

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sistem angkutan perkotaan masih belum bisa memenuhi kebutuhan atau melayani pergerakan masyarakat seutuhnya. Dengan penambahan jumlah penduduk maka akan berdampak pada meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap sarana dan prasarana transportasi. Pertambahan penduduk juga berdampak pada peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi. Peningkatan jumlah kendaraan pribadi akan memunculkan permasalahan seperti kemacetan apabila peningkatan jumlah kendaraan pribadi tersebut tidak diikuti dengan penambahan prasarana yang memadai. Adanya permasalahan kemacetan maka Pemerintah mencoba mengatasinya dengan menyediakan angkutan umum. Dengan harapan angkutan umum tersebut dapat mengurangi volume kemacetan yang terjadi. Namun, angkutan umum tersebut sampai saat ini belum bisa memberikan pelayanan yang maksimal kepada pengguna jasa angkutan umum misalnya untuk menuju satu tempat tujuan dibutuhkan lebih dari satu angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa kekurangsesuaian antara kebutuhan pengguna dengan rute pelayanan yang telah disediakan. Keterbatasan rute pelayanan pada angkutan umum memicu munculnya moda transportasi yang tidak terikat pada rute pelayanan atau dapat disebut dengan paratransit.

Munculnya moda transportasi paratransit seperti ojek dan taksi tentunya tidak semata-mata secara kebetulan saja. Ada beberapa faktor yang memicu hadirnya moda transportasi paratransit. Pertama, moda transportasi paratransit dijadikan sebagai moda transportasi alternatif oleh masyarakat, hal ini dikarenakan minimnya ketersediaan sistem pelayanan moda transportasi umum. Kedua, fenomena *urban sprawl* yang menyebabkan tidak tersedianya rute moda transportasi umum yang menjangkau seluruh wilayah. Karena moda transportasi umum sudah memiliki rute yang telah ditetapkan sedangkan moda transportasi paratransit tidak memiliki rute sehingga dapat menjangkau seluruh wilayah (*door to door*). Ketiga, perbedaan tarif antara moda transportasi paratransit dengan moda transportasi umum, beban biaya transportasi umum yang harus ditanggung oleh masyarakat semakin tinggi. Hal tersebut dikarenakan tak jarang untuk mencapai satu tujuan harus menggunakan dua atau lebih moda transportasi umum (Mardhani, 2018).

Kota Semarang merupakan ibukota provinsi Jawa Tengah yang termasuk kedalam kategori kota metropolitan karena jumlah penduduk Kota Semarang sebanyak 1.653.035 jiwa

(BPS Kota Semarang, 2017). Sebagai kota metropolitan pergerakan masyarakatnya tergolong tinggi, mulai dari pagi hingga malam hari. Pergerakan yang tinggi menimbulkan permasalahan transportasi seperti kemacetan dan polusi udara tak terhindarkan dari Kota Semarang. Akibat permasalahan tersebut masyarakat menjadi enggan keluar rumah atau kantor, padahal disisi lain masyarakat harus melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan. Masyarakat menginginkan cara praktis untuk dapat memenuhi kebutuhan tanpa harus keluar rumah atau kantor, misalnya dengan menggunakan jasa transportasi daring. Jasa transportasi daring tersebut cukup memberikan manfaat bagi masyarakat Kota Semarang antara lain menghemat waktu dan menghemat biaya perjalanan. Masyarakat hanya bermodalkan *smarthphone* yang terhubung dengan internet kemudian mengunduh aplikasi penyedia jasa transportasi daring maka masyarakat sudah dapat mengakses layanan yang telah disediakan.

Keberadaan transportasi daring berdampak pada menurunnya pengguna transportasi umum di Kota Semarang karena masyarakat mulai beralih menggunakan transportasi daring yang dianggap lebih praktis dan menawarkan solusi melewati kemacetan (Amajida, 2016). Menurut Shafruhan dalam Reza Yunanto (2016) keberadaan transportasi daring selama beberapa tahun ini mengakibatkan turunnya jumlah penumpang angkutan umum rata-rata sebanyak 33 persen. Kemudian jasa transportasi daring juga memberikan kepastian waktu dan jumlah biaya yang harus dibayarkan tanpa harus tawar menawar antara pelanggan dengan pengemudi. Hal tersebut yang menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan angkutan umum dan lebih memilih transportasi daring.

Mulai beralihnya pilihan moda transportasi masyarakat dari angkutan umum menjadi transportasi daring disebabkan oleh kenyamanan dan keamanan yang diberikan oleh transportasi daring. Berdasarkan surat kabar Kompas, telah dilakukan penelitian oleh Pusakom UI (Aziza, 2017) bahwa sebanyak 95 persen dari 9000 responden yang tersebar di 15 lokasi penelitian menyatakan bahwa merasakan aman ketika menggunakan moda transportasi daring. Kemudian sebanyak 98 persen dari responden merasa nyaman ketika menggunakan transportasi daring. Selain aman dan nyaman, masyarakat juga merasakan peningkatan pengetahuan khususnya dalam hal teknologi. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan juga sebanyak 91 persen dari responden menyatakan bahwa pengetahuan atau produktifitasnya meningkat setelah sering menggunakan aplikasi *on demand*.

Tantangan bagi perusahaan transportasi daring sebagai penyedia jasa tersebut yaitu berkewajiban untuk selalu memberikan pelayanan maksimal kepada pelanggan melalui *driver*. Perkembangan penyedia jasa transportasi daring mengalami peningkatan baik dari sisi pelanggan, sisi cakupan wilayah yang terlayani, dan sisi pengemudi. Berdasarkan hal tersebut,

maka sistem penyediaan transportasi daring di Kota Semarang meliputi tiga hal yaitu pelayanan, mekanisme kerja sama dengan pengemudi dan mekanisme pemesanan dari transportasi daring.

Mekanisme kerja sama antara transportasi daring dengan pengemudi meliputi sistem bagi hasil, asuransi dan pemberian bonus atau insentif. Sistem bagi hasil yang diterapkan oleh perusahaan transportasi daring cukup memberikan keuntungan bagi para pengemudi. Sistem bagi hasil antara pengemudi dengan penyedia jasa transportasi daring di Kota Semarang yaitu 80% bagi pengemudi dan 20% bagi penyedia jasa transportasi daring (Gojakgojek, 2015). Kemudian untuk asuransi, layaknya pegawai pada umumnya pengemudi transportasi daring juga mendapatkan perlindungan asuransi dari perusahaan jasa transportasi daring ketika terjadi kecelakaan kerja. Untuk pemberian bonus atau insentif bagi pengemudi, perusahaan jasa transportasi daring memberikan bonus ketika pengemudi berhasil mencapai target dengan tujuan memberikan motivasi kepada pengemudi agar lebih bersemangat dan giat dalam bekerja.

Mekanisme kerja sama yang diterapkan oleh perusahaan transportasi daring menyebabkan masyarakat Kota Semarang tertarik menjadi mitra dari perusahaan transportasi daring (Gojakgojek, 2015). Masyarakat tertarik karena perusahaan transportasi daring cukup memberikan penawaran yang menguntungkan bagi para mitranya seperti yang telah dijelaskan pada paragraf sebelumnya. Jumlah pengemudi yang bergabung dengan salah satu perusahaan transportasi daring menurut data memiliki 12.000 pengemudi. Namun, menurut pengakuan Nadiem, salah satu pendiri perusahaan transportasi daring telah memiliki 200.000 pengemudi yang tersebar di seluruh wilayah pelayanan. Kota Semarang ada sekitar kurang lebih 12.000 jiwa menjadi pengemudi transportasi daring (Go-Jek, 2017).

Sistem penyediaan transportasi daring menyangkut mengenai mekanisme pelayanan yang diberikan oleh jasa transportasi daring salah satunya yaitu tarif (*price*). Pelayanan yang diberikan oleh transportasi daring mengenai harga kepada calon pelanggan yaitu memberikan informasi secara jelas dan pasti kepada pelanggan mengenai harga yang harus dibayar oleh pelanggan. Tarif pada transportasi daring menerapkan tarif atau biaya kompetitif (Merlin, 2017). Tarif yang ditawarkan oleh transportasi daring lebih rendah yaitu Rp 2.5000 per km dibandingkan ojek pangkalan atau ojek konvensional yang rata-rata bisa mematok hingga Rp 20.000 untuk jarak kurang dari 10 kilometer (Reza Yunanto, 2016).

