

KAJIAN PERSEPSI MASYARAKAT DKI JAKARTA SEBAGAI PENGGUNA DAN PENGEMUDI TERHADAP RENCANA PENYESUAIAN TARIF ANGKUTAN TAKSI *ONLINE* PADA GRAB, GOJEK DAN MAXIM

Asni Mufnizar ^{[1]*}, Budi Hartanto Susilo ^{[1],[2]}

^[1] Department of Civil Engineering, Universitas Trisakti, West Jakarta, 11440, Indonesia

^[2] Department of Civil Engineering, Universitas Kristen Maranatha, Bandung, 40164, Indonesia

Email : amufnizar@gmail.com*, budiharsus@gmail.com

*) Correspondent Author

Received: 20 February 2022; Revised: 11 May 2022; Accepted: 16 May 2022

How to cite this article:

Mufnizar, A., Susilo, B.H., (2022). Kajian Persepsi Masyarakat DKI Jakarta Sebagai Pengguna dan Pengemudi terhadap Rencana Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi *Online* pada Grab, Gojek dan Maxim. Jurnal Teknik Sipil, 18(2). 230-244.
<https://doi.org/10.28932/jts.v18i2.4496>

ABSTRAK

Berkembangnya teknologi memberikan dampak positif pada masyarakat, termasuk bidang transportasi yang dikenal dengan transportasi *online* (daring). Salah satu transportasi *online* yang digunakan di DKI Jakarta adalah angkutan sewa khusus (taksi *online*), dengan penyedia jasa Gojek, Grab dan Maxim. Meningkatnya taksi *online* ini mengharuskan pemerintah melakukan peninjauan kembali untuk pengaturan tarif yang berlaku, karena pada PM Perhubungan Darat No.118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, belum ada pernyataan terkait ketetapan tarif. Penelitian bertujuan untuk menjabarkan gambaran dari penerapan tarif, persepsi pengemudi dan pengguna terkait kebijakan penyesuaian tarif berdasarkan uji *Mann Whitney* serta analisis BOK dan *Revenue*. Hasil analisis didapatkan bahwa Maxim telah menerapkan tarif yang sesuai, sedangkan Gojek dan Grab pada waktu tertentu tarif yang diterapkan dapat melebihi ketentuan batas atas. Berdasarkan uji *Mann Whitney*, rata-rata tarif batas bawah yang diharapkan pengemudi Rp.3.789,47/km dan batas atas Rp.6.291,23/km, sedangkan pengguna tarif batas bawah Rp.3.494,41/km dan batas atas Rp.5.990,91/km. Berdasarkan analisis BOK didapatkan Rp.2.562/km, mengacu pada ketentuan UMP DKI Jakarta 2022 untuk keseimbangan pendapatan dan pengeluaran, tarif yang diharapkan pengemudi sebesar Rp.4.912/km. Untuk penyesuaian tarif tidak perlu dilakukan karena persepsi dan objektivitas dilapangan masih dalam rentang ketentuan tarif batas bawah dan atas (Rp.3.500/km – Rp.6.000/km), sehingga masih menggunakan ketentuan SK.3244/AJ.801/DJPD/2017 tentang Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Angkutan Sewa Khusus.

Kata Kunci : Transportasi *Online*, Angkutan sewa khusus, Uji *Mann Whitney*

ABSTRACT. STUDY ON JAKARTA CITIZENS PERCEPTIONS AS USERS & DRIVERS REGARDING TARIFF ADJUSTMENT PLAN FOR ONLINE TAXI TRANSPORTATION ON GRAB, GOJEK AND MAXIM.

Technology development nowadays has brought positive impact to society including transportation aspect which has now been popularly known as online transportation. One of public online transportation massively utilize by Capital Special Region (DKI) Jakarta is special hired transportation known as online taxi, with providers are GOJEK, GRAB, and MAXIM. The increasing of online taxi driver enforce local government to conduct judicial review against applied tariff since on Indonesia Ministerial Regulations (PM) No 118, 2018 regarding establishment of Special hired transportation the issue is not addressed yet. This research aims to obtain representative idea of applied tariff and followed by drivers and users perception upon the issue in accordance to Mann Whitney test also BOK and Revenue analysis. Analysis was obtained that Maxim had applied the rate, whereas Gojek and Grab at any given time tariff applied beyond the upper limit. According to Mann Whitney test result, average lower tariff limit expected by the drivers is IDR3789.47/km and upper tariff limit is IDR6291.23/km, In the other hand users expecting lower tariff limit at IDR3494.41/km, and upper tariff limit at IDR5990.91/km. According to BOK the tariff obtained is at IDR2562/km. From that analysis

referring to Jakarta 2022 Minimum Provincial Payment Rate to balanced income with expenditure, driver tariff expected to be set at IDR4912/km. In conclusion to tariff adjustment regulation is currently not necessary since perception and objectivities at ground is still on already maintained upper and lower limit which still covered by SK.3244/AJ.801/DJPD/2017 about upper tariff limit and lower tariff limit of Special hired transportation.

