

**KAJIAN DETERMINAN BIAYA TRANSAKSI TAKSI KONVENSIONAL DENGAN BIAYA
TRANSAKSI TAKSI ONLINE**

Alief Rakhman Setyanto 1), Bhimo Rizky Samudro 2)

**1) Mahasiswa Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Diponegoro Semarang
Email: alief2590@gmail.com**

**2) Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Surakarta
Email: bhimosamudro@gmail.com**

Abstract

The dynamics of public choice with based information technology evolving in the beginning of this decade. The information technology make it easy consumers transportation of choice public transportation its considered to be at very efficiency from acces of aspect and cost of aspect. The research in purpose describe transaction cost issued by conventional taxi with transaction cost online taxi. This research use qualitative approach and descriptive statistics with content analysis. The research in result show online taxi manage acces aspect and managerial aspect so can actually reducing the transactions of cost used to it conventional taxi. The result of this study can be used as the basis for simulation alternative public police existence of from conventional taxi and taxi based online

Keywords: *Transaction Cost, Conventional Taxi, Online Taxi*

PENDAHULUAN

Dinamika pilihan transportasi publik dengan berbasis perkembangan teknologi informasi berkembang pesat dalam awal dekade ini. Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut (Kamaludin, 2003). Menurut Widyaningsih (2010) pertumbuhan ekonomi yang begitu pesat menjadikan transportasi sebagai sarana yang begitu penting dalam kehidupan sehari-hari dalam beraktivitas, sehingga masyarakat akan lebih jeli menentukan pilihan dalam transportasi yang akan digunakan. Banyak perusahaan transportasi yang menawarkan dan berusaha menarik minat penumpang untuk tertarik akan produk dan jasa yang ditawarkan. Suatu alat transportasi dinilai dapat diterima oleh masyarakat dapat diketahui dari seberapa besar masyarakat percaya dan menggunakan jasa transportasi tersebut.

Menurut Zakaria (2013), alat transportasi pada umumnya untuk memperlancar kegiatan masyarakat untuk beraktivitas. Sedangkan alat transportasi itu dibedakan menjadi tiga yaitu alat transportasi darat, alat transportasi laut, dan alat transportasi udara. Setiap perusahaan berusaha memberikan pelayanan yang terbaik dengan fasilitas yang memadai bagi konsumennya agar mereka terhadap jasa yang mereka rasakan dan mereka mau menjadi pelanggan. Melihat betapa pentingnya transportasi digunakan masyarakat untuk menuju tempat tujuannya dan memilih transportasi yang sesuai dengan kondisi jarak dan biaya yang diperlukan, maka sebagian besar masyarakat masih memilih angkutan umum untuk memenuhi sesuai kebutuhan mobilitasnya. Hal ini berdasarkan karena masyarakat umum masih tergolong berada di tingkat ekonomi yang rendah.

Dalam realitanya bisnis usaha dibidang jasa transportasi angkutan umum menjadi salah satu pilihan yang cukup baik bagi para pengusaha swasta, terutama di bawah naungan sebuah koperasi. Terutama di kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Semarang dan kota besar lainnya memiliki beberapa macam pilihan armada taksi yang ada, bahkan di kota Jakarta yang justru memiliki permasalahan kemacetan namun tidak mengerucutkan keinginan di pihak – pihak pengusaha jasa angkutan umum untuk menambah armadanya. Di negara yang sedang berkembang maupun negara maju, angkutan umum akan menjadi salah satu akses pilihan terbaik mengatasi masalah kemacetan yang ada, para pengguna mobil pribadi rela meninggalkan kendaraan pribadinya dengan menggunakan angkutan umum atau dengan menggunakan taksi yang memberikan fasilitas kenyamanan di dalamnya.

Penggunaan istilah taksi dalam masyarakat sebenarnya tidak tepat. Pengertian taksi pada masyarakat ditujukan kepada kendaraan bermotor sebagai angkutan umum yang melayani jalur trayek tertentu dimana kendaraan tersebut tidak dilengkapi dengan argometer dan tanda khusus sehingga bertentangan dengan pengertian taksi menurut pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993. Pengertian taksi dalam pasal ini adalah “jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer”. Dalam hal ini sarana transportasi angkutan umum menjadi salah satu angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana pembantu manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, dan juga merupakan sebuah sarana alternatif di dalam kota, terutama masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Sehingga kebutuhan angkutan umum menjadi salah satu pilihan alternatif yang sangat tinggi di suatu wilayah.

Fenomena perkembangan teknologi informasi pada saat ini memudahkan konsumen transportasi publik yang dianggap paling efisien dalam dari aspek akses dan aspek biaya, selain itu konsumen dimudahkan dengan perkembangan teknologi informasi pada saat ini terutama untuk pemesanannya. Dimanapun dan kapanpun juga secara cepat dan *real time*, konsumen mudah melakukan mobilisasi kemana saja dengan memiliki aplikasi saat ini. Bisnis yang memanfaatkan aplikasi virtual untuk memudahkan pemesanan sarana transportasi ini adalah bisnis *Go car (Go jek)* dan *Grab*

Transportasi angkutan publik menghasilkan produk yang berupa jasa, dimana jumlah jasa yang dihasilkannya dihitung menurut ton-km atau ton-mil dan penumpang –km atau penumpang-mil. Pada hubungan ini menghasilkan biaya – biaya dari kegiatan ekonomi pada perusahaan transportasi tersebut. Menurut Yustika (2013) bahwa efisien tidaknya desain kelembagaan suatu organisasi atau usaha dapat diukur menggunakan alat

analisis yaitu biaya transaksi. Semakin tinggi biaya terjadi dalam kegiatan ekonomi berarti semakin tidak efisien kelembagaan yang telah didesain, sebaliknya semakin rendah biaya terjadi dalam kegiatan ekonomi berarti efisien kelembagaan yang telah didesain.

TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan biaya transaksi yang dikeluarkan oleh taksi konvensional dengan transaksi taksi online.

LANDASAN TEORI

Ekonomi Kelembagaan

Keberadaan aliran ekonomi kelembagaan (*Institutional Economics*) merupakan reaksi dari ketidakpuasan terhadap aliran Neoklasik, yang sebenarnya merupakan kelanjutan dari aliran ekonomi klasik. Menurut Hasibuan (2003) inti pokok aliran ekonomi kelembagaan adalah melihat ilmu ekonomi sebagai bagian dari ilmu sosial: psikologi, sosiologi, politik, antropologi, sejarah dan hukum. Salah satu bagian penting dalam konteks ekonomi kelembagaan adalah biaya transaksi. North (1991) menyatakan biaya transaksi sebagai ongkos untuk menspesifikasi dan memaksakan kontrak yang mendasari pertukaran, sehingga dengan sendirinya mencakup biaya organisasi politik dan ekonomi yang memungkinkan kegiatan ekonomi mengutip laba dari perdagangan.

Dalam teori ekonomi kelembagaan baru mengemukakan bahwa transaksi – transaksi menimbulkan biaya. Sukarsih (2012) memaparkan biaya transaksi bukanlah nol, sepanjang individu – individu memiliki rasionalitas terbatas maka muncul biaya transaksi dan non zero transaction. Biaya transaksi merupakan biaya atas lahan, tenaga kerja, kapital, dan keterampilan kewirausahaan yang diperlukan untuk memindahkan (transfer) secara fisik input menjadi output (Mburu, 2002).

Transportasi

Adisasmita (2011) berpendapat transportasi adalah suatu kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan baik manusia atau barang. Secara umum pada era modern dan global transportasi digambarkan sebagai kendaraan yang dapat mengangkut sebuah muatan dalam jumlah banyak dalam satu kali kerja, sehingga dapat memberikan hasil yang efektif dan efisien. Transportasi menjadi sebuah ikon kebutuhan penting dalam kehidupan sebagai sarana menunjang aktivitas dalam kegiatan sehari – hari dan diharapkan mampu menjadi komponen penunjang yang sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

Manfaat Transportasi Adisasmita (2011) mengungkapkan yang dikutip dari L.A Schumer dalam bukunya yang berjudul *The elements of Transport*, menyatakan bila transportasi memiliki 3 buah manfaat diantaranya manfaat secara ekonomi, manfaat secara sosial dan manfaat secara politik.

a) Manfaat Transportasi dalam Ekonomi

Manfaat transportasi secara ekonomi adalah berfungsi memperluas pasar dalam kegiatan ekonomi, sebagai sarana distribusi dalam kegiatan produksi, sebagai sarana spesialisasi produksi dalam suatu daerah sesuai dengan potensi produksi baik secara sumber daya alam ataupun sumber daya manusianya.

b) Manfaat Transportasi dalam sosial

Manfaat transportasi secara sosial adalah mampu memberikan kontribusi dalam kegiatan sosial seperti dengan kendaraan bantuan. Contoh di Indonesia misalnya ambulance, kendaraan operasional BNPB (Badan Nasional Penanggulangan Bencana) mobil perpustakaan keliling dan lain sebagainya

c) Manfaat Transportasi dalam politik.

Manfaat transportasi dalam bidang politik sebagai sarana handal dalam menunjang kebijakan politik suatu negara atau daerah diantaranya kebijakan diplomatik terhadap suatu kondisi yang memungkinkan berimbas pada kebijakan militer, sebagai gangguan keamanan baik dalam negeri atau luar negeri.

Transportasi dalam fungsinya memiliki peranan vital dalam perencanaan pembangunan perekonomian suatu negara atau daerah. Hal ini dikarenakan bila dalam kegiatan perekonomian memiliki tiga komponen yaitu produksi, konsumsi dan distribusi. Distribusi menjadi komponen utama kegiatan perekonomian yang mampu dijalankan oleh transportasi sehingga keefektifan maupun efisiensi bisa berjalan dengan baik.

Taksi Konvensional

Pengertian taksi konvensional adalah salah satu alternatif alat transportasi darat dilengkapi dengan *argometer* yang banyak diminati oleh masyarakat. Jasa taksi dapat digunakan oleh masyarakat dengan cukup mudah. Masyarakat dapat memesan jasa taksi dengan memanggil taksi secara langsung di jalan, menelepon operator taksi, hingga sms.

Taksi Online

Pengertian taksi online tidak jauh beda dengan taksi konvensional tetapi yang membedakan pada taksi online grab atau Go car adanya alih teknologi yang berupa aplikasi layanan transportasi guna meningkatkan kesejahteraan pekerja di sektor informal.

Biaya Transaksi

Menurut Yustika (2013), biaya transaksi merupakan biaya untuk melakukan proses negosiasi, pengukuran, dan pemaksaan pertukaran. Pasar menunjukkan bila pertukaran ternyata tidak hanya memperhitungkan berapa biaya dihabiskan untuk memproduksi suatu barang, tetapi harus memperhitungkan berapa biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan pertukaran.

