

Studi Penghematan Biaya Dengan Konsep Pengalihan Kendaraan Pribadi Ke Kendaraan Online Di Kota Harapan Indah Bekasi

Nasrullah

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

E-mail : nasrullah.hkepc@yahoo.co.id

Artikel info

Artikel history:

Diterima: 24-02-2023

Direvisi: 16-04-2023

Disetujui: 30-05-2023

Abstract. *The requirement for a smooth and decent vehicle is naturally the single longing of all metropolitan networks in Indonesia. To solve transportation problems, individuals will generally purchase their own vehicles as motor vehicles and automobiles. This is due to the disappointment of vehicle users towards public transport. This condition brings about the expansion of vehicle ownership, bringing the development of the quantity of vehicles that are not similar to the road foundation, so it tends to clog for a very long time. This research is expected to be a solution or input for vehicle user savings. The study centers on interview surveys and recently led polls on online vehicle clients and confidential vehicle administration and private vehicle owners, under the condition of planned diversion to online application vehic. compiling questionnaires using the Multi Regression analysis method with the SPSS16.0 computer program which is used systematically to draw conclusions, For utilization below 21 km every day, online vehicle determination is cheaper than private vehicles, actually for use more than 21 km every day, the choice of secret vehicles is cheaper than online vehicles.*

Abstrak. Kebutuhan akan kendaraan yang mulus dan layak tentunya menjadi kerinduan tunggal dari seluruh jaringan metropolitan di Indonesia. Untuk mengatasi masalah transportasi, individu umumnya akan membeli kendaraan sendiri sebagai kendaraan bermotor dan mobil. Hal ini disebabkan oleh kekecewaan pengguna kendaraan terhadap transportasi umum. Kondisi ini membawa perluasan kepemilikan kendaraan, membawa perkembangan kuantitas kendaraan yang tidak mirip dengan pondasi jalan, sehingga cenderung menyumbat untuk waktu yang sangat lama. penelitian ini diharapkan dapat menjadi solusi atau masukan bagi tabungan pengguna kendaraan. Studi ini berpusat pada survei wawancara dan jajak pendapat yang baru-baru ini dipimpin pada klien kendaraan online dan administrasi kendaraan rahasia dan pemilik kendaraan pribadi, di bawah kondisi pengalihan yang direncanakan ke aplikasi online. menyusun kuisioner menggunakan metode analisis Multi Regresi dengan program komputer SPSS16.0 yang digunakan secara sistematis untuk ditarik kesimpulan, Untuk pemanfaatan di bawah 21 km setiap harinya, penentuan kendaraan online lebih murah dibandingkan kendaraan pribadi, sebenarnya untuk digunakan lebih dari 21 km setiap harinya, pilihan kendaraan rahasia lebih murah dibandingkan kendaraan online.

Keywords:

*Cost Savings; Diversion;
Online Vehicles; Bekasi*

Corresponden author:

Email: nasrullah.hkepc@yahoo.co.id



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

1. PENDAHULUAN

Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi membawa kegagalan dalam penggunaan ruang bebas. Akses jalan akan diisi dengan kendaraan-kendaraan pribadi dan umum. Seperti yang mungkin kita ketahui, Kendaraan pribadi hanya menahan beberapa individu, menyebabkan ekspansi pada kendaraan yang bekerja. Terlepas dari kenyataan bahwa fondasi lalu lintas saat ini tidak berubah, menyebabkan bentrokan lalu lintas, Selain itu, hal ini mempengaruhi laju penggunaan kebutuhan bahan bakar, kebutuhan pemanfaatan bahan bakar minyak (BBM) semakin meluas seiring dengan perluasan kuantitas kendaraan, terutama mengingat fakta bahwa biaya bahan bakar semakin mahal. Untuk menaklukkan masalah-masalah ini, penting untuk mempelajari dan memajukan presentasi transportasi yang ada, dengan seiring Inovasi Data dan Korespondensi terus berkembang secara konsisten, sehingga berbagai spesialis menganggapnya sebagai pemberontakan korespondensi. Perkembangan inovatif ini tidak dapat dihindari dan mengubah cara hidup individu menjadi maju. Peningkatan mekanis yang saat ini tersebar luas kali ini adalah bisnis transportasi mutakhir yang melibatkan kompleksitas pemanfaatan di dunia maya.

