarif Angkutan *Online*

Menurut Departemen Perhubungan (2002), Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan

dalam bentuk rupiah. Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata suatu perjalanan dan ditambah 10 % untuk jasa keuntungan perusahaan, rumus yang digunakan sebagai berikut

Tarif = (tarif pokok x jarak rata-rata) + 10 % (1)

Kemenhub menyebut, besaran tarif untuk ojek *online* ditetapkan berdasarkan zona wilayah. Ada dua aspek komponen perhitungan, yakni biaya langsung dan tidak langsung.

Besaran tarif terbagi dalam 2 zona, meliputi:

Tabel 1. Besaran tarif per zona (Kementerian Perhubungan RI, 2019)

Tarif	Zona I (Sumatera, Jawa non Jabodetabek, Bali)	Zona II (Jabodetabek)	Zona III (Kalimantan, Sulawesi, Kepulauan Maluku, Papua)
Tarif Batas Bawah	Rp 1.850 / km	Rp 2.000 / km	Rp. 2.100 / km
Tarif Batas Atas	Rp 2.300 / km	Rp 2.500 / km	Rp. 2.600 / km

Tarif di atas merupakan biaya jasa yang telah dipotong ongkos tidak langsung berupaya biaya sewa penggunaan aplikasi. Biaya tidak langsung adalah biaya jasa untuk aplikator maksimal 20% sedangkan 80% menjadi hak pengemudi. Rumus lainnya, Kemenhub Nomor KP 348 Tahun 2019 menetapkan pula biaya jasa minimal (*flag fall*) yang dibebankan ke penumpang untuk jarak tempuh paling jauh 4 km. Biaya jasa minimal untuk Zona I sebesar Rp 7.000-Rp 10.000, Zona II sebesar Rp 8.000-Rp 10.000, dan Zona III sebesar Rp 7.000-Rp 10.000.

2.3.1 Grab

Grab berasal dari Singapura dan beroperasi di Indonesia di bawah PT. Solusi Teknologi Indonesia. Layanan ini mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2014, dimulai dengan Grabtaxi (layanan taksi *online*) dan cepat berkembang dengan menawarkan berbagai fitur di berbagai kota di Indonesia. Salah satu layanan terbarunya adalah eMoto, yang memungkinkan mitra pengemudi tanpa kendaraan untuk menyewa sepeda motor listrik dari perusahaan secara harian—fitur yang

tidak ada di platform lain. Saat ini, Grab memiliki ribuan mitra pengemudi aktif untuk layanan transportasi di area Jabodetabek.

2.3.2 Gojek

Gojek berasal dari Indonesia dan beroperasi di bawah perusahaan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (AKAB). Layanan ini mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2010, awalnya menawarkan *Gobike* (ojek sepeda motor), dan kini telah berkembang menjadi perusahaan startup, menjadi decacorn pertama di Indonesia. Gojek adalah penyedia layanan transportasi yang mendominasi di DKI Jakarta, dengan jutaan pengguna dan ribuan mitra pengemudi. Salah satu layanan khususnya adalah *Gobox,* yang menawarkan pengiriman barang dalam jumlah besar menggunakan truk *box*—fitur unik yang tidak ada di platform lain.

2.3.3 Maxim

Maxim berasal dari Rusia dan beroperasi di Indonesia di bawah PT. Teknologi Perdana Indonesia. Layanan ini mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2018 tetapi aktif beroperasi di wilayah DKI Jakarta pada tahun 2020. Maxim menonjol dengan warna kuning cerah yang khas, membedakannya dari pesaing-pesaingnya. Layanan ini mendapatkan sambutan baik dari banyak pengguna transportasi *online* karena tarifnya yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan dua platform penyedia layanan transportasi lainnya, karena menggunakan tarif minimum sebagai acuan. Fitur khusus dari aplikasi ini adalah layanan pengiriman dalam jarak jauh yang dapat mencakup ratusan kilometer, fitur yang tidak ada di platform penyedia layanan transportasi lainnya.