Furubotn dan Richter (2000) menyatakan bahwa biaya transaksi adalah ongkos untuk menggunakan pasar (market transaction costs) dan biaya memakai hak untuk memberikan pesanan (*orders*) di dalam perusahaan (*managerial transaction costs*). Selain itu, ada juga rangkaian biaya yang diasosiasikan untuk menggerakkan dan menyesuaikan dengan kerangka politik kelembagaan (*political transaction costs*) Yustika (2013).

PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian tentang kajian determinan biaya transaksi pada taksi online dengan taksi konvensional telah dilakukan peneliti – peneliti sebelumnya, lebih jelasnya lihat tabel dibawah ini

Penelitian Terdahulu

Judul	Tahun	Masalah	Metode	Hasil
Studi explorasi biaya transaksi petani tebu	2008	Industri gula sampai kini masih menjadi prioritas dalam pembangunan sektor pertanian di Indonesia khususnya Jawa timur. Tetapi, kinerja industri gula di Jawa timur	Menggunakan analisis biaya transaksi untuk mengidentifikasi masalah industri gula di Jawa timur	Studi ini memperlihatkan bahwa ongkos untuk mengorganisasi tebang muat angkut (TMA) (termasuk biaya karung) berkontribusi paling tinggi

		dalam dua dekade ini cenderung menurun yang antara lain terdapat penurunan jumlah produksi		dari total biaya transaksi petani tebu, baik berdasarkan lokasi, tipe petani maupun luas lahan.
Biaya transaksi pada umkm yang memproduksi yoghurt (Studi pada Rumah yoghurt di Junrejo dan Yo Good di Sawo jajar)	2015	UMKM mempunyai peran yang strategis dalam pembangunan ekonomi nasional dan merupakan salah satu sektor riil yang dapat mengurangi pengangguran. Namun pada UMKM terdapat biaya transaksi yang menyebabkan tidak efisiensinya kegiatan ekonomi.	Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini pendekatan kualitatif dan statistik deskriptif	Hasil penelitian menunjukkan biaya transaksi yang muncul pada industri Yoghurt adalah managerial transaction cost, market transaction cost dan political transaction cost
Analisis penerapan komunikasi tepat guna pada bisnis transportasi ojek online (studi pada bisnis gojek dan grab bike dalam penggunaan teknologi komunikasi tepat guna untuk mengembangkan bisnis transportasi	2016	Perkembangan teknologi komunikasi yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa transportasi ojek online. Adanya ojek online ternyata memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan	Menggunakan teori difusi inovasi dan pendekatan penelitian kualitatif yang heuristik terhadap 2 (dua) penyedia layanan transportasi ojek online terbesar di Indonesia yaitu Grab Bike dan PT Go jek Indonesia	Hasil penelitian ini nantinya akan memberikan kontribusi dan sumbangan konsep terutama dalam penerapan inovasi berupa teknologi komunikasi

		layanan transportasi umum		
Ekonomi kreatif dan inovatif berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike	2016	Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi membawa dampak positif dalam berbagai bidang. Salah satu dampak positif tersebut adalah bidang ekonomi kreatif	Sistem kemitraan yang ditawarkan oleh kedua perusahaan ini baik Gojek dan Grabbike adalah sistem bagi hasil yang saling menguntungkan	Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi yang kreatif dan menguntungkan berbagai pihak yang diharapkan semakin berkembang dan terus berinovasi

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian syarat utama dalam sebuah penelitian ilmiah. Penelitian ilmiah merupakan kegiatan yang memiliki tujuan untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan cara – cara ilmiah dan metode yang sistematis.

Penelitian menggunakan metode *mixed method*. Sugiyono (2012) memaparkan bahwa penelitian kombinasi (*mixed method*) merupakan suatu metode penelitian yang mengkombinasikan antara metode kualitatif dan kuantitatif. Penelitian dilakukan dengan *in depth interview* (wawancara mendalam) terlebih dahulu kemudian diikuti oleh data kuantitatif berupa statistik deskriptif. Bobot utama dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif.

Subjek penelitian ini yaitu driver *Grab Indonesia*, driver *Go-car Indonesia* dan driver *Blue Bird* selaku informan kunci dan informan utama. Lokasi penelitian untuk Jakarta dilakukan pada rute Stasiun Gambir – Wisma Universitas Terbuka, Bandara Soekarno Hatta – daerah Jatinegara dan Semarang pada lokasi Jalan Wonodri krajan (Semarang Selatan) – Jalan Setiabudi (Sukun – Banyumanik)

Teknik Pengumpulan data

Herdiansyah (2013) memaparkan data sebagai atribut yang melekat pada suatu objek tertentu, berfungsi sebagai informasi yang dapat dipertanggungjawabkan, dan diperoleh melalui suatu metode /instrumen pengumpulan data. Dalam penelitian di tengah perjalanan wawancara dengan driver *Grab Indonesia*, *Go-Car Indonesia* dan *Blue Bird* peneliti menggunakan dua teknik pengumpulan data yaitu:

A. Metode Wawancara

Wawancara atau kuesioner lisan diartikan sebagai wawancara antar orang, yaitu antara peneliti (pewawancara) dengan responden (informan) yang diarahkan oleh pewawancara untuk tujuan memperoleh informasi yang relevan. Pewawancara biasanya telah menyiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu. Wawancara, sering tertulis yang berisi pertanyaan- pertanyaan yang difokuskan untuk menjawab pertanyaan (Kuncoro,2014)

Teknik Wawancara dilakukan jika peneliti memerlukan komunikasi atau hubungan dengan responden. Data yang dikumpulkan umumnya berupa masalah tertentu yang bersifat kompleks, sensitif, atau kontroversial, sehingga jika menggunakan teknik kuesioner akan kurang memperoleh tanggapan responden. Teknik kuesioner dilakukan terutama untuk responden sedangkan untuk wawancara dilakukan pada informan.