Volume lalu lintas di Kota Harapan Indah Bekasi dalam waktu yang cukup lama telah berkembang pada dasarnya. Juga, sebagian besar diliputi oleh kendaraan pribadi. Kota Harapan Indah berjalan sebagai titik fokus pertukaran dan administrasi, titik fokus gerakan modern, titik fokus latihan pemerintah, pusat barang dagangan dan administrasi transportasi pelancong baik darat, laut dan udara dan tengah untuk administrasi instruksi dan kesejahteraan, jelas, memperluas tingkat volume lalu lintas, jadi sangat mungkin bahwa akan ada masalah transportasi yang membingungkan mulai sekarang.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Waktu dan Tempat Penelitian

Lokasi penelitian di kawasan Kota Harapan Indah. Objek penelitian yang digunakan sebagai masyarakat pemeriksa adalah pemilik kendaraan pribadi, khususnya kendaraan

2.2. Metode Penelitian

Untuk mendapatkan informasi penting, penting untuk membuat pertanyaan diatur sebagai survei. Teknik yang digunakan dalam perencanaan jajak pendapat adalah Expressed Inclination Strategy, atau Express Inclination Technique (SPM). Strategi ini dipilih mengingat fakta bahwa penelitian ini mengharapkan untuk mengetahui reaksi daerah setempat terhadap metode transportasi yang belum ada. Dengan tujuan bahwa responden diberikan beberapa keputusan, maka, pada saat itu, diminta untuk melihat dan memilih di antara metode transportasi yang sudah ada dan diatur.

Metode pengumpulan data yaitu dengan cluster-cluster sampling. dikarena Wilayah Kota Harapan Indah yang cukup luas, maka dibagi menjadi 2 wilayah sesuai jumlah cluster di kota Harapan Indah yaitu Cluster Ashera Nishi dan Cluster Tera Damai. Setiap tandan dirakit oleh lingkungan kerja responden. Lingkungan kerja dipilih mengingat fakta bahwa tujuan utama yang dialihkan adalah individu yang berencana untuk bekerja sehingga mereka tidak lagi pergi bekerja menggunakan kendaraan pribadi. Berangkat dari gathering, contoh diambil secara serampangan (irregular testing) setelah contoh dipilih, kemudian dilanjutkan dengan field overview. Pengecekan lapangan diarahkan untuk memutuskan area yang mendasari peninjauan. Wilayah di mana penelitian ini ditemukan adalah Ashera Nishi Group dan Tera Damai Bunch. Kemudian ikhtisar ini dilakukan setelah tinjauan lapangan telah diperoleh di mana jajak pendapat ini membahas setiap distrik. Memeriksa sampel dengan alasan bahwa wilayah penduduk yang direnungkan sangat luas yaitu Kota Harapan Indah Bekasi Jawa Barat.

2.3. Analisa Data

Strategi inklinsi yang dinyatakan adalah metode polling dengan membuat pilihan yang berbeda dengan penentuan moda transportasi, kemudian, pada saat itu, mencoba responden dengan berbicara atau mengipasi survei untuk mengetahui reaksi wisatawan terhadap pilihan moda transportasi. Konsekuensi dari jajak pendapat tersebut dapat diketahui apakah individu Kota Harapan Indah kota akan mengakui keberadaan metode transportasi ini atau tidak, kemudian dibuat tabel dengan menggunakan informasi dari hasil review yang ditangani untuk mengetahui dan mengenali kualitas individu Kota Harapan Indah terhadap moda transportasi online di Kota Harapan Indah. Kemudian diteliti untuk menentukan tingkat ketepatan informasi yang memanfaatkan Ananlisa Multi Relapse dibantu oleh program PC SPSS16.0. Rumus perhitungan kuat lentur dimana bidang patah terletak di daerah pusat ($1/3$ jarak titik perletakan bagian).