2.3.4 Angkutan *Online* di Indonesia

Dalam Peraturan Mentri (Permen) Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, menyebutkan bahwa angkutan tidak dalam trayek (taksi) boleh menggunakan aplikasi dengan bantuan perusahaan lain yang sudah bekerjasama dan memiliki badan hokum yang jelas ataupun bisa dilakukan sendiri dengan syarat memenuhi ketentuan bidang informasi dan transaksi elektronik. (Widiartanto,2016)

Menurut Widiartono (2016), Perusahaan aplikasi juga diwajibkan mengikuti persyaratan dan memenuhi peraturan yang sudah ditetapkan dalam Peraturan Mentri Perhubungan. Hal tersebut meliputi beberapa poin penting seperti memiliki setidaknya 5 (lima) kendaraan yang layak, tempat penyimpanan kendaraan, serta bengkel perawatan. Legalisasi transportasi *online* ini teryata hanya berlaku pada angkutan kendaraan roda empat saja, sedangkan kendaraan roda dua tidak bisa dilegalkan sebagai sarana transportasi umum karena tidak tercantum sebagai angkutan umum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kementrian Perhubungan mengambil kebijakan mempersilahkan ojek berbasis aplikasi beroperasi selama sarana dan prasarana transportasi public di Indonesia dianggap belum sepenuhnya layak. Pada kasus ini yang dimaksud adalah jika kendaraan umum belum memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan Menteri Perhubungan (Arifin, 2015)

Sesuai dengan Keputusan Gubernur Nomor 2559/XII/Tahun 2022 pada tanggal 16 Desember 2022 tentang penetapan tariff angkutan sewa khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan memutuskan bahwa tariff angkutan sewa khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan sebagai berikut:

a. Tarif batas bawah sebesar Rp. 5.444,24 /kilometer
b. Tarif batas atas sebesar Rp. 7.485,84 /kilometer

2.4 *Ability To Pay* (Kemampuan Membayar)

Ability To Pay atau kemampuan membayar penumpang adalah keterjangkauan membayar dari penumpang/masyarakat atas imbalan terhadap barang atau jasa yang dinikmati berdasarkan pendapatan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP terhadap jasa angkutan didasarkan atas alokasi pendapatan untuk transportasi dan intensitas perjalanan, dimana besarnya ATP adalah rasio alokasi pendapatan untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Dengan kata lain kemampuan membayar penumpang adalah keterjangkauan membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Beberapa yang mempengaruhi ATP adalah (Setijowarmo, 2005):

a) Pendapat total keluarga

Jika pendapatan total keluarga semakin besar tentunya semakin banyak uang yang dimilikinya maka akan semakin besar pula alokasi biaya transportasi yang disediakannya, dengan demikian akan meningkatkan kemampuan untuk membayar perjalanannya, demikian juga sebaliknya

b) Ukuran keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanannya serta semakin panjang jarak perjalanannya, disisi lain semakin banyak anggota keluarga dengan alokasi biaya transportasi yang sama maka akan memperkecil alokasi biaya transportasi untuk tiap-tiap anggota keluarga sehingga hal ini akan mempengaruhi keterjangkauan memayar perjalanan.

c) Intensitas perjalanan

Semakin besar intensitas perjalanan anggota keluarga maka akan semakin panjang pula perjalanan yang akan ditempuhnya tetapi bila alokasi daana perjalanannya tetap maka keterjangkauan membayar tariff perjalanannya akan semakin rendah, demikian juga sebaliknya.

Untuk analisis keterjangkauan membayar dari penumpang/ability to pay (ATP) ada dasarnya dilakukan dengan pendekatan travel budget, dengan asumsi bahwa setiap keluarga akan selalu mengalokasikan sebagian dari penghasilannya untuk kebutuhan aktivitas pergerakan, baik yang menggunakan kendaraan pribadi maupun yang menggunakan angkutan umum.

Dasar pendekatan dalam menghitung nilai ATP dirumuskan dengan persamaan:

$$ATP = \frac{Ix \cdot Pp \cdot Pt}{Tr} \quad \text{.....(2)}$$

Dimana,

ATP : Kemampuan membayar penumpang

Ix : Tingkat penghasilan penumpang per bulan (Rp/bulan)

Pp : Persentase alokasi biaya untuk transportasi per bulan dari pendapatan (%)

Pt : Persentase alokasi biaya transportasi untuk angkutan umum (%)

Tr : Total frekuensi/intensitas perjalanan penumpang per bulan (trip/bulan)

2.5 *Willingness To Pay* (Kesediaan Membayar)