B. Studi dokumentasi

Arikunto (2002) menyatakan studi dokumentasi adalah mencari data yang berupa catatan transkrip, buku, surat kabar, majalah, notulen rapat, agenda dan sebagainya. Nawawi (2005) mendefinisikan studi dokumentasi adalah cara pengumpulan data melalui peninggalan tertulis terutama arsip-arsip dan termasuk buku yang relevan

Informan Penelitian

Peneliti menggunakan pengalaman perjalanannya untuk menentukan Informan penelitiannya. Penentuan Taksi online berdasarkan aplikasi sedangkan Taksi konvensional berdasarkan perintah operator perusahaan. Menurut Krueger (1994) bahwa manusia adalah makhluk sosial yang keberadaannya sangat dipengaruhi dan mempengaruhi orang lain. Manusia memiliki kecenderungan membuat keputusan berdasarkan stimulasi sosial, baik berupa saran, masukan, bisikan, komentar dari orang – orang di sekitarnya.

INFORMAN PENELITIAN

No	Jumlah Informan	Driver	Estimasi Jarak	Rute	Lokasi	Waktu pengambilan Data
1	1 orang	Grab Car	28 Km	Stasiun Gambir – Universitas Terbuka	Jakarta	21 September 2016
2	1 orang	Go Car	8,5 km	Jalan Wonodri krajan- Jalan Setia budi	Semarang	22 September 2016
3	1 orang	Go Car	8,3 km	Jalan Setiabudi – Jalan Wonodri krajan	Semarang	3 Oktober 2016
4	1 orang	Blue Bird	8,5 km	Jalan Setiabudi – Jalan Wonodri Krajan	Semarang	1 Oktober 2016
5	1 orang	Blue Bird	171 km	Bandara Soekarno Hatta – Jatinegara	Jakarta	25 Juli 2016

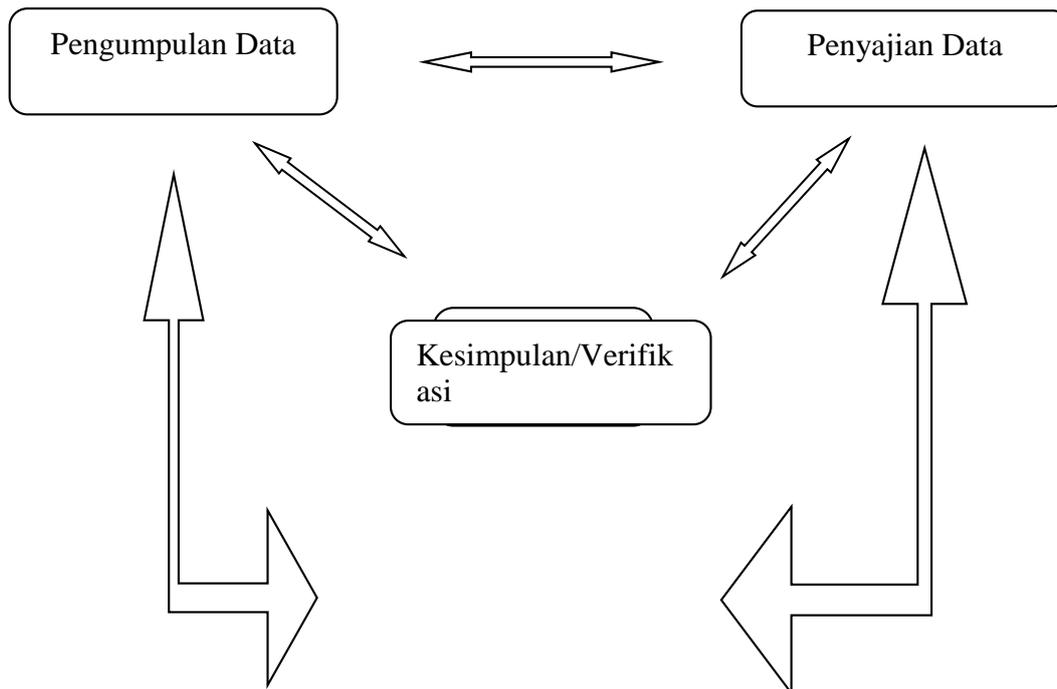
Sumber : Data Primer Diolah

Jenis dan Sumber Data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Etta dan Sopiah (2013) menyatakan Data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui perantara). Data primer berasal dari wawancara langsung dengan Driver di tengah perjalanan peneliti akan melakukan observasi di lokasi penelitian. Observasi bertujuan untuk pencatatan komponen biaya transaksi pada taksi konvensional dan taksi online

Menurut Kuncoro (2009) Data Sekunder merupakan Data yang telah dikumpulkan oleh lembaga pengumpul data dan dipublikasikan kepada masyarakat pengguna. Data Sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari kajian literatur, publikasi ilmiah yang berkaitan dengan biaya transaksi, transportasi online atau transportasi konvensional

Teknik Analisis Data



Sumber : Matthew B Miles & Huberman A Michael (1993)

Herdiansyah (2013) memaparkan bahwa proses analisis data dalam penelitian kualitatif sudah dimulai dan dilakukan sejak awal penelitian hingga penelitian selesai. Dalam hal ini setiap peneliti melakukan proses pengambilan data, peneliti langsung melakukan analisis dari data tersebut seperti pemilihan tema dan kategorinya. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan model analisis data interaktif menurut Miles dan huberman (1993) dikutip Herdiansyah (2013). Model analisis data ini memiliki 4 tahapan, yaitu tahap pertama pengelompokkan data, tahap kedua reduksi data, tahap ketiga display data dan tahap keempat menarik kesimpulan serta verifikasi data.