Kelebihan yang dimiliki oleh transportasi daring berikutnya yaitu transportasi daring menawarkan kemudahan bagi para pelanggan dalam memesan melalui *smarthphone* tanpa harus datang ke pangkalan ojek (Septiani, 2017). Masyarakat cukup dengan mengunduh aplikasi transportasi daring di *smarthphone* dan masyarakat memasukkan alamat asal dan tujuan maka dalam beberapa menit *driver* dari transportasi daring akan datang menjemput dan mengantarkan

ke tempat tujuan. Selain kemudahan, transportasi daring juga memberikan kenyamanan kepada pelanggannya dengan memberikan helm, masker penutup hidung (Reza Yunanto, 2016).

Transportasi daring di Kota Semarang memberikan kemudahan dalam pembayaran. Pengguna tidak perlu mengkhawatirkan ketika pengemudi tidak memiliki kembalian. Karena pada saat memesan layanan pada transportasi daring sudah terdapat pilihan untuk membayar dengan cara tunai (*cash*) dan non tunai. Layanan pembayaran non tunai yang diberikan oleh perusahaan transportasi daring cukup memudahkan masyarakat dalam bertransaksi. Salah satunya Go-Pay yang disediakan oleh Go-Jek, dimana terdapat perbedaan harga antara pengguna Go-Pay dengan yang membayar secara tunai. Dapat dikatakan pengguna Go-Pay mendapatkan potongan harga (Go-Jek, 2017).

Berdasarkan pernyataan tersebut, maka penyedia jasa transportasi daring berperan penting dalam pemenuhan pergerakan masyarakat terhadap transportasi daring. Maka diperlukan identifikasi terhadap penyediaan/*supply* transportasi daring di Kota Semarang yang fokus pada pelayanan dengan memperhatikan pelayanan/kinerja, mekanisme pemesanan berbasis teknologi dan mekanisme kerja sama antara *driver* dengan pihak penyedia/operator di Kota Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Kota Semarang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang tentunya memiliki pergerakan cukup tinggi. Pergerakan tersebut dilayani oleh angkutan umum dan kendaraan pribadi. Angkutan umum belum mampu melayani seluruh wilayah karena terikat dengan rute dan juga masih terikat dengan jam operasi. Sehingga, masyarakat membutuhkan moda transportasi yang efisien dan efektif dalam melayani pergerakannya.

Disisi lain dari kemajuan dibidang teknologi dan komunikasi, muncul moda transportasi yang berbasis aplikasi atau sering disebut dengan transportasi daring. Transportasi daring berbeda dengan angkutan umum karena transportasi daring tidak terikat dengan rute dan jam operasi. Kemudahan dalam mengakses transportasi daring menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan transportasi konvensional seperti angkutan umum. Kemudian dari sisi penentuan tarif, tarif sudah ditentukan oleh platform atau sistem sehingga tidak ada proses tawar menawar lagi antara pengemudi dengan pengguna. Selanjutnya untuk keamanan dan kenyamanan, transportasi daring lebih unggul dibandingkan angkutan umum karena proses penerimaan *driver* transportasi daring tidak sembarangan. Transportasi daring sudah melayani seluruh wilayah kecamatan di Kota Semarang dan *driver* transportasi daring tersedia selama 24 jam sehingga dapat melayani kapanpun dan dimanapun pengguna membutuhkan jasa layanan tersebut.

Berdasarkan pelayanan yang diberikan oleh transportasi daring, maka masyarakat menjadikan transportasi daring sebagai salah satu moda transportasi alternatif. Karena transportasi daring ini dijadikan sebagai moda transportasi alternatif maka transportasi daring cukup berpengaruh terhadap perubahan pergerakan masyarakat Kota Semarang. Apabila pergerakannya tinggi maka sediaan layanan transportasi daring juga harus seimbang. Sehingga berdasarkan alasan tersebut maka yang dijadikan pertanyaan penelitian yaitu “Bagaimana karakteristik penyediaan dan pelayanan transportasi daring di Kota Semarang?”. Pertanyaan bertujuan untuk mengetahui gambaran atau karakteristik penyediaan transportasi daring di Kota Semarang apakah telah dapat melayani pergerakan penduduk dengan baik atau sebaliknya dengan mengkaji pelayanan atau kinerja transportasi daring serta operator penyedia jasa transportasi daring sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan sistem penyediaan transportasi yang efektif dan efisien.

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan merupakan suatu hal yang akan dicapai dari sebuah kegiatan penelitian. Sedangkan sasaran merupakan langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam upaya untuk mencapai tujuan. Berikut ini tujuan dan sasaran dari penelitian yang akan dilakukan oleh Penulis:

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyediaan dan pelayanan pada transportasi daring di Kota Semarang.

1.3.2 Sasaran

Sasaran yang perlu dilakukan dalam upaya untuk mencapai tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi mekanisme pemesanan transportasi daring di Kota Semarang
2. Identifikasi mekanisme kerja sama antara penyedia jasa transportasi daring dengan pengemudi di Kota Semarang
3. Analisis pelayanan transportasi daring di Kota Semarang

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian dengan judul “Analisis Penyediaan dan Pelayanan Transportasi Daring di Kota Semarang” akan meneliti beberapa aspek terkait dengan mekanisme pelayanan transportasi daring dan mekanisme kerja sama antara pengemudi dengan penyedia jasa transportasi daring.

Hasil analisis tersebut bisa diharapkan mampu memberikan manfaat bagi berbagai pihak, antara lain sebagai berikut:

1. Peneliti, dapat menambah wawasan dalam ilmu perencanaan wilayah dan kota terkait bidang transportasi dan mengetahui karakteristik ketersediaan/*supply* jasa transportasi daring di Kota Semarang
2. Pemerintah, dapat menjadi masukan dalam menyusun aturan dan regulasi serta kebijakan dalam perencanaan transportasi untuk masyarakat, khususnya pada transportasi daring.
3. Masyarakat, dapat memberikan informasi dan pengetahuan terkait karakteristik ketersediaan/*supply* transportasi daring di Kota Semarang dalam hal mekanisme pelayanan dan mekanisme kerja sama antara pengemudi dan penyedia jasa transportasi daring.
4. Perusahaan Transportasi Daring, dapat dijadikan sebagai prediksi hubungan antara *supply* dan *demand* pada transportasi daring.

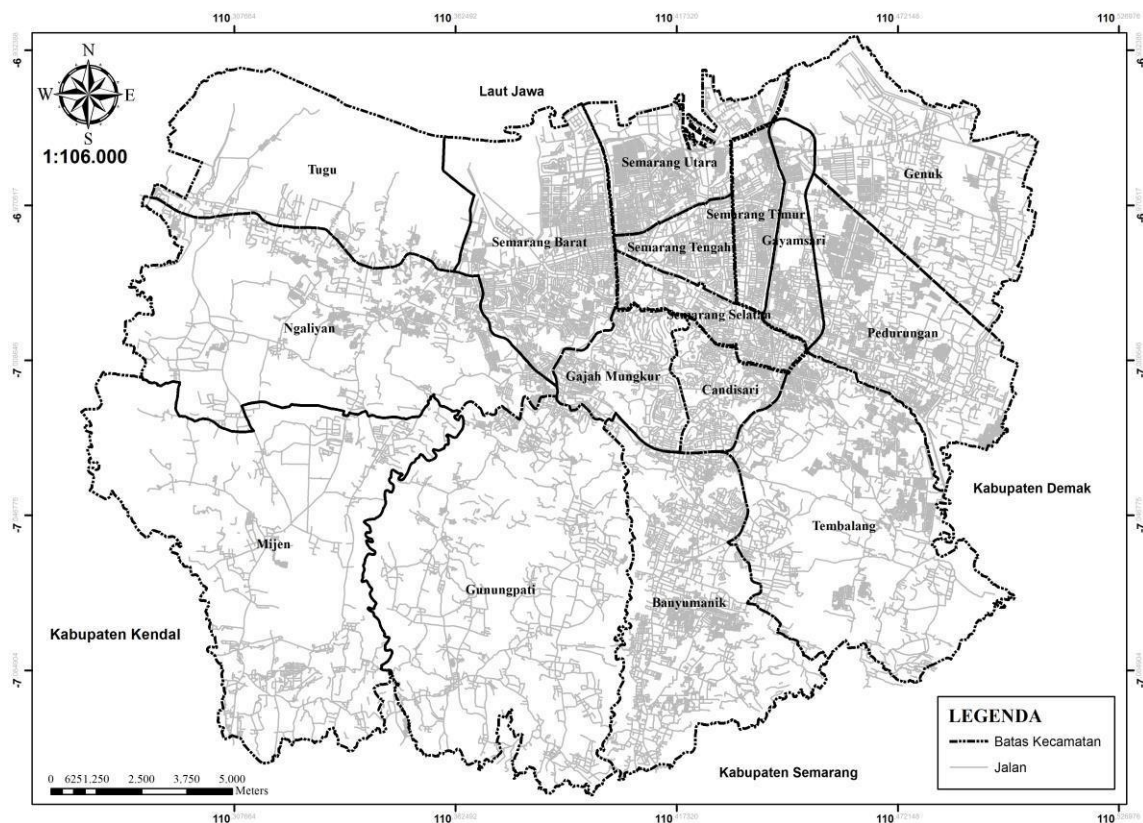
1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah merupakan cakupan wilayah yang akan dikaji dalam penelitian. Sedangkan ruang lingkup materi merupakan cakupan substansi yang akan dikaji dalam penelitian. Berikut ini penjelasan mengenai ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian adalah Kota Semarang yang memiliki luas 373,8 km². Kota Semarang merupakan salah satu kota yang sudah dijangkau oleh penyedia jasa transportasi daring. Dalam penelitian ini akan dilakukan pada penyedia transportasi daring di Kota Semarang yaitu Go-Jek dan Grab. Sasaran utama yang dijadikan narasumber yaitu *driver* Go-Jek dan *driver* Grab. Karena area pelayanan dari transportasi daring sudah mencakup seluruh Kota Semarang maka survei akan dilakukan secara random kepada *driver* transportasi daring. Berikut ini batas-batas administrasi wilayah penelitian yang akan digunakan (Gambar 1.1)

