

Evaluasi Kebijakan Tarif Angkutan Perkotaan Di Kota Sukabumi Pada Era Disrupsi

Dendi Zainuddin Hamidi, Dewi Resmanasari, Euis Lisnawati*

Program Studi Manajemen STIE PGRI Sukabumi

*E-mail korespondensi: dendi@stiepgri.ac.id

Abstrak—Era disrupsi disematkan pada era revolusi industri 4.0 karena pada era ini banyak industri yang belum menerapkan digitalisasi pada operasional bisnisnya kalah bersaing dengan industri serupa yang telah menerapkan digitalisasi. Hal ini terjadi karena industri yang telah menerapkan layanan digitalisasi memiliki kelebihan yang khas yaitu kemudahan menjangkau konsumen dan dijangkau oleh konsumen, serta kemudahan dan efisiensi dalam transaksi. Di Indonesia, khususnya di Kota Sukabumi, salah satu industri yang diduga terdisrupsi pada era ini adalah industri angkutan perkotaan (angkot). Angkot merupakan industri kecil dan menengah serta satu-satunya sarana transportasi massal dalam Kota Sukabumi yang menurut pandangan penulis perlu dipertahankan keberadaannya. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman kondisi bisnis angkutan perkotaan di Kota Sukabumi saat ini. Pengemudi angkot dijadikan populasi dalam penelitian ini karena mereka adalah bagian dari bisnis angkutan perkotaan yang keuntungannya sangat tergantung pada variasi omset (volume penumpang yang didapatkan). Adapun pemilik kendaraan tidak termasuk dalam populasi penelitian dikarenakan pendapatan mereka tetap oleh sebab mereka menerapkan sistem sewa kepada pengemudi yang mengoperasikan kendaraan mereka. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi Pemerintah Kota Sukabumi (cq. Dinas Perhubungan) dalam menetapkan regulasi kepada bisnis angkutan perkotaan dimana salah satunya adalah penetapan tarif per penumpang. Untuk mencapai tujuan penelitian, survei dilakukan dengan mewawancarai pengemudi angkot di Kota Sukabumi. Diambil sampel sejumlah 248 dari total populasi 656 supir angkot di seluruh Kota Sukabumi, yang berarti margin of error 5%. Data diambil pada satu waktu (tahun yang sama) yaitu Tahun 2019, sehingga data penelitian ini adalah data cross section. Variabel yang ditanyakan merupakan variabel yang dapat diobservasi (observed variable) sehingga menghasilkan data primer dengan skala ukur rasio. Data primer yang diperoleh tersebut dianalisis dengan kombinasi analisis statistika deskriptif dan aljabar linier sederhana. Diperoleh hasil penelitian, biaya tetap yang dikeluarkan supir angkot di Kota Sukabumi rata-rata Rp 128.112 per hari. Biaya variabel rata-rata per hari Rp 208.035. Pendapatan kotor rata-rata per hari Rp 284.900 dengan tarif yang berlaku saat ini sebesar Rp 4.000 dapat dihitung rata-rata jumlah penumpang per hari adalah 71 orang. Break Even Point dalam rupiah sebesar Rp 4.735. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa bisnis angkutan perkotaan di Sukabumi sudah terdisrupsi, disarankan Pemerintah Kota Sukabumi meningkatkan tarif dengan tidak kurang dari Rp 4.735 per penumpang.

Kata kunci— Analisis Titik Impas; dampak revolusi industri 4.0.

I. PENDAHULUAN

Kehidupan manusia sekarang berada di era revolusi teknologi yang secara fundamental mengubah cara hidup, baik sebagai individu maupun dalam berhubungan satu sama lain (sosial). Khusus di bidang ekonomi, revolusi teknologi saat ini yang dikenal sebagai revolusi industri 4.0 telah mengubah cara transaksi bisnis menjadi serba digital. Digitalisasi transaksi bisnis tentu memiliki dampak positif dengan memberikan manfaat bagi para pelaku, baik dari segi efisiensi biaya dan tentu saja dari segi waktu. Dalam hal menyatukan pembeli dan penjual, digitalisasi bisnis memudahkan pembeli untuk menemukan penjual dan sebaliknya.