1) Melakukan Pengelompokkan Data

Pengelompokkan data adalah hal pertama yang harus dilakukan. Dimulai dengan menyatukan semua bentuk data mentah ke dalam bentuk transkrip atau bahasa tertulis. Jika masih berbentuk rekaman audio, rekaman tersebut diubah bentuk menjadi transkrip. Jika masih berupa catatan singkat, diubah menjadi transkrip termasuk ingatan-ingatan (*memory*), harus dituangkan menjadi bentuk transkrip. Jika masih ada catatan – catatan spesifik lainnya juga harus diubah ke dalam bentuk transkrip. Setelah semua data diubah menjadi bentuk transkrip, langkah berikutnya adalah mengelompokkan data mentah ke dalam kelompok tema – tema tertentu. Pada saat melakukan penelitian, observasi, catatan lapangan, bahkan ketika berinteraksi

2) Melakukan Reduksi Data

Tahap berikutnya setelah pengelompokkan data dilakukan, adalah melakukan reduksi data atau pemilihan pemangkasan dan penyeleksian data yang terkait dengan tujuan penelitian dan pertanyaan penelitian. Inti dari reduksi data adalah proses penyeragaman dan penggabungan semua bentuk data yang diporeleh menjadi satu bentuk tulisan yang akan dianalisis. Hasil wawancara akan diubah menjadi bentuk verbatim wawancara.

3) Melakukan Display data

Tahap berikutnya setelah melakukan reduksi data, adalah melakukan display data atau memproses pengolahan semua data berbentuk tulisan menjadi beberapa kategori sesuai dengan tema atau kelompok masing – masing dan biasanya disajikan dalam bentuk tabel, diagram, matriks, ataupun grafik. Terdapat tiga tahapan dalam display data, yaitu kategori tema, subkategori tema, dan proses

pengodean. Tahap kategori tema merupakan proses pengelompokan tema-tema yang telah disusun dalam tabel wawancara ke dalam suatu matriks kategorisasi. Tema dalam penelitian ini antara lain:

- a) Aspek Akses
- b) Aspek Managerial

Tahapan selanjutnya adalah subkategori tema. Inti dari tahap ini merupakan memilah tema – tema tersebut ke dalam subtema yang merupakan bagian dari tema yang lebih kecil dan sederhana. Tahapan terakhir yaitu proses pengodean. Inti dari tahap ini adalah memasukkan atau mencantumkan pernyataan – pernyataan informan sesuai dengan kategori tema dan subkategori temanya ke dalam matriks serta memberikan kode tertentu pada setiap pernyataan- pernyataan tersebut.

4) Melakukan kesimpulan/verifikasi

Penarikan kesimpulan merupakan tahap terakhir dari analisis data, yang dimana kesimpulan dalam model Miles dan Huberman (1993) berisi semua uraian dari subkategori tema yang tercantum pada tabel kategorisasi dan pengodean yang sudah terselesaikan disertai dengan quote verbatim wawancaranya

Uji Keabsahan Data

Menurut Moleong (2014) yang dimaksud keabsahan data adalah bahwa setiap keadaan harus memenuhi :

- 1) Mendemonstrasikan nilai yang benar
- 2) Menyediakan dasar agar hal itu dapat diterapkan
- 3) Memperbolehkan keputusan luar yang dapat dibuat tentang konsistensi dari prosedurnya dan kenetralan dari temuan dan keputusan- keputusannya

Isu dasar hubungan keabsahan data pada dasarnya adalah sederhana. Bagaimana peneliti memaparkan bahwa temuan- temuan penelitian dapat dipercaya atau dapat dipertimbangkan. Berikut Perbandingan antara penelitian kuantitatif dan kualitatif dari segi konstruksinya

Kriteria Keabsahan Data

Untuk menetapkan keabsahan (*trustworthiness*) data diperlukan teknik pemeriksaan didasarkan atas sejumlah kriteria tertentu. Ada empat kriteria yang digunakan, yaitu derajat kepercayaan (*credibilitas*), keteralihan (*transferabilitas*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*Confirmabilitas*).

Emzir (2010) Memaparkan kepercayaan atau *credibility* mempunyai arti bahwa penetapan hasil penelitian kualitatif adalah *credibility* atau dapat dipercaya dari perspektif partisipan dalam penelitian tersebut, selain itu menurut Moleong (2014) kepercayaan atau *credibility* berfungsi sebagai : pertama, pelaksanaan inkuiri sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai ; kedua mempertunjukkan derajat kepercayaan hasil – hasil penemuan dengan jalan pembuktian oleh peneliti pada kenyataan ganda yang sedang diteliti. Tujuan dari penelitian kualitatif adalah untuk mendeskripsikan atau memahami fenomena yang menarik perhatian dari sudut pandang partisipan. Strategi untuk mengoptimalkan kredibilitas data meliputi perpanjangan waktu penelitian, ketekunan penelitian , triangulasi, diskusi teman sejawat, analisis kasus negatif, dan *member checking*. Herdiansyah (2013) menyatakan triangulasi adalah penggunaan dua atau lebih sumber untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh tentang suatu fenomena yang akan diteliti

Menurut Moleong (2014) keteralihan atau *transferabilitas* sebagai suatu persoalan empiris bergantung pada kesamaan antara konteks pengirim dan penerima. Untuk melakukan transferabilitas seorang peneliti hendaknya mencari dan mengumpulkan kejadian empiris tentang kesamaan konteks.