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal
- Sebelah Timur : Kabupaten Demak



Sumber: *Bappeda Kota Semarang, 2011*

Gambar 1. 1
Peta Batas Administrasi Kota Semarang

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang akan dikaji dalam penelitian ini memiliki fungsi untuk membatasi penelitian agar dapat difokuskan kepada beberapa pembahasan yang sesuai dengan tema penelitian. Lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah mengenai karakteristik ketersediaan/*supply* transportasi daring di Kota Semarang. Karakteristik ketersediaan transportasi daring dilihat berdasarkan analisis pelayanan, analisis mekanisme pemesanan, dan analisis mekanisme kerja sama antara pengemudi dan penyedia jasa transportasi daring. Karakteristik ketersediaan transportasi daring untuk memberikan gambaran mengenai kemudahan dan keuntungan yang disediakan oleh transportasi daring kepada masyarakat. Karena penyedia transportasi berperan penting dalam perkembangan suatu perkotaan, penyedia transportasi yang berkewajiban untuk melayani masyarakat melakukan pergerakan. Dengan adanya transportasi daring diharapkan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan pergerakan mengingat pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum belum maksimal. Secara substansial, penelitian ini meliputi:

- a. Ketersediaan transportasi daring yang dimaksud adalah dari sisi pelayanan yang diberikan pihak transportasi daring kepada masyarakat di seluruh kecamatan Kota Semarang
- b. Pelayanan transportasi daring yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pergerakan dan area pelayanan di Kota Semarang dari sisi keruangan. Pergerakan yang terjadi dari satu kecamatan menuju kecamatan lainnya atau dari daerah pinggiran Kota Semarang menuju pusat aktivitas yang ada di Kota Semarang.
- c. Pergerakan transportasi daring dapat dilihat dari pergerakan *driver* dalam melayani pergerakan penduduk Kota Semarang. Pergerakan transportasi daring dapat digambarkan atau ditunjukkan dengan garis keinginan. Dari garis keinginan tersebut maka dihasilkan daerah mana saja yang memiliki interksi atau hubungan yang kuat digambarkan dari tebal dan tipisnya garis. Semakin tebal maka semakin tinggi pergerakan yang terjadi.
- d. Area Pelayanan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kecamatan mana saja yang sudah terlayani oleh transportasi daring. Dimana setiap kecamatan memiliki pelayanan yang berbeda, dalam penelitian ini pelayanan dibedakan berdasarkan fungsi lahan.
- e. Pergerakan transportasi daring dipengaruhi oleh fungsi lahan di masing-masing kecamatan Kota Semarang. Fungsi lahan di Kota Semarang terdiri dari industri, permukiman, perkantoran, pendidikan, dan pusat kota.
- f. Fungsi lahan yang diamati adalah pendidikan, permukiman, dan pusat kota di Kota Semarang. fungsi lahan pendidikan Kota Semarang di Kecamatan Tembalang dan Kecamatan Gunungpati, fungsi lahan permukiman Kota Semarang di Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Banyumanik, dan fungsi lahan pusat Kota di Kecamatan Semarang Tengah dan Semarang Selatan.

1.6 Posisi Penelitian

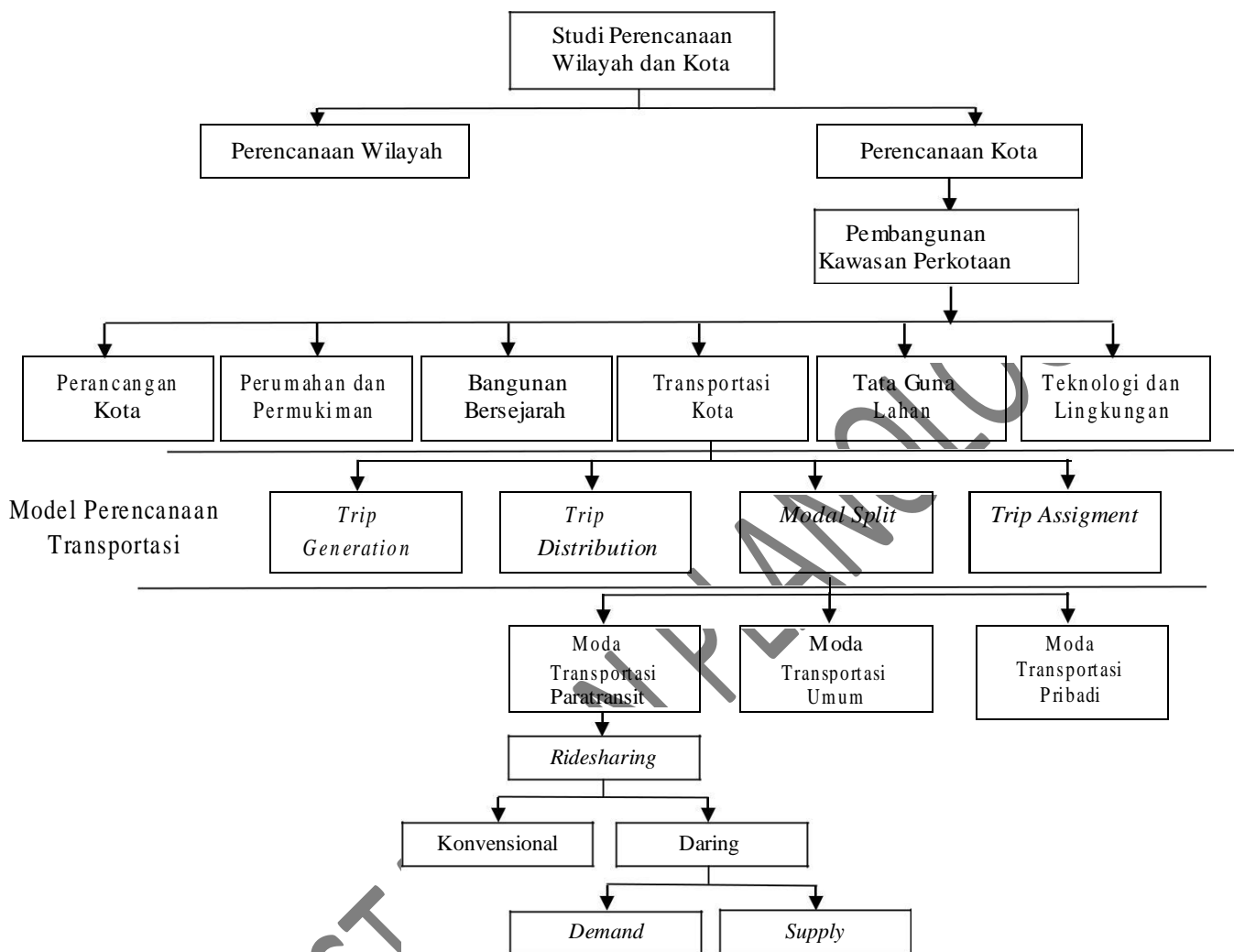
Penelitian mengenai ketersediaan transportasi merupakan salah satu penelitian dibidang transportasi yang merupakan salah satu perencanaan pokok dalam kota. Dalam proses pembangunan perkotaan, khususnya dalam prasarana dan sarana perkotaan, pertimbangan terhadap penataan ruang tidak boleh diabaikan. Tata ruang merupakan pengaturan dan penataan ruang-ruang sebagai wadah bagi kegiatan penduduk. Agar ruang dapat berfungsi dengan baik, perlu didukung oleh kelengkapan sarana. Sarana yang memadai akan memberikan dukungan agar penduduk yang ada dalam ruang dapat melakukan kegiatan dengan baik.