Keyword : *Online Transportation, Special Hired Transportation, Mann Whitney Test*

1. PENDAHULUAN

Teknologi telah berkembang dengan pesat mengikuti perkembangan dunia saat ini. Dampak adanya kemajuan teknologi informasi dan komunikasi adalah munculnya transportasi yang mengandalkan aplikasi berbasis teknologi sebagai penghubung antara penyedia dan pengguna jasa transportasi, yang dikenal sebagai transportasi daring (*online*) (Riandiatmi et al, 2018).

Transportasi umum daring adalah transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi. Transportasi umum daring memberikan kemudahan kepada pelanggan karena pengemudi akan menjemput pelanggan di tempat yang telah ditetapkan tanpa harus berjalan di saat panas hujan. Pelanggan juga langsung diantar sampai ke tempat tujuan. Di samping itu, penggunaan transportasi umum *online* sangat bergantung pada jaringan internet, sehingga bila jaringan bermasalah pengguna tidak dapat memesan jasa transportasi umum daring (Kwanto and Arliansyah, 2016).

Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi (Kementerian Perhubungan, 2018).

Wilayah DKI Jakarta saat ini penggunaan aplikasi daring (*online*) untuk jasa transportasi sewa khusus sangat banyak diminati, dan sampai sekarang di DKI Jakarta sudah memiliki 3 (tiga) aplikasi daring (*online*) diantaranya Gojek, Grab dan Maxim.

Ketentuan terkait tarif angkutan sewa khusus untuk pertama kali berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3244/AJ.801/DJPD/2017 tentang Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Angkutan Sewa Khusus, ditetapkan tarif angkutan sewa khusus untuk wilayah Zona I yaitu Sumatera, Jawa dan Bali sebesar Rp.6000/km untuk tarif batas atas, dan Rp.3500/km untuk batas bawah. Sedangkan untuk wilayah Zona II yaitu Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku dan Papua sebesar Rp.6500/km untuk tarif batas atas, dan Rp.3700/km untuk batas bawah.

Berdasarkan Kementerian Perhubungan, 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, menjelaskan bahwa Tarif Angkutan Sewa Khusus adalah tarif yang berlaku yang dibayarkan oleh pengguna jasa kepada penyedia jasa angkutan sewa khusus berdasarkan

kesepakatan melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah. Pada Pasal 22 ayat 2 menjelaskan bahwa besaran tarif batas bawah dan tarif batas atas Angkutan Sewa Khusus ditetapkan oleh Menteri atau Gubernur sesuai dengan wilayah operasi. Namun hingga saat ini belum adanya evaluasi terhadap tarif, setelah pertama kalinya ditetapkan tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk angkutan sewa khusus, sehingga diperlukan evaluasi tarif yang berlaku saat ini.

Berdasarkan penjelasan di atas maka penelitian ini dilakukan agar dapat mengetahui persepsi masyarakat sebagai pengguna dan pengemudi angkutan sewa khusus terhadap evaluasi atau penyesuaian tarif yang akan dilakukan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menjawab dan menyelesaikan permasalahan yang telah dijabarkan sebelumnya, yaitu:

- a. Menjabarkan gambaran dari penerapan tarif untuk angkutan sewa khusus.
- b. Menjabarkan persepsi dari pengemudi dan pengguna terkait kebijakan penyesuaian tarif yang akan dilakukan berdasarkan uji *Mann Whitney*.
- c. Menjabarkan hasil evaluasi terkait penyesuaian tarif angkutan sewa khusus berdasarkan BOK dan *Revenue*.

Manfaat dari penelitian ini diharapkan antara lain:

- a. Dengan diterapkannya rencana tarif batas minimum dan maksimum yang sama oleh setiap jasa layanan transportasi daring, menghindarkan terjadinya perbedaan yang sangat signifikan saat pengemudi dan pengguna memilih untuk menggunakan layanan yang diinginkan.
- b. Sebagai masukan agar dilakukan evaluasi kembali untuk tarif batas bawah dan tarif batas atas angkutan sewa khusus.

Pelaksanaan penelitian ini diberikan batasan-batasan masalah agar penelitian dapat terfokus, yang mana batasan masalah tersebut antara lain:

- a. Penelitian dilakukan pada wilayah DKI Jakarta yang menjadi kota tersibuk di Indonesia karena merupakan ibu kota negara Indonesia.
- b. Data yang digunakan didapatkan dari penyebaran kuesioner melalui media sosial kepada pengguna dan pengemudi angkutan sewa khusus di wilayah DKI Jakarta serta pengecekan pada aplikasi untuk tarif yang berlaku saat ini.
- c. Jasa angkutan sewa khusus atau taksi *online* yang dibandingkan hanya 3 (tiga) aplikasi yaitu Gojek, Grab, dan Maxim.
- d. Perbandingan dalam tarif angkutan sewa khusus.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Sejak tahun 2014, berbagai macam taksi berbasis *online* seperti *Grab taxi*, *Uber taxi*, *Go-car* dan lain sebagainya mulai bermunculan di Jakarta (Rivani, 2017). Saat ini ada 3 (tiga) penyedia jasa untuk transportasi sewa khusus yang masih aktif beroperasi di DKI Jakarta yaitu:

A. Gojek

Gojek berasal dari Indonesia dibawah naungan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (AKAB). Mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2010, memulai layanan *Gobike* (*ojek online*), serta saat ini berkembang menjadi perusahaan *startup* dengan status *decacorn* pertama di Indonesia. Gojek merupakan perusahaan penyedia jasa layanan transportasi angkutan sewa khusus yang sama memiliki lambang berwarna hijau ini merupakan layanan yang mendominasi di DKI Jakarta, yang sudah memiliki jutaan pengguna dan ribuan armada pengemudi. Layanan khusus pada Gojek adalah *Gobox* yang merupakan layanan untuk jasa pengantaran barang dalam jumlah banyak yang akan diangkat oleh mobil box, dan untuk layanan ini sangat membantu untuk jasa pemindahan barang, yang mana untuk fitur ini belum tersedia pada aplikator lainnya.

B. Grab

Grab berasal dari Singapura, di Indonesia berada dibawah naungan PT. Solusi Teknologi Indonesia. Mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2014, memulai layanan *Grabtaxi* (*taxi online*) yang saat ini telah berkembang pesat dengan berbagai fitur layanan dan telah aktif di berbagai penjuru kota di Indonesia. Layanan terbarunya adalah penyewaan motor listrik (*eMoto*) yang diperuntukkan bagi mitra pengemudi yang tidak memiliki kendaraan dapat melakukan penyewaan pada pihak perusahaan dan pembayaran sewanya per hari, yang mana untuk fitur ini belum tersedia pada aplikator lainnya. Hingga saat ini jumlah pengemudi aktif untuk angkutan sewa khusus di Grab untuk area Jabodetabek mencapai ribuan pengemudi.

C. Maxim

Maxim berasal dari negara Rusia berada dibawah naungan PT. Teknologi Perdana Indonesia yang mulai beroperasi di Indonesia tahun 2018 tetapi mulai aktif beroperasi di wilayah DKI Jakarta pada tahun 2020. Maxim yang memiliki warna khas kuning cerah menjadi daya tarik tersendiri karena memiliki warna yang berbeda dari pesaingnya. Kehadiran maxim disambut baik oleh banyak pengguna transportasi *online* dikarenakan Maxim hadir dengan menawarkan tarif yang sangat rendah jika dibandingkan dengan 2 (dua) aplikator lainnya karena pihak penyedia jasa menggunakan tarif batas minimum sebagai acuan. Layanan khusus dari aplikasi ini adalah layanan untuk pengantaran keluar kota yang jaraknya dapat mencapai ratusan kilometer, yang mana layanan ini tidak tersedia pada aplikator lainnya.

Analisis dari persepsi masyarakat yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Mann Whitney*. Menurut (Nachar, 2008) uji *Mann Whitney* merupakan uji komparasi, non parametrik

(tidak memperhatikan normalitas data atau distribusi bebas), agar mendapatkan gambaran dari suatu hasil apakah terdapat perbedaan yang signifikan atau tidak. Perbedaan hasil yang dikatakan signifikan jika nilai $p < \alpha$.

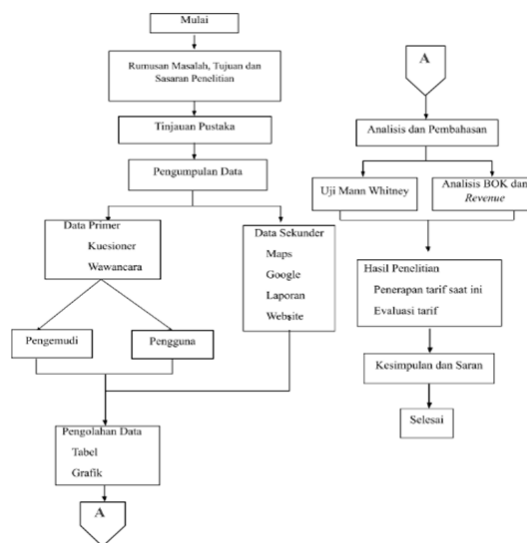
α : taraf signifikan ($\alpha = 0,05$)

p: nilai signifikan.

Uji *Mann Whitney* juga dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan para peneliti mengenai perbedaan antara kelompok, tes yang memiliki sampel dalam jumlah kecil serta juga dapat digunakan ketika variabel-variabel yang terukur adalah jenis ordinal yang dicatat secara acak atau kurang tepat.