Peneliti kualitatif dapat meningkatkan transferabilitas dengan melakukan suatu pekerjaan mendeskripsikan konteks penelitian dan asumsi-asumsi yang menjadi sentral pada penelitian tersebut.

Kriteria Dependabilitas disebut juga dengan istilah reliabilitas dalam penelitian kuantitatif. Prastowo (2011) memaparkan bahwa uji dependabilitas dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan melaksanakan audit terhadap keseluruhan proses penelitian. Semua hal yang dipaparkan oleh peneliti mulai menentukan masalah/fokus, memasuki lapangan, menentukan informan, melakukan analisis data, melakukan uji keabsahan data, sampai membuat kesimpulan harus ditunjukkan oleh peneliti. Apabila hal tersebut tidak dapat menunjukkan jejak aktivitas lapangannya, maka dependabilitasnya patut diragukan

Konfirmabilitas berasal dari konsep '*objektivitas*' menurut penelitian kuantitatif. Konfirmabilitas merujuk pada tingkat kemampuan hasil penelitian kualitatif dapat dikonfirmasi oleh orang lain, menguji konfirmabilitas berarti menguji hasil penelitian yang dihubungkan dengan proses penelitian yang dilakukan. Sugiyono (2012) memaparkan apabila hasil penelitian tersebut merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, maka penelitian tersebut telah memenuhi standar konfirmabilitas

Dalam studi penelitian ini, peneliti menggunakan kriteria kredibilitas (derajat kepercayaan) dengan teknik pemeriksaan yaitu Triangulasi dan Ketekunan/Keajegan Pengamatan.

Triangulasi

Moleong (2013) memaparkan teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap suatu data. Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan ialah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Pada penelitian biaya transportasi taksi konvensional dengan biaya transportasi taksi online, peneliti menggunakan teknik triangulasi dengan penggunaan sumber

Triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif (Patton, 1987). Hal itu dapat dicapai dengan jalan (1) membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara; (2) membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi; (3) membandingkan apa yang dikatakan orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu; (4) membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, orang pemerintah; (5) membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Dalam hal ini jangan sampai banyak mengharapkan bahwa hasil pembandingan tersebut merupakan kesamaan pandangan, pendapat, atau pemikiran. Yang terpenting di sini ialah bisa mengetahui adanya alasan – alasan terjadinya perbedaan – perbedaan tersebut (Patton, 1987).

Ketekunan/Keajegan Pengamatan

Keajegan pengamatan berarti mencari secara konsisten interpretasi dengan berbagai cara dalam kaitan dengan proses analisis yang konstan atau tentatif. Mencari suatu usaha membatasi berbagai pengaruh. Mencari apa yang dapat diperhitungkan dan apa yang tidak dapat.

Menurut Moleong (2012) Ketekunan pengamatan bermaksud menemukan ciri – ciri dan unsur – unsur dalam situasi yang sangat relevan dengan persoalan atau isu yang sedang dicari dan kemudian memusatkan pada hal – hal tersebut secara rinci. Dengan kata lain ketekunan pengamatan menyediakan kedalaman hal hal secara rinci.

Hal itu berarti bahwa peneliti hendaknya mengadakan pengamatan dengan teliti dan rinci secara berkesinambungan terhadap faktor – faktor yang menonjol. Kemudian ditelaah secara rinci sampai suatu titik sehingga pada pemeriksaan tahap awal tampak salah satu atau seluruh faktor yang ditelaah sudah dipahami dengan cara yang biasa. Untuk keperluan itu teknik ini menuntut agar peneliti mampu menguraikan secara rinci bagaimana proses penemuan secara tentatif dan penelaahan secara rinci tersebut dapat dilakukan.

Setting Penelitian

Setting penelitian ini difokuskan pada (dua) perusahaan transportasi taksi online terbesar di Indonesia yaitu PT Gojek Indonesia dan PT Grab Indonesia. Peneliti mengambil dua fokus perusahaan transportasi taksi

online ini karena banyaknya masyarakat terutama Jakarta dan Semarang yang menggunakan transportasi online dari perusahaan tersebut. Kedua objek dari penelitian tersebut diharapkan bisa memberikan analisa yang representatif dan komprehensif terhadap penerapan teknologi informasi tepat guna pada transportasi taksi online sehingga dapat memberikan perubahan baik dari sistem sosial, kebiasaan dan pola pikir masyarakat.

Sebagai perbandingan dari transportasi taksi online, peneliti mengambil Blue bird dari jenis taksi konvensional. Blue bird dipilih karena banyaknya jumlah armada baik di Jakarta dan Semarang serta banyaknya masyarakat yang masih menggunakan taksi konvensional tersebut.