Di sisi lain, digitalisasi industri berpotensi menyebabkan gangguan pada industri atau perusahaan yang masih menerapkan metode transaksi bisnis konvensional. Dengan demikian era bisnis digitalisasi selain dikenal dengan era revolusi industri 4.0 juga dikenal sebagai era disrupsi. Ada beberapa hal yang menurut penulis adalah penyebab gangguan tersebut. Pertama, penyebaran informasi, terutama dalam hal pemasaran, jauh di belakang atau kalah lebih cepat daripada perusahaan yang telah menerapkan digitalisasi. Kedua, kemudahan transaksi yang semudah menyentuh jari (seperti dalam memilih produk, melakukan pembayaran) membuat produsen dan konsumen lebih mudah dan cepat melakukan transaksi, ini berpotensi mengurangi loyalitas pelanggan perusahaan yang masih menerapkan konvensional. metode. Dan alasan lain yang tentu saja logis atau masuk akal.

Salah satu industri yang terdisrupsi pada era industri 4.0 adalah industri jasa transportasi. Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta mengatakan bahwa bisnis transportasi konvensional semakin memburuk pada semester kedua 2017, salah satunya karena tidak dapat bersaing dengan transportasi berdasarkan aplikasi layanan online [1]. Demikian juga di daerah-daerah seperti salah satunya di Kota Sukabumi, Provinsi Jawa Barat, layanan transportasi berbasis aplikasi online (digital) yang sudah beroperasi sejak 2017, diperkirakan akan mengganggu layanan transportasi konvensional. Faktanya adalah bahwa jumlah armada (pengemudi) berdasarkan layanan aplikasi online pada kuartal ke-3 2017 di Sukabumi telah melampaui jumlah transportasi kota dan ojek konvensional [2].

Mempertimbangkan era digitalisasi yang tidak terhindarkan, perlu diselidiki kelayakan keberlanjutan operasional bisnis jasa transportasi konvensional yang di sukabumi baru ada angkutan perkotaan. Selanjutnya dari hasil penelitian tersebut dapat diberikan rekomendasi kepada pemerintah daerah Kota Sukabumi untuk mengeluarkan kebijakan yang dapat menyelamatkan kelangsungan bisnis angkutan perkotaan tersebut. Kebijakan yang dimaksud misalnya menaikkan harga jual atau tarif kepada penumpang,

menurunkan biaya operasional seperti pajak, retribusi dan sebagainya atau kebijakan kreatif lainnya.

A. Konsep Laba, Rugi dan Break Even

Laba merupakan selisih antara total pendapatan dengan total pengeluaran (total biaya). Laba merupakan kelebihan total pendapatan dibandingkan total bebannya [3]. Jika total pendapatan suatu perusahaan melebihi total pengeluarannya, maka perusahaan tersebut dikatakan memperoleh laba. Sebaliknya jika total pendapatan suatu perusahaan masih di bawah total pengeluarannya, maka perusahaan tersebut dikatakan mengalami kerugian. Adapun jika total pendapatan suatu perusahaan sama dengan total pengeluarannya, maka perusahaan tersebut dikatakan mengalami impas (*break even*).

B. Analisis Break Even Point

Analisis *Break Even Point* (BEP Analysis) merupakan istilah bahasa Inggris bagi istilah analisis titik impas atau analisis pulang pokok. Menurut Eddy Herjanto dalam [4], analisis pulang pokok (*break even analysis*) merupakan suatu analisis yang bertujuan untuk menemukan satu titik dalam kurva biaya-pendapatan yang menunjukkan total biaya sama dengan total pendapatan. Titik tersebut disebut sebagai titik pulang pokok (*break even point* = BEP). Analisis *Break Even Point* (BEP) merupakan salah satu teknis analisis ekonomi yang berguna dalam hubungan biaya variabel total (TVC) dan biaya tetap total (TFC) terhadap output produksi atau ukuran-ukuran lain dalam aktifitas bisnis dan industri [5].

Dengan mengetahui titik pulang pokok, seorang pengambil keputusan dapat mengetahui pada tingkat volume penjualan berapa perusahaan mencapai titik impasnya, yaitu kondisi dimana tidak rugi walaupun belum untung. Sehingga pengambil keputusan dalam sebuah bisnis dapat mengetahui bahwa apabila penjualan melebihi titik tersebut maka perusahaan mulai mendapatkan untung. Selain itu analisis BEP juga dapat dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan, misalnya memilih produk baru yang lebih ekonomis untuk mengganti produk lama, memutuskan apakah perlu efisiensi biaya tetap, serta untuk menentukan kapasitas produksi.