Willingness To Pay atau kesediaan membayar penumpang adalah kerelaan membayar dari pemakai atas imbalan terhadap suatu barang atau jasa yang dinikmati. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP terhadap jasa angkutan didasarkan atas persepsi masyarakat pemakai terhadp tarif jasa angkutan. Parameter WTP dapat didefinisikan sebagai besaran rupiah rata-rata yang mau dikeluarkan oleh masyarakat sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dinikmatinya. Unit pelayanan angkutan umum yang dimaksud dapat berupa seat atau kilometer perjalanan. Besarnya WTP terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat dan juga bergantung pada sosial budayanya. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah (Setijowarno, 2005):

a) Produki jasa angkutan yang disediakan

   Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna

b) Kualitas dan kuantitas pelayanan

   Dengan produksi jasa angkutan yang besar, maka tingkat kualitas pelayanan akan lebih baik, dengan demikian dapat dilihat pengguna tidak berdesak-desakan dengan kondisi tersebut tentunya konsumen dapat membayar yang lebih besar

c) Utilitas pemakai

   Jika manfaat yang dirasakan konsumen semakin besar terhadap suatu pelayanan transportasi yang dirasakannya tentunya semakin besar pula kemauan membayar terhadap tariff yang berlaku, demikian sebaliknya jika manfaat yang dirasakan konsumen rendah makan konsumen akan enggan untuk menggunakannya, sehingga kemauan membayarnya pun akan semakin rendah

d) Pendapatan pemakai

   Bila seseorang mempunyai penghasilan yang besar maka tentunya kemauan membayar tariff perjalanannya semakin besar hal ini disebabkan oleh alokasi biaya perjalanannya lebih besar, sehingga akan memberikan

keterjangkaun membayar dan kerelaan membayar tariff perjalanannya semakain besar.

Dasar pendekatan dalam menghitung nilai WTP dirumuskan dengan persamaan (Anggraini dkk, 2019):

$$WTP = \frac{\sum_{i=1}^{n} WTPi}{n} \quad (3)$$

Dimana,

WTP : Rata-rata WTP (Rp)

WTPi : Nilai WTP responden ke-*i*

n : ukuran sampel

2.6 Populasi dan Sampel

Populasi merupakan sekumpulan orang/subjek dan objek yang diamati dengan karakter dan ciri yang sudah ditetapkan. (Sugiyono, 2013). Populasi terdiri dari unsur sampling yaitu unsur yang diambil sebagai sampel. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada dipopulasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga, dan waktu maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Apa yang dipelajari dari sampel akan dapat diberlakukan untuk populasi jika ditarik kesimpulannya. Untuk itu sampel yang ditarik dari populasi harus betul-betul representatif atau mewakili (Sugiyono, 2013)

Penelitian ini terdiri dari populasi yang tak terhingga sehingga untuk mengetahui seberapa banyak jumlah sampel yang cukup mewakili menurut Riduwan (2006) penarikan jumlah sampel dapat diperoleh dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$n = \left(\frac{\left(Z_{a/2}\right) \cdot \sigma}{e} \right)^2 \quad (4)$$

Dimana,

n : jumlah sampel

Za/2 : nilai dari tabel distribusi normal atas keyakinan 95% = 1,96

e : *error* (batas kesalahan = 5%)

σ : standar deviasi 25%

2.7 Uji Instrumen Penelitian

2.7.1 Uji Validitas

Uji validitas merupakan pengujian tingkat keandalan dan kesahihan alat ukut yang digunakan. Instrumen dikatakan valid, artinya alat ukut yang digunakan untuk mengumpulkan data dapat digunakan unuk mengukur apa yang sedang diukur. Rumus yang digunakan sebagai berikut (Barlian, 2016):

$$r_{hitung} = \frac{n\sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{\{n\sum X^2 - (\sum X^2)\}\{n\sum Y^2 - (\sum Y^2)\}}} \quad \text{..... (5)}$$

dimana,

n = Jumlah Sampel

x = skor variabel (jawaban responden)

y = skor total dari variabel (jawaban responden)

Untuk menentukann valid atau tidaknya butir kuesioner, dilakukan perbandingan nilai r_{hitung} dan r_{tabel}.

Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ = Tidak Valid

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

Cara menentukann r tabel adalah:

Df = n - 2 ,dimana n adalah jumlah sampel

2.7.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan pengujian untuk memastikan apakah kuesioner penelitian yang digunakan dalam pengumpulan data variabel termasuk kategori reliabel atau tidak. Uji reliabilitas memberikan gambaran sejauh mana alat pengukuran memberikan hasil yang konsisten. Semakin kecil kesalahan pengukuran maka semakin reliabel alat pengukur.

Saat batas minimum skor alpha cronbach 0,6 terpenuhi, maka alat ukur dalam analisis alpha Cronbach dinyatakan reliabel, sehingga skor *alpha cronbach* 0,6. Skor reliabilitas dikatakan kurang baik jika < 0,6, sementara skor reliabilitas 0,7 bisa diterima dan apabila skor reliabilitas 0,8 dinyatakan baik. Dengan

demikian, skor reliabilitas yang mendekati 1 akan semakin tinggi skornya dan baik (Alhamdu, 2016)