Hasil dan Pembahasan

Komponen Biaya Transaksi Pada Perusahaan Transportasi Online

Penentuan komponen biaya transaksi sangatlah kompleks, didapatkan aspek akses dan aspek manajerial, pada teori Furubotn dan Ritcheer aspek manajerial sebagai berikut

1. Biaya Transportasi
2. Biaya Iklan
3. Biaya Pencarian Penumpang
4. Biaya Izin

Untuk mengetahui Aspek akses lebih rinci dapat dilihat pada tabel sebagai berikut

Tabel 1. Aspek Akses Grab Car, Go-Car dan Blue bird

Aspek Akses	Grab Car	Go- Car	Blue bird
Akses Jarak Tempuh	Melewati jalur alternatif, menghemat waktu	Melewati jalur alternatif, menghemat waktu	Melewati jalur utama (jalan protokol), Ketidak pahaman dengan akses jalan alternatif

Sumber : Data primer diolah

Pada tabel tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan akses jarak dengan melewati jalur alternatif dapat menghemat waktu dan meminimalisir *cost* menjadi murah sedangkan melewati jalur utama yang berisiko terkena macet akan menambah *cost* menjadi mahal

Pada aspek manajerial terdapat perbedaan pada taksi online dengan taksi konvensional

Untuk mengetahui komponen biaya transaksi pada *Managerial cost* yang lebih rinci dapat dilihat pada tabel sebagai berikut

Tabel 2. Komponen Managerial Cost Grab Car, Go-car dan Blue Bird

Jenis Aspek Manajerial	Biaya managerial Grab car	Biaya managerial Go-Car	Biaya managerial Blue Bird
<u>Managerial Cost</u> Biaya Transportasi	Biaya mengelola operasional kendaraan dibebankan pada mitra (Driver)	Biaya mengelola operasional kendaraan dibebankan pada mitra (Driver)	Biaya mengelola operasional kendaraan ditanggung langsung pada perusahaan
Biaya Iklan	Menggunakan media sosial	Menggunakan Media Sosial	Menggunakan Media Massa (Koran, pamflet, brosur)
Biaya pencari informasi	Biaya pulsa untuk operasional	Biaya pulsa operasional Biaya pulsa untuk menghubungi calon penumpang	Biaya komunikasi menggunakan <i>Handy Talky</i>
Biaya Politik	Biaya Perizinan untuk pendirian Grab	Biaya Perizinan untuk pendirian Go-	Biaya Perizinan untuk pendirian Blue

	dengan status koperasi	jek dengan status perseroan terbatas	Bird dengan status perseroan terbatas

Sumber : Data Primer diolah

Perbandingan Biaya transaksi Taksi Online dengan Taksi Konvensional

Perbandingan biaya transaksi dari kedua moda transportasi ada perbedaan pada biaya transportasi, biaya iklan dan biaya pencari informasi. Berikut perbandingan biaya transportasi antara taksi online dengan taksi konvensional

Tabel 3 Komponen Managerial Cost Grab Car, Go Car dan Blue Bird

Jenis Aspek Manajerial	Biaya managerial Grab car	Biaya managerial Go-Car	Biaya managerial Blue Bird
<u>Managerial Cost</u> Biaya Transportasi	Rp 800.000	Rp 800.000	Rp 1.500.000
Biaya Iklan	Free	Free	Rp 100.000 per tampil di media massa
Biaya pencari informasi	Rp 100.000	Rp 100.000	Rp 200.000
Biaya Politik	Free	Free	Free
Jumlah	Rp.900.000	Rp 900.000	Rp 5.320.000

Sumber : Data primer diolah

Pada Tabel perbedaan biaya transaksi antara taksi online dengan taksi konvensional menunjukkan pada biaya transportasi taksi Blue bird lebih besar daripada biaya transportasi Grab car dan Go car hal ini dikarenakan untuk pengelolaan operasional kendaraan pada taksi Blue bird lebih mahal dari pada Grab car dan Go car menurut informan dari blue bird selaku driver menuturkan “

Kami para driver ga tau yang pasti mas, karna semuanya kantor yang urusi kata teman di humas sih habisnya 1.500.000

Menurut mitra driver dari Go car dan Grab car

Ini pengelolaan operasional kendaraan dibebankan pada kami karna untuk mobilnya sendiri punya kami pak kalau habis sekitar 800 ribuan pak

Pada biaya iklan pun taksi Blue Bird lebih besar dari Grab car dan Go car hal ini dikarenakan pada taksi Blue bird mengutarakan bahwa

Ya kalau untuk iklan sih kami promosi ke koran atau radio pak untuk promo agar konsumen mau naik taksi kami lagi biaya nya sih habis 100 rebu saya tau dari temen di kantor

Namun berbeda dengan Grab Car dan Go car

100 % kami free mas silahkan aja kalau mau lihat ke instagram official nya

Pada biaya pencari informasi ini pun taksi Blue Bird lebih besar dari Grab car dan Go car. Menurut driver Blue bird menyatakan

Nyawa kami ini ada di Handy talky terpasang di armada kami ini pak kalau rusak komunikasi pun menjadi terhambat kalau diperbaiki biayanya mahal pak, pernah benerin atas biaya sendiri sekitar 200 ribu lalu kami klaim ke kantor

Namun berbeda dengan Grab car dengan Go car

Kami menggunakan pulsa dari kantong kami sendiri mas, paling habis 100 rebu untuk menghubungi pelanggan kami apa bila mendapat orderan mas

Pada biaya politik ini baik Blue bird atau Grab car dan Go car sama sama menyatakan free

Sepengetahuan saya free pak kalau mau lebih jelas silahkan ke kantor saja

Sama halnya dengan Blue bird, driver Grab car dan menyatakan

Kalau di Grab karena pas kemarin demo demo itu kami langsung mendaftarkan status usaha kami jadi koperasi mas

Sedangkan dari Go car menyatakan

Karena Go car ini anak usahanya Go jek udah tentu mas kami udah berbadan hukum sejak lama

Kesimpulan

Berdasarkan paparan tersebut dapat disimpulkan bahwa pada taksi online mampu mengelola aspek akses dan aspek manajerial sehingga mampu mereduksi biaya transaksi menjadi lebih kecil dari biaya transaksi taksi konvensional. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai basis simulasi alternatif kebijakan publik untuk mengelola eksistensi dari taksi konvensional dan taksi berbasis online. Diharapkan pada masa mendatang taksi konvensional dalam hal ini Blue bird untuk memperbaiki aspek akses dan aspek manajerial guna memperbaiki biaya transaksi yang dihasilkan sehingga konsumen tidak dirugikan dengan berbagai hal alasan.