Selaras dengan yang dipaparkan sebelumnya, Handoko dalam [6] mengemukakan bahwa analisis break-even digunakan untuk menentukan berapa jumlah produk yang harus dihasilkan, agar perusahaan minimal tidak menderita rugi. Dengan demikian maka analisis BEP dapat digunakan untuk studi kelayakan operasional suatu perusahaan baik pada masa perencanaan maupun evaluasi setelah perusahaan beroperasi, sehingga dengan analisis BEP diharapkan perusahaan dapat menghindari kebangkrutan.

Selanjutnya Riyanto dalam [7] menyatakan bahwa kondisi di mana pendapatan persis sama dengan total biaya, sehingga perusahaan tidak mendapatkan untung atau tidak menderita kerugian, disebut *Break Even Point*. Dengan demikian penulis dapat menggambarkan persamaan untuk menganalisis titik impas sebagai berikut:

$$\begin{aligned} TR &= TC \\ P \times Q &= FC + VC \\ P \times Q &= FC + C_u \times Q \\ (P \times Q) - (C_u \times Q) &= FC \\ (P - C_u) \times Q &= FC \end{aligned}$$

$$Q_{BEP} = \frac{FC}{P - C_u} \quad \text{atau} \quad P_{BEP} = \frac{FC}{Q} + C_u$$

dimana:

TR = *Total Revenue* = Pendapatan Kotor

TC = *Total Cost* = Keseluruhan Pengeluaran Operasional

FC = *Fixed Cost* = Pengeluaran / Biaya Tetap

VC = *Variable Cost* = Pengeluaran / Biaya bervariasi (turun-naik)

Cu = *Cost per Unit* = Biaya per unit produksi

P = *Price per Unit* = Harga Jual Produk per Unit

Q = *Quantity* = Kapasitas / Volume Penjualan

C. Kajian Operasional Angkutan Perkotaan

Permasalahan penting yang selalu dibahas dalam isu angkutan perkotaan adalah mengenai trayek dan tarif. Tamin dkk. dalam [8] mengemukakan bahwa pemberlakuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam (*flat fares*) ataupun tarif berdasarkan jarak (*distance base fares*). Untuk daerah Kota Sukabumi sendiri penerapan tarif angkutan perkotaan menggunakan sistem *flat fares* atau tarif seragam. Selain itu, penetapan tarif angkutan perkotaan di Kota Sukabumi merupakan kesepakatan antara Dinas Perhubungan Kota Sukabumi dengan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia atau disingkat YLKI [9].

Menurut pendapat penulis, usaha angkutan perkotaan terutama bagi pengemudi yang mengoperasikannya, adalah kategori bisnis mikro. Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah: usaha mikro adalah usaha yang memiliki aset atau aset bersih hingga Rp 50 juta, tidak termasuk tanah atau bangunan tempat usaha berada [10]. Sementara berdasarkan perkembangannya, bisnis transportasi perkotaan dikategorikan sebagai kegiatan bisnis mata pencaharian, yang merupakan bisnis mikro yang hanya bertujuan untuk mencari nafkah. Jenis usaha mikro ini dikenal luas sebagai sektor informal [11].

Dalam perspektif perkembangannya, UKM dapat diklasifikasikan menjadi 4 (empat) kelompok [12] yaitu:

- a. *Livelihood Activities*, merupakan UKM yang digunakan sebagai kesempatan kerja untuk mencari nafkah, yang lebih umum dikenal sebagai sektor informal. Contohnya adalah pedagang kaki lima.
- b. *Micro Enterprise*, merupakan UKM yang memiliki sifat pengrajin tetapi belum memiliki sifat kewirausahaan
- c. *Small Dynamic Enterprise*, merupakan UKM yang telah memiliki jiwa kewirausahaan dan mampu menerima pekerjaan subkontrak dan ekspor.
- d. *Fast Moving Enterprise*, merupakan UKM yang telah memiliki jiwa kewirausahaan dan akan melakukan transformasi menjadi Usaha Besar (UB).