Penyelenggaraan sarana di kawasan perkotaan bertujuan untuk mendukung pembangunan ekonomi dan kehidupan sosial masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Dalam penyelenggaraan sarana perkotaan, dewasa ini berkembang Manajemen Perkotaan, yang didefinisikan sebagai upaya memobilisasi berbagai sumber daya

dan memanfaatkannya sehingga saling mendukung dalam perencanaan, penyusunan program, pelaksanaan pendanaan, pengoperasian dan pemeliharaan suatu pemukiman agar dapat mencapai tujuan pembangunan kota.

Munculnya moda transportasi paratransit seperti ojek dan taksi tentunya tidak semata-mata secara kebetulan saja. Ada beberapa faktor yang memicu hadirnya moda transportasi paratransit. Pertama, moda transportasi paratransit dijadikan sebagai moda transportasi alternatif oleh masyarakat, hal ini dikarenakan minimnya ketersediaan sistem pelayanan moda transportasi umum seperti angkutan umum. Kedua, fenomena *urban sprawl* yang menyebabkan tidak tersedianya rute moda transportasi umum yang menjangkau seluruh wilayah. Karena moda transportasi umum sudah memiliki rute yang telah ditetapkan sedangkan moda transportasi paratransit tidak memiliki rute sehingga dapat menjangkau seluruh wilayah (*door to door*). Ketiga, perbedaan tarif antara moda transportasi paratransit dengan moda transportasi umum, beban biaya transportasi umum yang harus ditanggung oleh masyarakat semakin tinggi. Hal tersebut dikarenakan tak jarang untuk mencapai satu tujuan harus menggunakan dua atau lebih moda transportasi umum (Mardhani, 2018).

Berdasarkan alasan yang telah disebutkan maka secara tersirat bahwa keberadaan atau ketersediaan transportasi harus mampu melayani masyarakat dengan cepat, aman, murah, mudah dan nyaman. Sarana yang dikaji dalam penelitian ini yaitu transportasi daring di Kota Semarang. Posisi penelitian ini sebagaimana disajikan pada gambar 1.2:



Sumber: Hasil Analisis, 2018

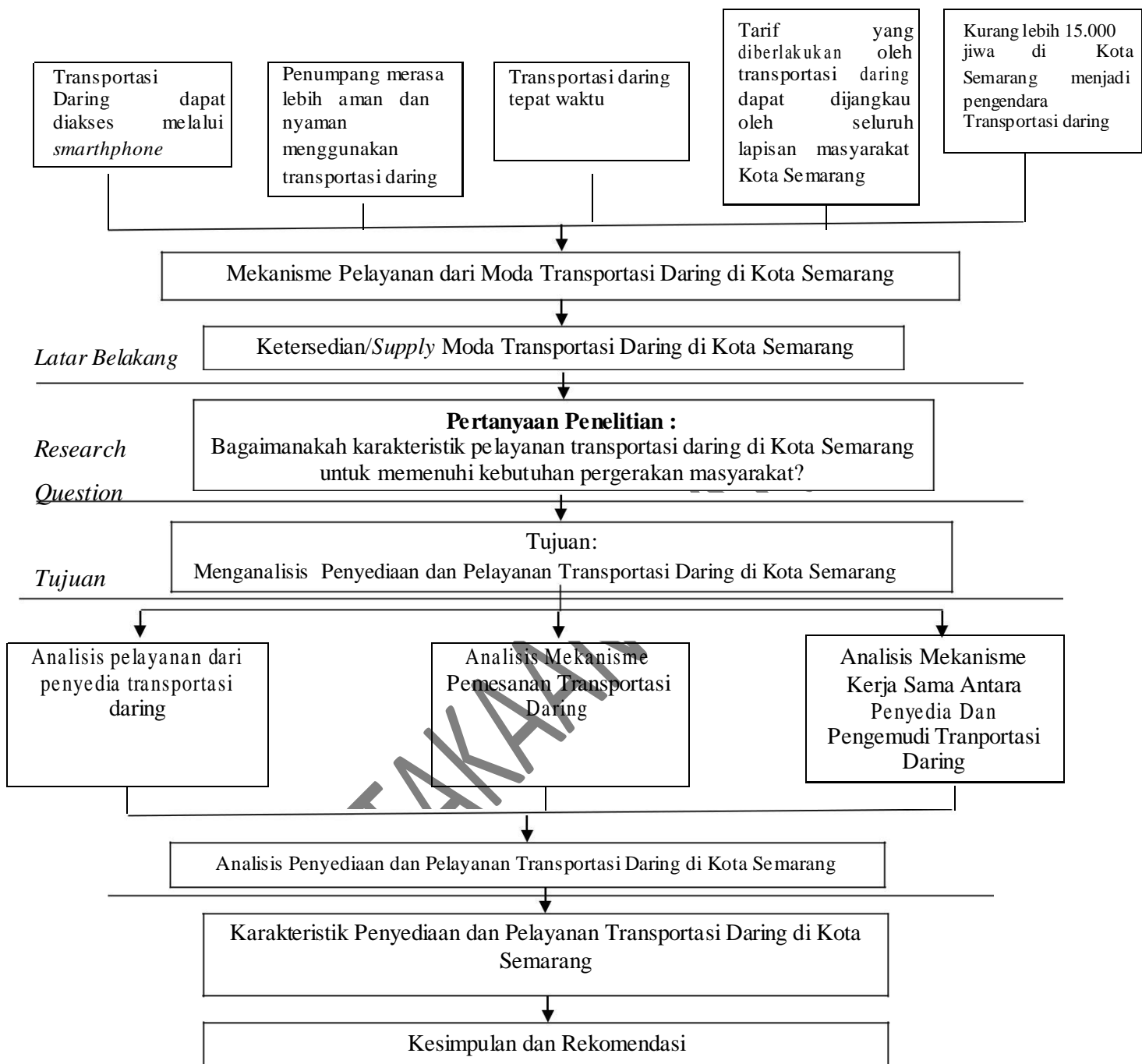
Gambar 1. 2
Posisi Penelitian dalam Perencanaan Wilayah dan Kota

1.7 Kerangka Pikir

Kota Semarang merupakan salah satu kota metropolitan dengan jumlah penduduk yang didominasi oleh kelompok umur produktif. Kelompok umur produktif merupakan kelompok umur yang paling sering melakukan pergerakan dengan berbagai macam tujuan pergerakan. Dengan adanya peningkatan aktivitas di Kota Semarang berdampak pada pergerakan penduduk yang juga tinggi ditambah dengan pergerakan penduduk yang berasal dari pinggiran Kota Semarang. Adanya pergerakan maka dibutuhkan moda transportasi sebagai penunjang pergerakan. Tingginya pergerakan yang terjadi di Kota Semarang menyebabkan beberapa masalah seperti kemacetan dan polusi udara. Kedua masalah tersebut disebabkan oleh tingginya

jumlah kendaraan di jalan. Untuk mengatasi kemacetan Pemerintah Kota Semarang sudah memaksimalkan angkutan umum yang ada. Namun, masyarakat cenderung lebih memilih kendaraan pribadi atau semi pribadi karena pelayanan angkutan umum dianggap kurang maksimal (terikat dengan rute).

Pelayanan angkutan umum di Kota Semarang masih kurang memadai terutama untuk daerah yang belum terlayani angkutan umum. Sehingga masyarakat mulai beralih menggunakan moda transportasi alternatif seperti transportasi daring. Alasan beralihnya masyarakat yaitu faktor kemudahan, cepat, aman dan nyaman. Keberadaan transportasi daring dianggap menjawab dari kegagalan angkutan umum, karena transportasi daring lebih fleksibel dan dapat menjangkau daerah yang belum terlayani trayek angkutan umum. Transportasi daring dikatakan mudah karena dapat diakses atau dipesan melalui *smarthphone* dan pengguna cukup menunggu dilokasi penjemputan tanpa harus berjalan menuju halte, jalan utama atau pangkalan ojek. Kemudian untuk tarif, tarif sudah diberitahukan kepada penumpang ketika memesan sehingga tidak ada tawar menawar antara driver dengan pengguna. Oleh karena itu dalam penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai penyediaan dan pelayanan yang diberikan oleh transportasi daring di Kota Semarang. Untuk lebih lengkapnya dapat dilihat pada kerangka pikir (Gambar 1.3).