3. METODE PENELITIAN

Suatu metode deskriptif dapat digunakan untuk riset korelasi (Husein, 2011). Metode penelitian ini dilaksanakan dengan melakukan studi pustaka guna menyusun dasar teori, penyebaran kuesioner (melalui media sosial *Instagram*, *Facebook* dan *Whatsapp*), hingga wawancara kepada pengemudi dan pengguna angkutan sewa khusus. Penelitian ini dilakukan di wilayah DKI Jakarta.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

Alur penelitian pada Gambar 1, dilakukan dengan beberapa analisis, yaitu :

a. Uji *Mann Whitney*

Uji *Mann Whitney* digunakan sebagai analisis persepsi masyarakat untuk evaluasi tarif angkutan sewa khusus. Data yang didapat berupa data yang tidak normal atau acak sehingga digunakan uji *Mann Whitney*.

- b. Analisis BOK (Biaya Operasional Kendaraan) dan *Revenue*
Analisis tarif dilanjutkan dengan pengujian objektivitas tarif yang berlaku saat ini dengan BOK (Biaya Operasional Kendaraan), guna mengetahui apakah tarif yang berlaku saat ini dapat memenuhi kebutuhan pengemudi.

4. ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, didapatkan penjabaran data yang akan dilakukan analisis serta pembahasan.

Hasil responden didapatkan dari penyebaran kuesioner melalui media sosial *Instagram*, *Whatsapp* dan *Facebook*. Penjabaran hasil dapat dilihat pada Tabel 1.

Hasil pengisian kuesioner didapatkan dari 58 responden pengemudi, 43,9% merupakan pengemudi Grab, 38,6% merupakan pengemudi Gojek, dan 17,5% merupakan pengemudi Maxim.

Hasil responden untuk pengguna jasa angkutan sewa khusus (*online taxi*) terkait penyebaran kuesioner sama halnya untuk pengemudi, yaitu disebarkan melalui media sosial *Instagram*, *Whatsapp* dan *Facebook*. Penjabaran hasil dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 1. Hasil Responden Pengemudi

| Aplikasi | Frekuensi | Persentase |
|----------|-----------|------------|
| Grab | 26 | 43,86% |
| Gojek | 22 | 38,60% |
| Maxim | 10 | 17,54% |
| Jumlah | 58 | 100,00% |

Tabel 2. Hasil Responden Pengguna

| Aplikasi | Frekuensi | Persentase |
|----------|-----------|------------|
| Grab | 70 | 48,28% |
| Gojek | 64 | 44,14% |
| Maxim | 11 | 7,59% |
| Jumlah | 145 | 100,00% |

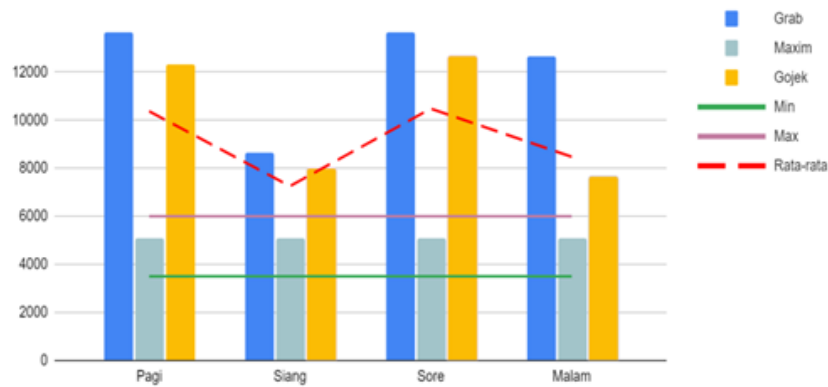
Fluktuasi tarif dikelompokkan menurut jarak yang ditempuh:

A. Jarak Dekat (2-3 km)

Fluktuasi tarif angkutan sewa khusus pada jarak dekat (per km) dijabarkan pada Tabel 3 dan dalam bentuk diagram seperti pada Gambar 2.

Tabel 3. Analisis Tarif Jarak Dekat

| Waktu | Gojek | Grab | Maxim | Rata-rata |
|-------|-------|-------|-------|-----------|
| | (Rp.) | | | |
| Pagi | 12333 | 13667 | 5100 | 10367 |
| Siang | 8000 | 8667 | 5100 | 7256 |
| Sore | 12667 | 13667 | 5100 | 10478 |
| Malam | 7667 | 12667 | 5100 | 8478 |



Gambar 2. Fluktuasi Tarif Angkutan Sewa Khusus pada Jarak Dekat (per km)

Keterangan:

- Tarif minimum sebesar Rp.3.500/km, tarif maksimum sebesar Rp.6.000/km, menurut (Kementerian Perhubungan, 2017).
- Tarif angkutan sewa khusus yang masih mengikuti aturan tersebut pada adalah Maxim.