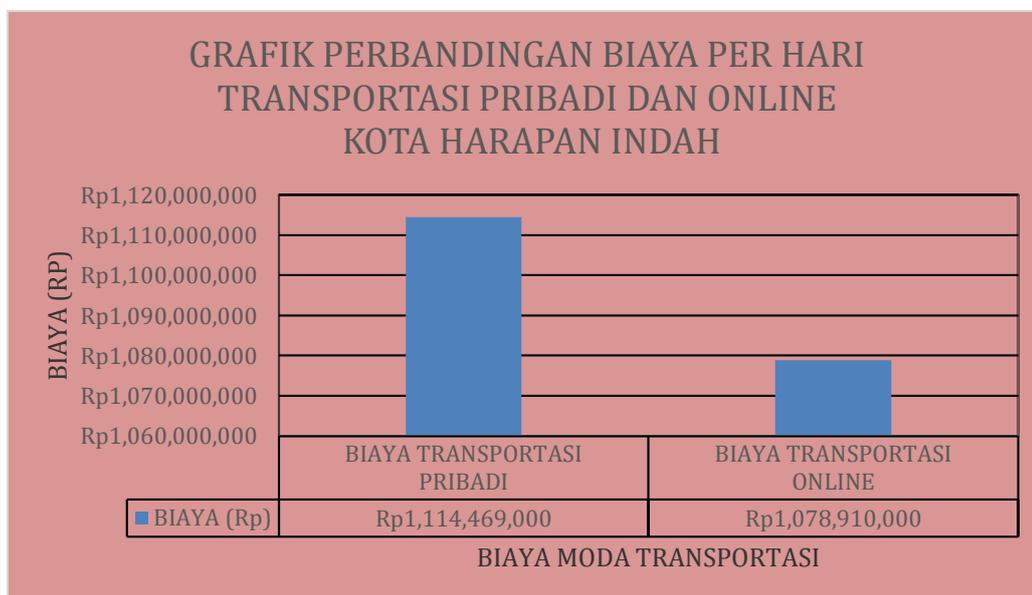
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah kendaraan pribadi di kota Harapan Indah adalah 36699 Kendaraan. Jumlah tes yang dilakukan adalah 260 orang. Dari contoh all out yang kembali, 122 (46,80%) adalah klien cruiser, 62 (23,91%) adalah klien kendaraan pribadi, dan 46 (17,85%) adalah klien angkot, sedangkan untuk yang lain ada 30 (11,45%) individu. Dari konsekuensi review yang telah selesai, cenderung terlihat bahwa jumlah responden yang memilih Snatch/Go Vehicle bertambah menjadi 114 responden dari jumlah 260 responden. Dari jumlah tersebut, 146 responden merupakan klien kendaraan pribadi. Berikut adalah tabel tujuan responden di balik memilih metode transportasi.



Gambar 1. Grafik Kriteriaan Pemilihan Moda Transportasi Online.

Biaya mutlak yang dapat dihemat dengan adanya moda transportasi berbasis web adalah: (Biaya setelah ada transportasi online dikurangi biaya sebelum ada transportasi berbasis web).Rp. 1.114.469.640,96 - Rp.1.078.910.000 = Rp.35.559.640,96,-. Se jauh biaya yang disebabkan oleh setiap individu setiap hari, peningkatan metode transportasi online ini dapat menghemat biaya oleh individu Kota Harapan Indah untuk kendaraan mekanis sebanyak Rp.35.559.640,96,-untuk satu hari.



Gambar 2. Grafik Perbandingan Biaya Per Hari Transportasi Pribadi dan Online Kota Harapan Indah

Berikut adalah rekap dari perbandingan biaya pemakaian per tahun kendaraan online dan mobil pribadi disajikan dalam Tabel 1 :

Tabel 1. Rekap Perbandingan Biaya Pemakaian Per Tahun

No.	Jarak Tempuh per Hari (km)	Biaya Total per Tahun (Rp)	Jarak Tempuh per Tahun (km)	BOK/km (Rp/km)
1	10	37.509.754,00	2.880	13.024,00
2	20	40.629.907,00	5.760	7.054,00
3	30	43.750.061,00	8.640	5.064,00
4	40	46.893.014,00	11.520	4.071,00
5	50	50.056.368,00	14.400	3.476,00

Setelah korelasi biaya penggunaan pada kendaraan web dan kendaraan rahasia setiap tahun diringkas, kemudian dibuat menjadi diagram. Bagan biaya penggunaan taksi web dan kendaraan rahasia setiap tahun diperkenalkan seperti pada Gambar 3, di bawahnya:



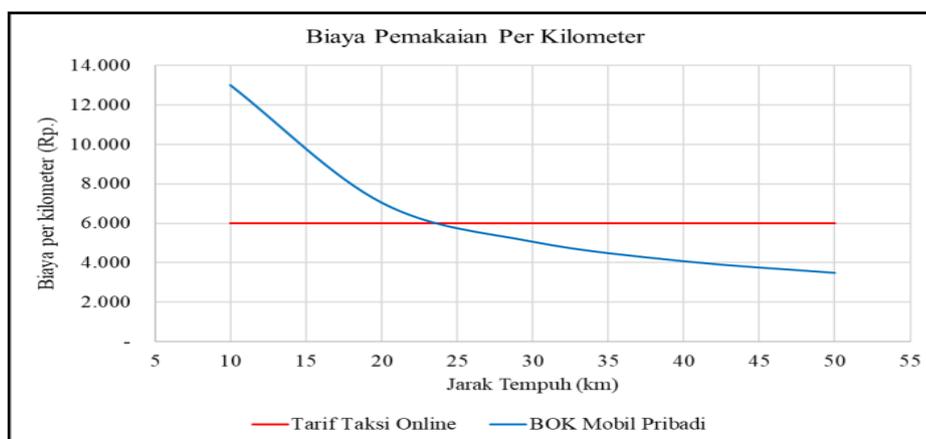
Gambar 3. Biaya Pemakaian Pertahun

Berikut adalah rekap perbandingan biaya pemakaian mobil pribadi per kilometer dan tarif kendaraan online per kilometer dibuat dalam