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 1. 3
Kerangka Pikir

1.8 Metode Penelitian

Menurut Yunus (2010) terdapat tiga pendekatan dalam suatu penelitian antara lain pendekatan kualitatif, pendekatan kuantitatif dan pendekatan gabungan (Kuantitatif dan Kualitatif). Berdasarkan ketiga pendekatan tersebut, pendekatan yang digunakan dalam

penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif deskriptif. Pendekatan kuantitatif pada penelitian ini difokuskan dalam melakukan pengukuran dan pengolahan data yang berkaitan dengan pelayanan transportasi daring, mekanisme pemesanan transportasi daring, dan mekanisme kerja sama antara pengemudi dengan jasa transportasi daring di Kota Semarang.

1.8.1 Pendekatan Penelitian

Identifikasi sistem sediaan transportasi daring yang melayani pergerakan masyarakat di Kota Semarang akan menggunakan pendekatan sistem transportasi yang di pandang dari sisi penyediaan transportasi daring (*supply*) dengan metode kuantitatif deskriptif. Sistem sediaan transportasi daring diidentifikasi berdasarkan area pelayanan, kinerja operasional transportasi daring, serta penyediaan transportasi daring. Karakteristik area pelayanan akan diidentifikasi melalui hasil kuesioner yang menayakan kecamatan mana yang sering memesan, sisi kinerja pelayanan diidentifikasi dengan melihat komponen operasional transportasi daring yang meliputi jenis armada/layanan apa saja yang disediakan oleh penyedia transportasi daring, tarif, waktu operasi, waktu tempuh, kapasitas. Sedangkan untuk penyediaan transportasi daring diidentifikasi dengan melihat status kepemilikan kendaraan transportasi daring, pemberian bonus dan sumber modal atau sistem bagi hasil. Dan yang menjadi lokasi penelitian adalah Kota Semarang.

Tujuan dari penggunaan metode deskriptif kuantitatif yaitu dapat memberikan jawaban atas kebutuhan transportasi, apakah dengan adanya transportasi daring memberikan dampak nyaman atau justru menambah kemacetan di Kota Semarang. Sehingga didapatkan sebuah penelitian mengenai karakteristik penyediaan dan pelayanan transportasi daring di Kota Semarang.

1.8.2 Variabel dan Kebutuhan Data

Penelitian ini mengkaji ketersediaan/*supply* pada transportasi daring di Kota Semarang yang . Untuk menunjang penelitian maka dibutuhkan data yang akan dijabarkan dalam tabel I.1:

Tabel I. 1
Kebutuhan Data Penelitian

No	Sasaran	Jenis Analisis	Data	Jenis Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
1	Menganalisis pelayanan transportasi Daring di Kota	Analisis Pelayanan Transportasi Daring di Kota	Jenis Layanan	Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Jam Operasi	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring

No	Sasaran	Jenis Analisis	Data	Jenis Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
	Semarang (Kinerja Operasional)	Semarang	Kenyamanan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
			Keamanan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
			Hafal Jalan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
			Waktu Tunggu	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
			Area Pelayanan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
			Waktu Perjalanan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
		Identifikasi tarif yang berlaku pada transportasi Daring di Kota Semarang	Tarif tetap per kilometer	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Tarif pada Rush Hour	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Tarif pada Non Rush Hour	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Tarif Minimum	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Pengaruh faktor cuaca terhadap tarif	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Perbedaan tarif pada pelanggan yang menggunakan non tunai dan tunai	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Pengaruh jumlah <i>driver</i> di area yang memiliki tingkat permintaan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
Penerapan Zona/Area terhadap penentuan harga	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring			
	Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)			
2	Menganalisis mekanisme pemesanan transportasi	Analisis Mekanisme Pemesanan Transportasi	Cara Memesan Layanan Transportasi Daring	Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)

No	Sasaran	Jenis Analisis	Data	Jenis Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
	Daring di Kota Semarang	Daring di Kota Semarang	Hambatan ketika Memesan Transportasi Daring	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
		Analisis Cara Pembayaran Transportasi Daring di Kota Semarang	Cara Pembayaran Tunai dan Non Tunai	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
			Beda antara pembayaran tunai dengan Non Tunai	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)
Perbandingan jumlah pengguna yang menggunakan tunai dengan non tunai	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring			
	Sekunder	Telaah Dokumen	Web Transportasi Daring (Go-Jek, Grab)			
3	Menganalisis mekanisme kerja sama antara <i>Driver</i> jasa transportasi Daring dengan pengemudi di Kota Semarang (Pola Penyediaan Transportasi Daring)	Analisis Mekanisme Kerja Sama Pengemudi dengan <i>Driver</i> Jasa Transportasi Daring di Kota Semarang (Pola Penyediaan Transportasi Daring)	Mekanisme Sistem Bagi Hasil (Gaji)	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen, Kajian Literatur	Web dan Penelitian tentang Tranportasi Daring
			Sistem Pemberian Bonus bagi Pengemudi	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen, Kajian Literatur	Web dan Penelitian tentang Tranportasi Daring
			Perlindungan Asuransi Bagi Pengemudi	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring
				Sekunder	Telaah Dokumen, Kajian Literatur	Web dan Penelitian tentang Tranportasi Daring
Status Kepemilikan Kendaraan	Primer	Kuesioner	Pengemudi Transportasi Daring			
	Sekunder	Telaah Dokumen, Kajian Literatur	Web dan Penelitian tentang Tranportasi Daring			

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2018

1.8.3 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dalam menganalisis ketersediaan/*supply* pada transportasi daring di Kota Semarang terbagi menjadi dua yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Teknik pengumpulan data bertujuan untuk mendapatkan data atau informasi yang bersifat aktual dan faktual sesuai dengan kondisi pada lokasi penelitian.

1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan mendapatkan data langsung yang bersumber dari narasumber tentang data yang dibutuhkan untuk menunjang analisis penelitian. Menurut Narimawati (2008) Data primer adalah data yang diambil langsung dari responden dan

dikumpulkan melalui survei lapangan dengan menggunakan teknik pengumpulan tertentu dengan tujuan melakukan penelitian. Berikut ini teknik pengumpulan data primer:

a. Wawancara/Kuesioner

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data dimana informasi yang didapat berupa data primer atau langsung dari narasumber. Alat bantu wawancara metode kuantitatif bisa berupa kuesioner maupun daftar pertanyaan. Wawancara dengan teknik kuantitatif memiliki ciri-ciri pertanyaan tertutup, mengarah kepada kuantifikasi atau klasifikasi jawaban, seolah-olah jawaban sudah ditentukan oleh penanya. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dengan wawancara akan dilakukan terhadap beberapa narasumber yaitu narasumber yang memiliki kapabilitas dan latar belakang pengetahuan sesuai dengan fokus penelitian yang dibahas yaitu transportasi daring seperti penyedia atau *driver* jasa transportasi daring (Go-Jek, Grab).

Hal-hal yang bisa ditanyakan kepada para narasumber atau sasaran penelitian yaitu tarif, cara pembayaran misalnya tunai atau non tunai, mekanisme pemesanan transportasi daring, kemitraan dan bagi hasil antara pengemudi dengan pihak penyedia transportasi daring di Kota Semarang.

b. Observasi Lapangan

Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengamati, pengambilan foto, mencatat temuan-temuan yang dianggap penting dan dapat dijadikan sebagai data pendukung penelitian. Perlengkapan yang dibutuhkan untuk observasi antara lain kamera, form observasi, dan alat tulis. Teknik observasi lapangan bertujuan mendapatkan data mengenai keadaan umum dari obyek yang akan diteliti (Nurmala, 2016).

2. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan data penunjang yang berhubungan dengan objek data yang akan diteliti. Pengumpulan data sekunder bertujuan untuk melengkapi data primer tentang kondisi atau obyek yang akan diteliti (Narimawati, 2008). Berikut ini teknik pengumpulan data sekunder:

a. Telaah Dokumen

Telaah dokumen merupakan salah satu informasi pendukung yang didapatkan dari berbagai sumber. Informasi tersebut dapat berupa data kependudukan dari BPS, Rencana Pembangunan, dan Rencana Tata Ruang dan Wilayah. Selain itu, informasi juga dapat dicari melalui pelacakan web, misalnya ingin mencari tahu mengenai jenis pelayanan yang disediakan oleh transportasi daring bisa dicari di web Go-Jek atau Grab.

b. Kajian Literatur

Menurut Nurmala (2016) Kajian literatur merupakan salah satu teknik pengumpulan data dengan memanfaatkan teori-teori dan gambaran umum yang memiliki keterkaitan dengan variabel dan masalah dalam suatu penelitian. Teori-teori dan gambaran umum yang menjadi prioritas dalam penelitian ini yang berkaitan dengan mekanisme kerja sama antara pengemudi dan penyedia jasa transportasi daring, jenis pelayanan transportasi daring, tarif, mekanisme pemesanan, dan metode pembayaran. Kajian literatur bisa bersumber dari jurnal maupun buku yang relevan dengan aspek-aspek ketersediaan/*supply* transportasi daring.

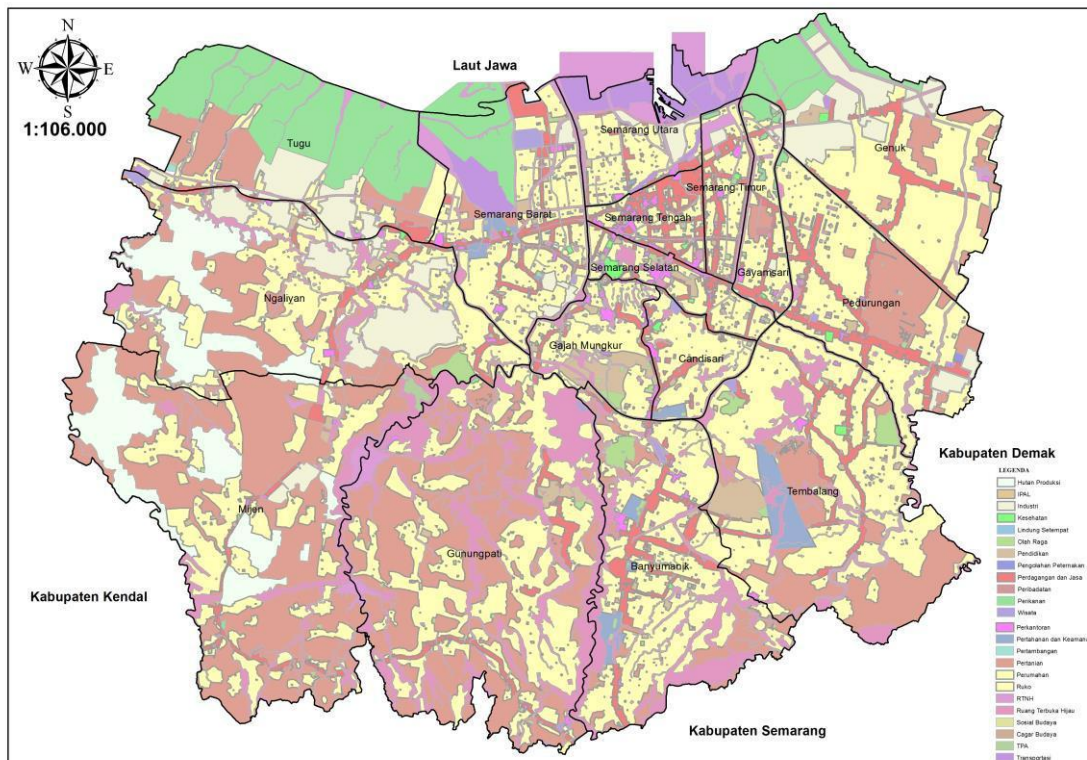
1.8.4 Teknik Penyajian Data

Setelah data penelitian didapatkan melalui wawancara atau kuesioner, dan observasi maka langkah selanjutnya yaitu penyajian data. Prinsip utama penyajian data yaitu komunikatif dan lengkap (Sugiyono dan Wibowo, 2001). Dalam penelitian ini, data disajikan dalam bentuk tabel dan grafik. Tabel adalah suatu informasi yang terdiri dari baris dan kolom, baris dan kolom tersebut berupa kata dan angka. Tujuan penyajian data dalam bentuk tabel adalah mempermudah dalam membaca data dan analisis data. Sedangkan grafik adalah salah satu penyajian data menggunakan gambar atau garis. Grafik terbagi menjadi tiga yaitu grafik batang, grafik garis, dan grafik lingkaran.

1.8.5 Teknik Survei/Sampling

Survei merupakan salah satu cara untuk mendapatkan informasi dari lapangan atau primer. Teknik survei dapat dilakukan dengan observasi dan mengajukan pertanyaan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Dalam mengajukan pertanyaan kepada responden dalam bentuk sampel, karena kemungkinan kecil bisa terlaksana apabila secara keseluruhan dijadikan sebagai responden penelitian karena keterbatasan waktu, dana dan tenaga.

Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *non probability sampling* yaitu teknik yang tidak memberikan kesempatan yang sama kepada seluruh anggota populasi untuk dijadikan sebagai sampel (Sugiyono, 2013). Kemudian untuk teknik sampling menggunakan *accidental sampling* dimana dalam penentuan sampel secara kebetulan/aksidental yaitu siapa saja yang bertemu dengan responden maka dijadikan sebagai responden. Dalam penelitian ini respondennya adalah *driver* atau pengemudi transportasi daring di Kota Semarang. Meskipun pengambilan sampel ditentukan secara aksidental, namun responden yang dipilih harus memenuhi kriteria yang telah dilakukan yaitu *driver* transportasi daring yang melayani pergerakan masyarakat di Kota Semarang. Peta guna lahan Kota Semarang dapat dilihat pada Gambar 1.4 yang digunakan untuk menentukan lokasi survei.



Sumber: Bappeda Kota Semarang, 2011

Gambar 1. 4
Guna Lahan Kota Semarang

Berdasarkan Gambar 1.4, peneliti melakukan survei dengan subjek penelitian *driver* transportasi daring di Kecamatan Pedurungan, Kecamatan Tembalang, dan Kecamatan Semarang Tengah. Alasan memilih ketiga kecamatan tersebut yaitu fungsi lahan pada masing-masing kecamatan. Dimana Kecamatan Semarang Tengah memiliki fungsi lahan sebagai pusat kota, Kecamatan Pedurungan memiliki fungsi lahan sebagai kawasan permukiman dan Kecamatan Tembalang memiliki fungsi lahan sebagai kawasan pendidikan. Luasan guna lahan yang dominan di Kota Semarang yaitu guna lahan permukiman dengan luas 144.454.225 m² yang tersebar di 16 kecamatan Kota Semarang. Alasan ketiga kecamatan tersebut dijadikan lokasi survei yaitu

1. Kawasan pendidikan di Kecamatan Tembalang mendominasi guna lahan di Kota Semarang. Kawasan pendidikan di Kecamatan Tembalang mempunyai luas 1.665.044 m².
2. Kawasan permukiman di Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Tembalang mendominasi guna lahan di Kota Semarang. Kawasan permukiman di Kecamatan Tembalang mempunyai luas 19.726.325 m² dan kawasan permukiman di Kecamatan Pedurungan mempunyai luas 11.596.969 m².

3. Pusat Kota Semarang berada di Kecamatan Semarang Tengah, dimana Kecamatan Semarang Tengah didominasi oleh guna lahan perdagangan dan jasa. Luasan perdagangan dan jasa di Semarang Tengah mendominasi guna lahan di Kota Semarang. Guna lahan perdagangan dan jasa di Kecamatan Semarang Tengah memiliki luas 2.386.858 m².