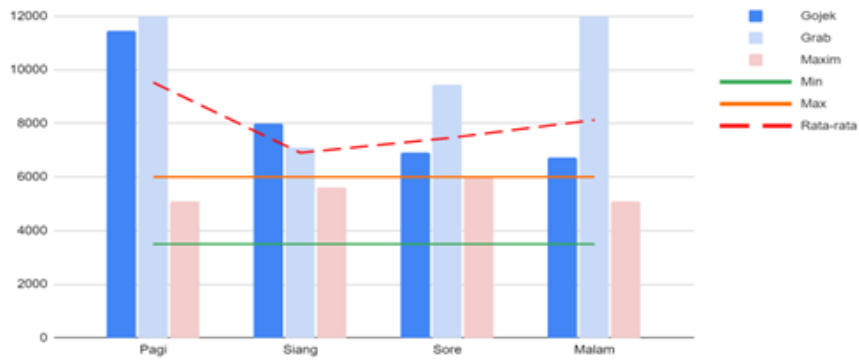
Urutan rata-rata tarif tertinggi hingga terendah adalah Grab sebesar Rp.12.667/km, kemudian Gojek Rp.10.167/km, dan Maxim Rp.5.100/km.

B. Jarak Sedang (5-6 km)

Fluktuasi tarif angkutan sewa khusus pada jarak sedang (per km) dijabarkan pada Tabel 4 dan dalam bentuk diagram seperti pada Gambar 3.

Tabel 4. Analisis Tarif Jarak Sedang

| Waktu | Gojek | Grab | Maxim | Rata-rata |
|-------|-------|-------|-------|-----------|
| | (Rp.) | | | |
| Pagi | 11455 | 12000 | 5109 | 9521 |
| Siang | 8000 | 7091 | 5618 | 6903 |
| Sore | 6909 | 9455 | 5982 | 7448 |
| Malam | 6727 | 12545 | 5109 | 8127 |



Gambar 3. Fluktuasi Tarif Angkutan Sewa Khusus pada Jarak Sedang (per km)

Keterangan:

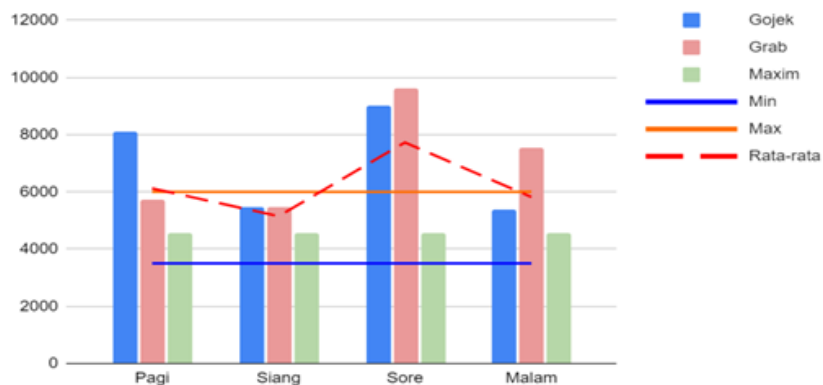
- Tarif angkutan sewa khusus yang masih mengikuti standar pada adalah Maxim.
- Urutan rata-rata tarif tertinggi hingga terendah adalah Grab sebesar Rp.10.273/km, kemudian Gojek Rp.8.273/km, dan Maxim Rp.5.455/km.

C. Jarak Jauh (10-11 km)

Fluktuasi tarif angkutan sewa khusus pada jarak jauh (per km) dijabarkan pada Tabel 5 dan dalam bentuk diagram seperti pada Gambar 4.

Tabel 5. Analisis Tarif Jarak Jauh

| Waktu | Gojek | Grab | Maxim | Rata-rata |
|-------|-------|------|-------|-----------|
| | (Rp.) | | | |
| Pagi | 8091 | 5727 | 4545 | 6121 |
| Siang | 5455 | 5455 | 4545 | 5152 |
| Sore | 9000 | 9636 | 4545 | 7727 |
| Malam | 5364 | 7545 | 4545 | 5818 |



Gambar 4. Fluktuasi Tarif Angkutan Sewa Khusus pada Jarak Jauh (per km)

Keterangan:

- Tarif angkutan sewa khusus yang masih mengikuti aturan standar pada adalah Maxim.

- b. Urutan rata-rata tarif tertinggi hingga terendah adalah Grab sebesar Rp.7.091/km, kemudian Gojek Rp.6.977/km, dan Maxim Rp.4.545/km.

Evaluasi penyesuaian tarif dengan metode uji *Mann Whitney* terhadap tarif minimum dan tarif maksimum:

A. Tarif Minimum

Tabel 6. Evaluasi Penyesuaian Tarif Minimum

| Pengemudi (Mean ± SD) | Pengguna (Mean ± SD) | P |
|--------------------------|-------------------------|----------|
| 3789,47 ± 218,50 | 3494,41 ± 387,80 | 0,000031 |

Keterangan:

- α : taraf signifikan ($\alpha = 0.05$)
- p : nilai signifikan
- Rata-rata tarif minimum yang diharapkan pengemudi sebesar Rp.3.789,47/km atau lebih Rp.289,47/km dari tarif minimum yang telah ditetapkan.
- Rata-rata tarif minimum yang diharapkan pengguna sebesar Rp.3.494,41/km atau kurang Rp.5,59/km dari tarif minimum yang ditetapkan.
- Berdasarkan uji *Mann Whitney*, terdapat perbedaan signifikan tarif minimum yang diharapkan pengemudi dan pengguna, ditunjukkan dari nilai $p < 0.05$