Keterbatasan Penelitian

Secara objektif penelitian ini perlu dikembangkan lagi dan memiliki keterbatasan. Penelitian menggunakan sumber data yang berasal dari keterangan para informan di lapangan yaitu para Driver dari Grab Car, Go-Car dan Blue Bird. Untuk akses informasi ke Grab, Gojek dan Blue bird peneliti tidak diperbolehkan mengambil data, semua ketiga usaha transportasi tersebut mengatakan bahwa rahasia perusahaan. Dengan keterbatasan yang ada diharapkan penelitian dapat ditindaklanjuti dan menjadi masukan pada penelitian selanjutnya.

Daftar Pustaka

- Anindhita, Wiratri dkk. 2016. Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online. Jakarta, Prosiding Seminar Nasional Universitas Bakrie 2- 3 Mei 2016
- Arikunto, S 2002. Prosedur penelitian suatu pendekatan praktek Jakarta PT Rineka Cipta
- Cresswell .W. John 2015., Penelitian Kualitatif & Desain Riset Yogyakarta Pustaka Pelajar
- Denzin ,N.K., & Lincoln, Y.S (2011) . *Introduction: the discipline and practice of qualitative research. The Sage handbook of qualitative research* (edisi ke-4, hlm.1-19). Thousand Oaks, CA: sage
- _____, Emzir. 2010. Metode Penelitian Kualitatif Analisis Data. Jakarta: Rajawali Pers
- Furubotn, Eirik and Richter Rudolf. 2000. *Institutions and Economic Theory: The contribution of the new Institution Economics*. The University of Michigan Press. Ann Arbor. USA
- Hasibuan, Nurimasnyah. 2003. Sejarah pemikiran ekonomi. Jakarta: Pusat penerbitan Universitas Terbuka
- Herdiansyah, Haris., 2013. Metodologi penelitian kualitatif untuk ilmu ilmu sosial, Jakarta, Salemba Humanika
- Kamaludin, Rustian. 2003. Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan, Jakarta. Ghalia Indonesia
- Kuncoro, Mudrajad ., 2014., Metode Riset untuk bisnis dan ekonomi, edisi 4 Jakarta, Erlangga
- Krueger, Anne O. 1994. *Government Failure in Development*. The journal of Economic Perspectives. Vol. 4, Issues 3. Summer : 9- 23
- Mburu, John. 2002. "Collaborative Management of wildlife in Kenya : An empirical Analysis of Stakeholders participation cost and incentives". Socioeconomic Studies on rural Development. Vol 130. Wissen Schaftsverlag vank kiel KG
- Miles, Mathew B. and Huberman Michael 1993. *Qualitative Data Analysis: A Sourcebook of New Methods*. London: Sage Publication, Inc.
- Moleong, J Lexy. 2014. Metodologi Penelitian Kualitatif : Bandung. PT Remaja Rosda Karya
- Nawawi. 2003, Metode penelitian bidang sosial, Yogyakarta, Gajah mada University Press.

- North, Gary. 1992. *The Coase Theorem: A Study In Economic Epistemology*. Institute For Cristian Economic. Texas. USA
- Patton, Michael, Quinn. 1987. *Qualitative Ecaluation Methods*. Beverly Hills: Sage publications
- Prastowo, Andi. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif : dalam perpektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta : Arruzz Media
- Sangadji, M, Etta dan Sopiah. 2010 *Metodologi penelitian Pendekatan praktis dalam penelitian*, Yogyakarta, Andi
- Septanto, Henry. 2016. *Ekonomi Kreatif dan Inovatif berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike*. Bina Insani ICT Journal Vol.3, No.1, Juni 2016
- Sugiyono. 2012, *Metode penelitian kuantitatif & kualitatif & RnD Bandung*, Alfabeta
- Sukarsih, dan Gunawan, Diah. 2012. *Analisis Korelasi Antara Pajak Ekspor dan Nilai Ekspor di Indonesia (Periode 1987-2007)*. Eko-Regional, Vol.7, No.1, Maret 2012
- Widyaningsih, Kusnaeni. 2010. *Analisis Perekonomian dan Kebijakan Pengembangan Potensi Unggulan di Kota Bekasi*. Tesis Program Pascasarjana Universitas Indonesia
- Yustika, Ahmad Erani 2008. *Studi Eksplorasi biaya transaksi petani tebu*. Jurnal Ekonomi & Bisnis Indonesia Volume 23, No. 3 2008. Yogyakarta Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Gadjah Mada
- Yustika, Ahmad Erani. 2013. *Ekonomi Kelembagaan: Paradigma, Teori dan Kebijakan*. Jakarta. Erlangga
- Zafira, Arviona Nadya. 2015. *Biaya transaksi pada UMKM yang memproduksi Yoghurt (Studi kasus rumah Yoghurt di Junrejo dan Yo Good di Sawojajar*. Skripsi Program Sarjana Universitas Brawijaya
- Zakaria, Shandy Ibnu. 2013. *Analisis Faktor – faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi*. Skripsi Program Sarjana Universitas Diponegoro