Berdasarkan alasan yang sudah dijelaskan pada paragraf sebelumnya maka ketiga kecamatan tersebut memiliki karakteristik aktivitas yang berbeda-beda dan dapat menimbulkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan rumus Paul Leedy dalam Arikunto (2006), sebagai berikut:

$$N = \left(\frac{Z}{e}\right)^2 (P) \left(1 - \frac{1}{P}\right)$$

Keterangan:

N = ukuran sampel

Z = standar untuk kesalahan yang dipilih

e = sampling error (10%)

P = Proporsi harus dalam populasi atau jumlah populasi

Jumlah populasi dari penelitian ini tidak diketahui, maka nilai P (1-P) maksimal adalah 0,25 dan menggunakan Confidence Level 95% dengan tingkat kesalahan tidak lebih dari 10%. Maka besar sampel untuk penelitian ini adalah:

$$N =$$

$$= 96,04 \text{ (dibulatkan menjadi 100 orang)}$$

Diharapkan dari wawancara/kuesioner dengan *driver* mendapatkan informasi terkait dengan ketersediaan transportasi daring. Data yang ditanyakan kepada *driver* transportasi daring antara lain tentang pelayanan, mekanisme pemesanan, dan mekanisme kerja sama antara pengemudi dengan penyedia transportasi daring serta rute perjalanan *driver*. Berikut ini jumlah pembagian sampel penelitian pada transportasi daring di Kota Semarang:

Tabel I. 2
Pembagian Jumlah Sampel Penelitian

No.	Layanan	Jumlah Sampel
1	Taksi/Mobil Daring (Go-Car dan Grab Car)	50
2	Ojek Daring (Go-Ride dan Grab Bike)	50
Total		100

Sumber : Analisis Penulis, 2018

1.8.6 Teknik Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode analisis deskriptif kuantitatif. Analisis kuantitatif yang dilakukan untuk mendukung analisis secara keseluruhan pembuatan laporan. Analisis kuantitatif merupakan salah satu analisis yang menggunakan data-data yang ada atau berdasarkan hasil survei/fakta dilapangan. Data primer yang digunakan pada penelitian ini adalah wawancara mengenai pelayanan transportasi daring, mekanisme pemesanan dan mekanisme kerja sama antara pengemudi dan penyedia transportasi daring di Kota Semarang.

a. Analisis Kuantitatif Deskriptif

Analisis dalam penelitian kuantitatif yang menggunakan statistik terbagi menjadi 2 yaitu statistik deskriptif dan statistik inferensial. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan analisis statistik deskriptif. Statistik deskriptif merupakan proses pengumpulan, pengeompokan, menyimpulkan dan mempresentasikan data. Menurut (Sugiyono, 2013), analisis data dalam statistik deskriptif terdiri dari:

- 1) Mengelompokan data berdasarkan variabel dan jenis responden
- 2) Mentabulasi data berdasarkan variabel seluruh responden
- 3) Menyajikan data setiap variabel responden
- 4) Melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan penelitian
- 5) Melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan.

Penyajian data dalam statistik deskriptif dilakukan dengan menyajikan data dalam bentuk tabel, diagram, grafik, perhitungan mean, modus, dan median dan lain-lain. Pada penelitian ini yang digunakan yaitu statistik deskriptif kuantitatif. Statistik deskriptif kuantitatif dalam penelitian ini dilakukan bersifat mendeskripsikan hasil dari data yang telah dikumpulkan serta diolah sesuai perhitungan hasil survei.

Teknik analisis data dengan statistik deskriptif digunakan untuk mengetahui karakteristik atau gambaran mengenai mekanisme pemesanan, mekanisme kerja sama meliputi sistem bagi hasil, dan juga pelayanan yang diberikan oleh penyedia transportasi daring di Kota Semarang. Data tersebut seperti hal-hal apa saja yang mempengaruhi dalam penentuan tarif, rata-rata jumlah pendapatan yang dipengaruhi oleh jam operasi, lama operasi, dan waktu tunggu.

b. Crosstab

Crosstab atau tabulasi silang adalah sebuah tabel silang yang terdiri dari baris dan kolom. Crosstab dapat menyilangkan antara dua atau lebih variabel sehingga mudah dalam memahami data. Crosstab berfungsi untuk menampilkan keterkaitan antara dua variabel atau lebih dan juga menghitung seberapa besar hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2001). Tabulasi silang atau crosstab dalam penelitian ini digunakan untuk menyajikan data hasil

survei *driver* transportasi daring (Go-Jek dan Grab) di Kota Semarang. Langkah-langkah dalam analisis Crosstab sebagai berikut

1. Uji Chi-Square Pearson

Uji Chi-Square Pearson untuk mengetahui hubungan antar variabel (baris dengan kolom).

- a. Nilai Asymp. Sig > 0,05 maka tidak ada keterkaitan antar variabel
- b. Nilai Asymp. Sig < 0,05 maka ada keterkaitan antar variabel

2. Uji Contingency Coefficient

Uji Contingency Coefficient untuk mengetahui kuatnya hubungan antara dua variabel atau lebih. Nilai uji Contingency Coefficient dapat dilihat dari *symetric measures*. Jika nilai *symetric measures* mendekati 1 maka memiliki hubungan yang kuat dan jika mendekati 0 maka memiliki hubungan yang lemah.

3. Nilai Lambda

Nilai Lambda digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel kolom dan baris. Nilai lambda berkisar antara 0-1. Jika nilai lambda mendekati 0 maka terdapat faktor lain yang mempengaruhi variabel terikat selain yang sudah disebutkan.

Untuk menguji apakah variabel berhubungan, maka dilakukan uji statistik dengan menggunakan crosstab atau tabulasi silang. Hasil uji statistik tersebut dapat menggambarkan ada atau tidaknya hubungan antara variabel terikat yaitu pelayanan transportasi daring dengan variabel bebasnya. Seperti yang sudah diketahui bahwa, variabel terikat dipengaruhi oleh variabel bebas. Dalam penelitian ini analisis pelayanan merupakan salah satu variabel yang dibutuhkan dalam analisis penawaran atau ketersediaan transportasi online. Penawaran yang dimaksudkan adalah ketersediaan transportasi daring guna memenuhi kebutuhan perjalanan dan pergerakan penduduk dalam melakukan aktivitas. Dengan memilih 100 *driver* transportasi daring sebagai responden, karena *driver* yang bertugas untuk melayani masyarakat. Berdasarkan beberapa literatur, berikut ini variabel bebas yang dapat dijadikan sebagai dasar dalam analisis pelayanan transportasi daring:

Tabel I. 3
Variabel Bebas (x)

Variabel	Uraian	Referensi
Tarif	Tarif pada transportasi daring dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain waktu (<i>rush hour/non rush hour</i> , jarak, dan tarif minimum).	Noulas, A., Salnikov, V., Hristova, D., Mascolo, C., & Lambiotte, R. (2017). Developing and Deploying a Taxi Price Comparison Mobile App in the Wild: Insights and Challenges,

Variabel	Uraian	Referensi
		(January). Retrieved from http://arxiv.org/abs/1701.04208
Jam Operasi (Keterandalan)	Transportasi daring termasuk ke dalam moda transportasi paratransit sehingga tidak terikat dengan rute dan jadwal keberangkatan/kedatangan.	
Kenyamanan	<i>Driver</i> transportasi daring akan memberikan kenyamanan kepada penumpang misalnya keramahan <i>driver</i> dengan mengajak berkomunikasi penumpang.	
Hafal Jalan	<i>Driver</i> transportasi daring diharapkan dapat menghafal seluruh area pelayanan. Karena dengan begitu penumpang akan merasa terlayani tanpa harus menjelaskan kepada <i>driver</i> .	
Keselamatan	Keselamatan transportasi daring berkaitan dengan kecepatan selama dipergunakan. transportasi daring akan memberikan pelayanan kepada penumpang dengan waktu tempuh yang singkat namun tetap memperhatikan keselamatan.	Miro, F. (2011). <i>Pengantar Sistem Transportasi</i> . (L. Simarmata, Ed.). Jakarta: Erlangga.
Kapasitas (Jumlah Perjalanan perhari)	Jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan oleh <i>driver</i> transportasi daring dalam satuan waktu tertentu, misalnya jumlah perjalanan per harinya. Banyaknya perjalanan setiap harinya ini berkaitan dengan poin atau insentif yang didapatkan oleh <i>driver</i> . Banyaknya poin atau insentif yang didapatkan juga akan berpengaruh terhadap besar kecilnya pendapatan <i>driver</i> .	
Waktu Tunggu	Berapa rata-rata lama waktu yang dibutuhkan oleh <i>driver</i> agar mendapatkan order kembali dari penumpang. Karena ini berkaitan dengan frekuensi layanan transportasi.	Merlin, L. (2017). Comparing Automated Shared Taxis and Conventional Bus Transit for a Small City Comparing Automated Shared Taxis and Conventional Bus Transit for a Small City.
Waktu Perjalanan	Berapa rata-rata lama waktu yang dibutuhkan oleh <i>driver</i> dalam memberikan pelayanan kepada penumpangnya	<i>Journal of Public Transportation</i> , 20. https://doi.org/10.5038/2375-0901.20.2.2

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2018

1.8.7 Tahapan Analisis

Pada penelitian “Analisis Penyediaan dan Pelayanan Transportasi Daring di Kota Semarang” terdapat 4 analisis sebagai berikut:

1. Analisis Mekanisme Pemesanan Transportasi Daring

Analisis mekanisme pemesanan transportasi daring terdiri dari cara pemesanan dan cara pembayaran. Cara pemesanan layanan transportasi daring dapat dilakukan melalui *smartphone*, kemudian yang perlu digali lebih dalam yaitu terkait dengan kekurangan atau hambatan yang ditemui oleh pihak penyedia atau *driver* transportasi daring. Sedangkan untuk cara pembayaran pada transportasi daring terbagi menjadi dua yaitu tunai dan non tunai. Dari cara pembayaran diharapkan mendapatkan informasi mengenai perbedaan dari pembayaran secara tunai dan non tunai, dan pengguna transportasi daring lebih condong memilih dengan tunai atau non tunai. Cara pemesanan dan cara pembayaran diperkirakan memiliki keterkaitan, karena dengan adanya informasi mengenai cara pemesanan maka akan diketahui cara pembayaran yang dipilih oleh pengguna transportasi daring. Data-data tersebut diolah dengan menggunakan statistik deskriptif sehingga dihasilkan gambaran mekanisme pemesanan transportasi daring di Kota Semarang.