B. Tarif Maksimum

Tabel 7. Evaluasi Penyesuaian Tarif Maksimum

| Pengemudi (Mean ± SD) | Pengguna (Mean ± SD) | P |
|--------------------------|-------------------------|----------|
| 6291,23 ± 223,03 | 5990,91 ± 564,05 | 0,000052 |

Keterangan:

- Rata-rata tarif maksimum yang diharapkan pengemudi sebesar Rp.6.291,23/km atau lebih Rp.291,23/km dari tarif maksimum yang telah ditetapkan.
- Sedangkan rata-rata tarif maksimum yang diharapkan pengguna sebesar Rp.5.990,91/km atau kurang Rp.9,09/km dari tarif maksimum yang ditetapkan.
- Berdasarkan uji *Mann Whitney*, terdapat perbedaan signifikan tarif maksimum yang diharapkan pengemudi dan pengguna, ditunjukkan dari nilai $p < 0.05$.

Berdasarkan analisis data tersebut untuk evaluasi tarif saat ini didapatkan bahwa tarif rata-rata untuk batas bawah adalah melebihi tarif yang berlaku yaitu naik sebesar (Rp.289.47 –

Rp.5.59) / 2 = Rp.142/km, serta untuk tarif rata-rata batas atas yaitu naik sebesar Rp.141/km dari tarif yang berlaku saat ini.

Hasil uji *Mann Whitney* tersebut, dapat pula dilihat pada Gambar 5, untuk persepsi pengemudi dan pengguna dibandingkan dengan ketentuan tarif sebelumnya.

Analisis BOK (Biaya Operasional Kendaraan) berdasarkan Departemen Perhubungan RI, 2002 dan *Revenue* (pendapatan) digunakan untuk mendapatkan gambaran pengeluaran dan pendapatan pengemudi. Adapun taksi *online* yang dianalisis adalah kendaraan merek Avanza karena kendaraan tersebut yang paling banyak digunakan oleh pengemudi.



Gambar 5. Perbandingan Tarif Hasil Uji *Mann Whitney* dengan Ketentuan Tarif yang Berlaku

Keterangan:

Merah : Persepsi dari pengemudi

Hijau : Persepsi dari Pengguna (berhimpitan dengan warna Kuning)

Kuning : Ketentuan tarif berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Nomor : SK.3244/AJ.801/DJPD/2017

Perhitungan produksi kendaraan/km, berdasarkan rata-rata data yang didapat dari hasil penyebaran kuesioner:

- a. Km-tempuh/rit = 6 km
- b. Frekuensi/hari = 15 rit/hari
- c. Km-tempuh/hari = 90 km-tempuh/hari
- d. Penumpang/rit = 1 pnp/rit
- e. Penumpang/hari = 15 pnp/hari
- f. Hari operasi/bulan = 30 hari
- g. Km-tempuh/bulan = 2700 km/bulan
- h. Penumpang/bulan = 450 pnp/bulan

- i. Km-tempuh/tahun = 32400 km/tahun
- j. Penumpang/tahun = 5400 pnp/tahun
- k. Pemakaian BBM = 14 km/l

Estimasi biaya langsung dan biaya tidak langsung, memberi hasil Tabel 8:

a. Biaya langsung sewa kendaraan

$$\begin{aligned} \text{Harga sewa kendaraan} &= \text{Rp1.200.000,00 /minggu} \\ &= \text{Rp171.428,57 /hari} \\ \text{Biaya Sewa} &= \frac{\text{Harga sewa kendaraan/hari}}{\text{Jarak tempuh - km/hari}} \\ \text{Biaya Sewa} &= \frac{\text{Rp171.428,57/hari}}{90\text{km/hari}} \\ &= \text{Rp1.904,76/kend.-km} \end{aligned}$$

b. Biaya langsung bahan bakar minyak (BBM)

$$\begin{aligned} \text{Pemakaian BBM/kend/hari} &= 6,4 \text{ L} \\ \text{Km-tempuh/hari} &= 90 \text{ km} \\ \text{Pemakaian BBM} &= 14 \text{ km/L} \\ \text{Harga BBM (Pertalite)} &= \text{Rp7.650/L} \\ \text{Biaya/kend/hari} &= \text{Rp49.178,57 /hari} \\ \text{Biaya BBM} &= \frac{\text{Harga BBM per kendaraan/hari}}{\text{Jarak tempuh - km/hari}} \\ &= \frac{\text{Rp49,178,57/hari}}{90\text{km/hari}} \\ &= \text{Rp546,43/kend.-km} \end{aligned}$$

c. Biaya langsung cuci kendaraan

$$\begin{aligned} \text{Biaya cuci kend/hari} &= \text{Rp5.000,00/hari} \\ \text{Biaya cuci taksi} &= \frac{\text{Harga cuci kendaraan/hari}}{\text{Jarak tempuh - km/hari}} \\ &= \frac{\text{Rp5.000,00/hari}}{90 \text{ km//hari}} \\ &= \text{Rp55,56/kend.-km} \end{aligned}$$

d. Biaya langsung asuransi pengemudi

$$\begin{aligned} \text{Asuransi} &= \text{Rp50.000,00/bln} \\ &= \text{Rp1.666,67/hari} \\ \text{Biaya Asuransi} &= \frac{\text{Harga asuransi/hari}}{\text{Jarak tempuh - km/hari}} \\ \text{Biaya Asuransi} &= \frac{\text{Rp49,178,57/hari}}{90\text{km/hari}} \\ &= \text{Rp18,52/kend.-km} \end{aligned}$$