Tabel 2. Rekap Biaya Pemakaian Per Kilometer

No.	Jarak Tempuh Per Hari (km)	Tarif Online per km (Rp)	BOK per km (Rp/km)
1	10	6.000,00	13.024,00
2	20	6.000,00	7.054,00
3	30	6.000,00	5.064,00
4	40	6.000,00	4.071,00
5	50	6.000,00	3.476,00

Setelah korelasi tol taksi online per kilometer dan biaya penggunaan kendaraan rahasia untuk setiap kilometer diulangi, kemudian dibuat menjadi diagram. Diagram tarif kendaraan online per kilometer dan biaya penggunaan kendaraan rahasia untuk setiap kilometer diperkenalkan pada Gambar 4 .



Gambar 4. Biaya Pemakaian Per Kilometer

Peneliti memimpin tinjauan yang membandingkan biaya mengemudi menggunakan kendaraan rahasia versus bantuan kendaraan rahasia, dengan asumsi bahwa dengan asumsi seseorang mengemudi lebih dari 10 ribu mil atau sekitar 21 ribu km setiap tahun, maka memiliki kendaraan pribadi adalah keputusan yang paling ideal karena itu adalah keputusan yang paling konservatif. Meskipun demikian, jika seseorang melakukan usaha di bawah 10 ribu mil atau sekitar 16 ribu km setiap tahun, kemudian memanfaatkan bantuan tersebut kendaraan online seperti Gojek/Grab jadi pilihan bijak, Bila merujuk data statistik, peneliti tersebut mengatakan rata-rata Masyarakat Kota Harapan Indah Bekasi berkendara sekitar 15 ribu mil atau sekitar 24 ribu km pertahun.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa untuk pemanfaatan di bawah 21 km setiap harinya, penentuan kendaraan online lebih murah dibandingkan kendaraan pribadi, sebenarnya untuk digunakan lebih dari 21 km setiap harinya, pilihan kendaraan rahasia lebih murah dibandingkan kendaraan online. Variabel yang paling

menarik dalam pemeriksaan inklinasi yang dinyatakan mungkin beralasan bahwa H_0 lebih berlaku daripada H_1 sehingga ada hubungan langsung antara waktu pergerakan. Nilai koefisien dari kondisi kambut adalah nilai positif, menyiratkan bahwa faktor-faktor biaya pergerakan, waktu operasional, dan tingkat keamanan dapat berpengaruh dalam penentuan mode. Adapun dana cadangan dalam biaya transportasi dengan asumsi individu tertentu berubah menjadi kendaraan online sejauh pengeluaran yang ditimbulkan adalah Rp.35.559.640,96,- selama satu hari. Dengan seluk-beluk pengeluaran yang menyertainya Jumlah biaya agregat yang dapat dihemat dengan adanya layanan kendaraan online adalah: (Biaya setelah ada transportasi berbasis internet mempersingkat biaya sebelum ada transportasi berbasis web). Rp. 1.114.469.640,96 - Rp.1.078.910.000 = Rp.35.559.640,96,

5. DAFTAR PUSTAKA

- Erwin, F Simanjuntak. (2009), Analisa pemilihan moda transportasi bus angkutan kota dan kereta api rute Medan Tanjung Balai terhadap kenaikan harga BBM.
- Hafiz, Ilaham Maulana (2012), Pengembangan Model Pemilihan moda antara kendaraan pribadi dan bus trans Malang dengan menggunakan metode stated preference.
- Ivana, Sherly K. (2007), Studi pemilihan moda transportasi antara kendaraan pribadi ke kendaraan umum untuk aktivitas masyarakat perumahan di kota Malang, Skripsi Institut Teknologi Nasional, Malang.
- Otoritas Jasa Keuangan. (2017). Surat Edaran OJK No. 6 /SEOJK.05/2017 Tentang Penetapan Tarif Premi atau Kontribusi Pada Lini Usaha Asuransi Harta Benda dan Asuransi Kendaraan Bermotor. Jakarta: Otoritas Jasa Keuangan.
- Tamin, Ofyar Z. 2008, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Sugiyono. (2011), Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D, Alfabeta, Jakarta.