II. METODE

A. Jenis dan Desain Penelitian

Penelitian ini pada dasarnya adalah penelitian terapan. Menurut Jujun S. Suriasumantri dalam [13] penelitian terapan adalah penelitian yang bertujuan untuk memecahkan masalah kehidupan praktis. Lebih lanjut, Bickman dalam [14] menyatakan bahwa penelitian terapan berkontribusi pada diskusi dan keputusan kebijakan publik. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Creswell dalam [15] memahami studi kasus sebagai penelitian yang menyelidiki suatu program, peristiwa, aktivitas, proses atau kelompok individu. Kesesuaian objek dalam penelitian ini, yaitu kondisi operasional bisnis pengemudi angkutan kota di era digitalisasi, merupakan pertimbangan untuk penggunaan pendekatan studi kasus.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan deskriptif. Menurut Williams, pendekatan penelitian deskriptif adalah metode penelitian di mana peneliti memeriksa situasi, seperti yang ada dalam situasi saat ini [16]. Pendekatan deskriptif mencakup deskripsi fenomena pendapatan dan penemuan kondisi kelayakan operasional untuk pengemudi angkutan kota pada era disrupsi. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk mengevaluasi harga jual atau tarif jasa angkutan perkotaan per penumpang di Kota Sukabumi.

B. Data Penelitian

Data sekunder untuk penelitian ini diperoleh dari catatan dan informasi yang disampaikan oleh pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Sukabumi. Diperoleh data sekunder berupa jumlah rute dan jumlah angkot per rute. Kegunaan data sekunder tersebut adalah untuk mengetahui jumlah keseluruhan populasi dan proporsinya per rute. Dengan demikian maka dapat dihitung jumlah sampel keseluruhan dan sebarannya per rute.

Variabel konsep yang didata adalah pendapatan kotor (revenue) per hari, harga (tarif) per penumpang, jumlah penumpang per hari, biaya variabel per hari dan biaya tetap per hari. Jumlah penumpang dihitung dengan membagi pendapatan kotor dengan harga (tarif). Biaya variabel diukur dengan 5 variabel konstruk dalam satuan Rupiah per hari, yaitu pembelian bensin, pungutan resmi, pungutan informal, tunjangan makan dan biaya operasional lainnya. Biaya tetap dalam penelitian ini adalah setoran (sewa) ke pemilik kendaraan dalam satuan Rupiah per hari.

C. Desain Sampling

Dari hasil observasi data sekunder pada Dinas Perhubungan Kota Sukabumi diketahui angkot di Kota Sukabumi yang masih aktif per 31 Desember 2018 hanya sekitar 656 unit yang tersebar di 20 trayek [17]. Dengan demikian ukuran sampel dapat dihitung dengan menggunakan rumus Slovin [18] berikut

$$n = \frac{N}{1 + e^2 N} = \frac{656}{1 + (0,05)^2 \times 656} = \frac{656}{2,64} = 248$$

Dari total 248 ukuran sampel tersebut kemudian didistribusikan secara proporsional ke 20 trayek yang ada di

Kota Sukabumi seperti pada tabel I, kemudian sampel diambil menggunakan metode *stratified random sampling*.

TABEL 1. DISTRIBUSI SAMPEL

No.	Trayek	Ukuran Populasi	Proporsi	Ukuran Sampel
1.	02	0	0%	0
2.	03A	0	0%	0
3.	03B	21	3,2%	8
4.	04	50	7,6%	19
5.	05	10	1,5%	4
6.	06	0	0%	0
7.	08	195	29,7%	74
8.	09	13	2%	5
9.	10	80	12,2%	30
10.	11	4	0,6%	1
11.	14	65	9,9%	25
12.	15	58	8,8%	22
13.	20	18	2,7%	7
14.	21	0	0%	0
15.	21A	23	3,5%	9
16.	25	57	8,7%	21
17.	26	9	1,4%	3
18.	27	30	4,6%	11
19.	28	23	3,5%	9
20.	29	0	0%	0
Total		656	100%	248

III. HASIL DAN DISKUSI

Dari data sekunder pada kolom ketiga tabel 1 diketahui bahwa tersisa 15 dari 20 trayek di Kota Sukabumi yang masih memiliki angkot yang aktif beroperasi. Dengan demikian pada era digitalisasi bisnis ini ada lima trayek yang terdisrupsi di Kota Sukabumi. Terdisrupsi bisnis angkot pada lima trayek tersebut besar kemungkinan karena terjadinya penurunan jumlah penumpang yang signifikan pada tahun sebelum penelitian ini dilaksanakan.

Berdasarkan hasil wawancara lisan petugas survei di lapangan dengan supir angkot, mereka mengeluhkan turunnya omset penumpang sejak beroperasinya layanan transportasi online di Kota Sukabumi yaitu sejak tahun 2017. Adapun trayek yang tercatat pada Dinas Perhubungan Kota Sukabumi sudah tidak memiliki angkot yang aktif, berdasarkan observasi (pengamatan) petugas survei adalah rute yang sepi seperti perumahan sehingga sebelumnya juga jarang dilalui angkot. Dengan demikian diduga penumpang lebih memilih layanan transportasi online sebagai preferensi. Penurunan permintaan yang terjadi sampai di bawah level impas telah menyebabkan pelaku bisnis angkot pada lima trayek tersebut memilih tidak melanjutkan usahanya. Selanjutnya dari wawancara dengan 248 pengemudi angkot yang tersebar di 15 trayek seperti pada tabel 1 diperoleh data primer yang kemudian diolah datanya.