- e. Biaya tidak langsung kuota internet = Rp100.000,00 /bulan
- = Rp3.333,33/hari

$$\begin{aligned} \text{Kuota internet} &= \frac{\text{Harga tidak langsung/hari}}{\text{Jarak tempuh} - \text{km/hari}} \\ \text{Kuota internet} &= \frac{\text{Rp3.333,33/hari}}{90\text{km/hari}} \\ &= \text{Rp37,04/kend.-km} \end{aligned}$$

Tabel 8. Hasil Perhitungan BOK

| NO | KOMPONEN BIAYA | Rp/Kend-Km |
|---------------------------------------|--------------------------|------------|
| 1 | Biaya Sewa | 1.904,76 |
| 2 | Biaya BBM | 546,43 |
| 3 | Biaya Cuci Kendaraan | 55,56 |
| 4 | Biaya Asuransi Pengemudi | 18,52 |
| Jumlah Biaya Langsung | | 2.525,26 |
| Biaya Tidak Langsung – Kuota Internet | | 37,04 |
| Jumlah | | 2.562,30 |

Dari hasil perhitungan BOK didapatkan total pengeluaran harian pengemudi:

$$\begin{aligned} \text{Total pengeluaran/hari} &= \text{Rp.171.428,57} + \text{Rp.49.178,57} + \text{Rp.5.000,00} + \\ &\quad \text{Rp.1.666,67} + \text{Rp.3.333,33} \\ &= \text{Rp.230.607} \end{aligned}$$

Analisis *revenue* dari penerapan tarif yang berlaku saat ini dijabarkan sebagai berikut:

- a. Ketentuan tarif minimum saat ini : Rp.3.500/km
- b. Jarak tempuh/rit : 6 km
- c. Manajemen *fee* : 20 % (dari tarif, berdasarkan hasil *survey*)

$$\begin{aligned} \text{Revenue} &= (100\% - \text{manajemen } \textit{fee}) \times \text{tarif minimum} \\ &= 80\% \times \text{Rp.3.500/km} \\ &= \text{Rp.2.800/km} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Total pendapatan} &= \text{jarak/rit} \times \text{jumlah penumpang/hari} \times \text{revenue} \\ &= 6 \text{ km} \times 15 \text{ pnp/hari} \times \text{Rp.2.800/km} \\ &= \text{Rp. 252.000/hari.} \end{aligned}$$

$$\text{Total pengeluaran} = \text{Rp.230.607/hari.}$$

Tabel 9. Rekapitulasi Tarif

| Jenis Tarif | Nilai Tarif (Rp/km) |
|-------------------------|---------------------|
| Berdasarkan BOK | 2.562 |
| <i>Revenue</i> /km | 2.800 |
| Uji <i>Mann Whitney</i> | 3.642 |

Berdasarkan analisis didapatkan bahwa pendapatan harian sesuai *revenue* sebesar Rp.252.000/hari dan pengeluaran harian sesuai BOK sebesar Rp.230.607,14/hari. Maka

pendapatan hanya Rp.21.393/hari. Bilamana diestimasi penghasilan pengemudi berdasarkan UMP DKI 2022 Rp.4.453.936/bulan, maka penghasilan harian seharusnya sebesar Rp.148.465/hari. Selisih antara pendapatan saat ini dengan pendapatan seharusnya sebesar Rp.127.072/hari. Sehingga, diperlukan keseimbangan pendapatan dengan pengeluaran, maka *revenue* harian perlu ditambahkan menjadi Rp.379.072/hari.

Berdasarkan penjabaran ini, maka diperlukan penyesuaian tarif:

$$\text{Penyesuaian} = \frac{\text{Jumlah kekurangan pendapatan/hari}}{\text{Jarak tempuh - km/hari}}$$