2. Analisis Mekanisme Kerja Sama Antara Penyedia Jasa Transportasi Daring dengan Pengemudi

Analisis mekanisme kerja sama antara penyedia jasa transportasi daring dengan pengemudi meliputi bagi hasil dan kemitraan. Bagi hasil tersebut membahas mengenai berapa presentase yang diperoleh oleh pengemudi dan berapa presentase yang diperoleh oleh pihak penyedia transportasi daring. Sedangkan kemitraannya membahas mengenai sistem asuransi dan pemberian poin atau bonus dari penyedia transportasi daring kepada pengemudi. Data-data tersebut diolah dengan menggunakan statistik deskriptif sehingga dihasilkan gambaran mengenai mekanisme kerja sama antara penyedia jasa transportasi daring dengan pengemudi di Kota Semarang.

3. Analisis Ketersediaan/*Supply* Transportasi Daring

Setelah analisis pelayanan, mekanisme pemesanan, dan mekanisme kerja sama selesai dilakukan, maka tahap terakhir yang dilakukan oleh peneliti adalah analisis ketersediaan/*supply* transportasi daring di Kota Semarang. Analisis ketersediaan akan menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif yang dalam pengolahannya akan menggunakan tabel analisis dan penyajiannya akan dituangkan dalam bentuk narasi, tabel, dan gambar.

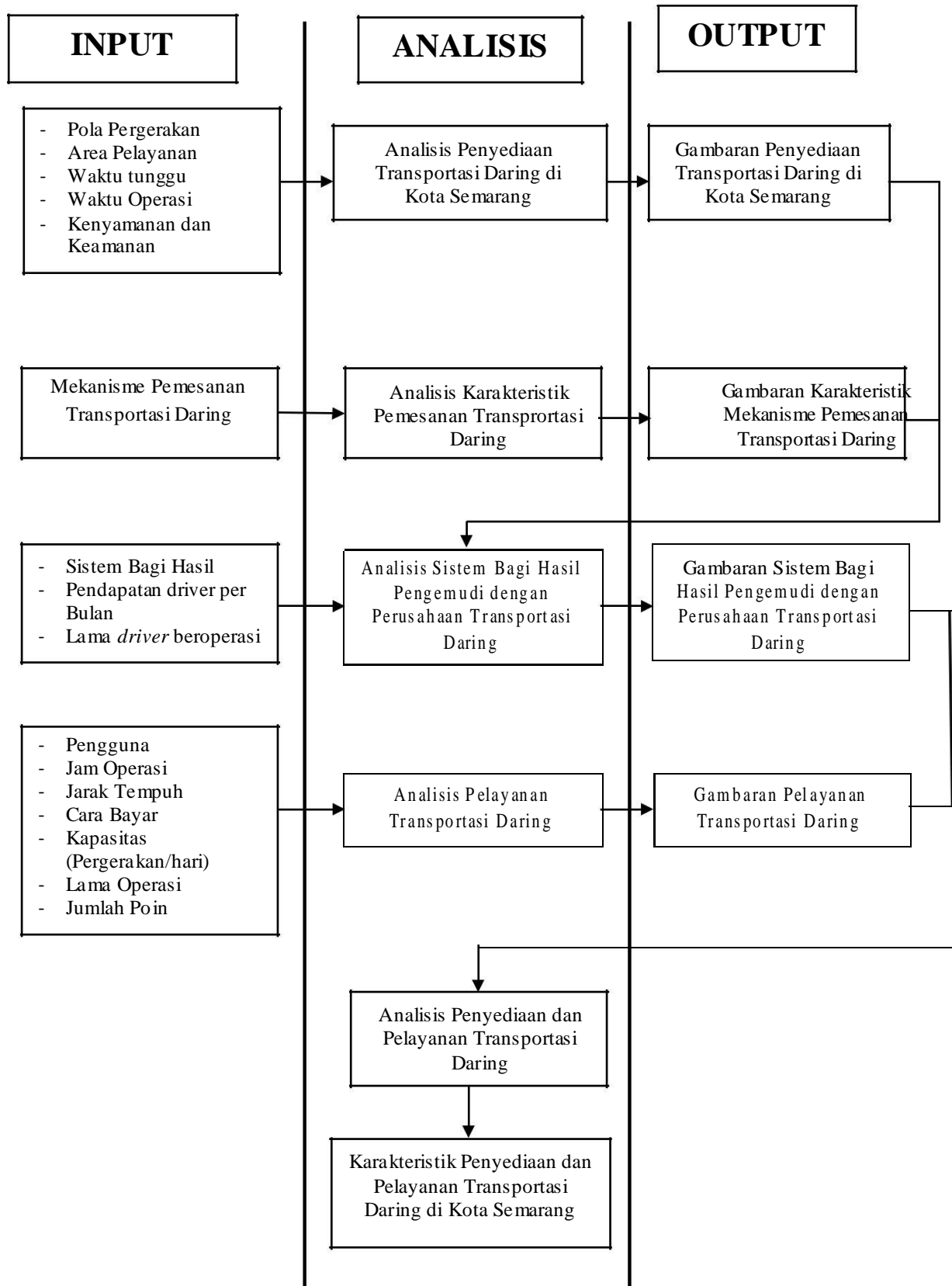
4. Analisis Pelayanan Transportasi Daring

Analisis pelayanan transportasi meliputi jenis-jenis layanan yang disediakan oleh transportasi daring dan tarif yang berlaku pada transportasi daring. Kedua hal tersebut kemungkinan memiliki keterkaitan karena jenis layanan transportasi daring berpengaruh

terhadap penentuan tarif yang berlaku. Jenis layanan dan tarif saling berkaitan, karena dengan adanya informasi mengenai jenis layanan maka akan diketahui berapa tarif yang harus dibayar oleh pengguna atas layanan yang diberikan oleh pihak penyedia jasa transportasi daring. Data-data tersebut kemudian diolah menggunakan statistik deskriptif sehingga dihasilkan gambaran mengenai pelayanan transportasi daring di Kota Semarang.

Kerangka analisis dibutuhkan untuk memperjelas langkah-langkah analisis yang dilakukan dalam penelitian ini, berikut ini merupakan kerangka analisis dari penelitian:

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2018

Gambar 1. 5
Kerangka Analisis

1.9 Sistematika Penulisan

Pembahasan di dalam penelitian ini tertuang pada sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup yang terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi penelitian, manfaat penelitian, posisi penelitian, kerangka pikir, metodologi penelitian, kerangka analisis dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR MENGENAI TRANSPORTASI DARING

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan literatur serta teori-teori yang mendukung penelitian yang akan dilakukan seperti penjelasan mengenai moda transportasi paratransit, konsep supply transportasi, dan mekanisme pelayanan pada transportasi.

BAB III GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI DARING

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum dari Kota Semarang sebagai lokasi penelitian meliputi kondisi fisik dan kondisi non fisik. Selain itu, juga membahas gambaran umum mengenai transportasi daring secara garis besar.

BAB IV ANALISIS PENYEDIAAN DAN PELAYANAN TRANSPORTASI DARING DI KOTA SEMARANG

Bab ini menjelaskan tentang identifikasi mekanisme pemesanan, mekanisme kerja sama antara *driver* dengan penyedia transportasi daring, dan analisis pelayanan. Sehingga dapat diketahui karakteristik pelayanan transportasi daring berdasarkan analisis deskriptif kuantitatif, analisis Crosstab dan analisis overlay.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi mengenai temuan hasil analisis yang telah dilakukan disertai dengan rekomendasi yang dapat dijadikan sebagai masukan atau saran kepada pihak yang terkait.