$$\text{Penyesuaian} = \frac{\text{Rp}127.072/\text{hari}}{90 \text{ km/hari}}$$

$$= \text{Rp.1.412/km.}$$

Sehingga tarif minimum yang diharapkan: Rp.3.500/km + Rp.1.412/km = Rp.4.912/km.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terhadap pengemudi dan pengguna angkutan sewa khusus mengenai kajian persepsi masyarakat DKI Jakarta sebagai pengemudi dan pengguna angkutan sewa khusus (taksi *online*) terhadap rencana penyesuaian tarif pada aplikasi Grab, Gojek dan Maxim, dan setelah melalui proses analisis data disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil survei didapatkan bahwa Maxim telah menerapkan tarif batas bawah dan tarif batas atas yang berlaku saat ini yaitu Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3244/AJ.801/DJPD/2017, baik pada jarak dekat, sedang maupun jauh. Sedangkan Gojek dan Grab pada jarak dekat dan sedang tarif yang diberlakukan melebihi tarif batas maksimum, tetapi pada jarak jauh Gojek dan Grab menerapkan tarif yang melewati tarif batas atas hanya pada jam sibuk sedangkan diluar jam sibuk Gojek dan Grab memberlakukan tarif yang sesuai dengan ketentuan. Artinya, tarif yang berlaku saat ini tidak mengikuti peraturan yang berlaku, karena 2 dari 3 aplikator tidak menerapkan peraturan tersebut.
2. Sebanyak 44 pengemudi, sebesar 73.86% berpendapat perlu adanya penyesuaian tarif yang berlaku saat ini agar pengemudi mendapatkan tarif yang layak. Sedangkan 83 pengguna, sebesar 57.24% berpendapat bahwa perlu dilakukan evaluasi tarif dengan penurunan tarif yang berlaku saat ini.
3. a. Analisis evaluasi tarif uji *Mann Whitney*, rata-rata tarif batas bawah yang diharapkan oleh pengemudi sebesar Rp.3.789,47/km atau lebih Rp.289.47/km, dan batas atas Rp.6.291,23/km atau lebih Rp.291,23/km. Sedangkan pengguna untuk batas bawah Rp.3.494,41/km atau kurang Rp.5.59/km dan batas atas Rp.5.990,91/km atau kurang Rp.9,09/km. Jadi

penyesuaian rentang tarif dari uji *Mann Whitney* diharapkan sebesar Rp.3.642/km sampai Rp.6.141/km.

b. Analisis BOK didapatkan sebesar Rp.230.607/hari dan *revenue* sebesar Rp.252.000/hari. Sehingga penghasilan pengemudi adalah selisihnya sebesar Rp.21.393/hari. Berdasarkan ketentuan UMP DKI Jakarta 2022 maka pendapatan minimum sebesar Rp.148.465/hari, untuk keseimbangan antara pendapatan dan pengeluaran diperlukan penambahan tarif sebesar Rp.1.412/km. Penyesuaian tarif yang diperlukan dari Rp.3.500/km menjadi Rp.4.912/km.

Jadi dari penelitian ini didapatkan bahwa ketentuan penyesuaian tarif tidak perlu dilakukan karena persepsi dan objektivitas di lapangan masih dalam rentang ketentuan tarif batas atas dan bawah, sehingga masih dapat menggunakan ketentuan SK.3244/AJ.801/DJPD/2017.

Setelah dilakukannya penelitian ini, dapat berikan saran yaitu:

1. Perlu dilakukan pemantauan dari pemerintah terkait penerapan aturan yang telah ditetapkan, agar memastikan bahwa aturan tersebut telah diberlakukan.
2. Penelitian berikutnya disarankan agar pengumpulan sampel lebih banyak dengan penyebaran lebih luas, mengacu pada Sugiyono, 2014 diharapkan minimal sampel dari pengemudi sebanyak 329 orang dan pengguna sebanyak 336 orang, agar mendapatkan hasil yang lebih akurat.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan RI. (2002). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687AJ.206DRJD2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*, 69.
- Husein, U. (2011). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis Edisi 11* (Edisi II). PT Raja Grafindo Persada.
- Kementerian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. *Menteri Perhubungan Republik Indonesia, No.118*, 1–65.
- Kementrian Perhubungan, 2017. (2017). *Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat*. 8, 1–38.
- Kwanto, R., & Arliansyah, J. (2016). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional Dan Transportasi Umum Online Di Kota Palembang. *Cantilever*, 5(2). <https://doi.org/10.35139/cantilever.v5i2.41>
- Nachar, N. (2008). The Mann-Whitney U: A Test for Assessing Whether Two Independent

- Samples Come from the Same Distribution. *Tutorials in Quantitative Methods for Psychology*, 4(1), 13–20. <https://doi.org/10.20982/tqmp.04.1.p013>
- Noviani, E., Seran, B., & Joewono, T. B. (2015). Atribut Kualitas Pelayanan Angkutan Publik di Kota Bandung. In *Jurnal Teknik Sipil* (Vol. 11).
- Riandiatmi, O., Studi, P., Sipil, T., Teknik, F., Parahyangan, U. K., Joewono, T. B., Studi, P., Sipil, T., Teknik, F., & Parahyangan, U. K. (2018). *Persepsi pengguna terhadap angkutan online di kota bandung*. 18(3), 153–160.
- Rivani, E. (2017). Kebijakan Penyesuaian Tarif Taksi. *IX*(06), 13–16.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Susilo, B. H., & Teguh Esha, P. (2014). Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau. In *Jurnal Teknik Sipil* (Vol. 10).