A. Demografi Responden

Wawancara kepada pengemudi angkot dimulai dengan ditanyakan mengenai kepemilikan mobil angkot yang mereka operasikan. Diperoleh fakta sebagaimana berikut

TABEL 2. KEPEMILIKAN KENDARAAN

Status Kendaraan yang Dioperasikan	Jumlah	Persentase
Milik sendiri	25	10.1
Milik orang lain	223	89.9
Total	248	100.0

Dari tabel 2 diketahui bahwa 89,9% pengemudi angkot di Kota Sukabumi mengoperasikan kendaraan milik orang lain. Sisanya 10,1% adalah pemilik kendaraan yang mengoperasikan sendiri mobil angkotnya. Dengan demikian, 10,1% data atau tepatnya data dari 25 responden dibuang atau tidak dimasukkan dalam pengolahan data selanjutnya karena tidak sesuai dengan tujuan penelitian.

Selanjutnya diperoleh data bahwa supir angkot murni (yang mengoperasikan kendaraan milik orang lain) bervariasi dalam hal waktu pengoperasian kendaraannya. Ada yang mengoperasikan kendaraannya hanya setengah hari, ada juga yang satu hari penuh. Komposisinya dapat dilihat pada tabel 3.

TABEL 3. DURASI MENGOPERASIKAN KENDARAAN

Waktu Operasional Kendaraan	Jumlah	Persentase
Satu hari penuh	69	30.9
Setengah hari	154	69.1
Total	223	100.0

Dari tabel 3 di atas diketahui bahwa mayoritas yaitu 69,1% pengemudi angkot mengoperasikan kendaraannya setengah hari, mereka bergantian dengan pengemudi lain dengan kata lain beroperasi dengan sistem *shift*.

Berdasarkan fakta tersebut, data kewajiban setoran, pengeluaran-pengeluaran lainnya serta pendapatan (*revenue*) dari supir angkot yang beroperasi setengah hari, dikalikan dengan angka 2 (dua) agar diperoleh keseragaman pengukuran. Dengan demikian maka setiap variabel terukur dalam satuan rupiah per hari.

B. Pengeluaran, Pendapatan dan Permintaan

Statistik jawaban responden mengenai pendapatan per hari, harga (tarif) yang dikenakan per penumpang, biaya tetap per hari, serta biaya operasional atau biaya variabel dapat dilihat pada tabel *output* SPSS IBM sebagai berikut:

TABEL 4. DURASI MENGOPERASIKAN KENDARAAN

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jumlah Setoran	223	80000	200000	128112.11	30931.936
Total Biaya Operasional	223	92000	363000	208035.87	55728.638
Total Pendapatan Kotor	223	190000	520000	284878.92	64835.403
Tarif	223	4000	4000	4000.00	.000
Jumlah Penumpang	223	48	130	71.41	16.221
Valid N (listwise)	223				

Dari tabel 4 dapat diketahui bahwa per hari biaya tetap atau setoran terendah adalah 80.000 rupiah, sedangkan setoran tertinggi adalah 200.000 rupiah. Jika dirata-rata, biaya setoran per hari berada di kisaran 128.112 rupiah. Total biaya operasional atau biaya variabel terendah adalah 92.000 rupiah, tertinggi adalah 363.000 rupiah, rata-rata 208.035 rupiah. Total pendapatan (*total revenue*) tertinggi adalah 520.000, total pendapatan terendah adalah 190.000, adapun total pendapatan rata-rata pengemudi angkutan kota di Sukabumi adalah 284.900 rupiah.

Selain itu dari tabel 4 juga dapat diketahui bahwa harga jual atau tarif yang dikenakan kepada penumpang tidak bervariasi. Tidak tergantung pada jauh-dekatnya jasa angkutan yang digunakan penumpang, juga sama untuk semua trayek yaitu 4.000 rupiah per penumpang. Dari hasil bagi antara rata-rata

total pendapatan kotor dengan harga jual atau tarif, diketahui bahwa rata-rata permintaan (jumlah penumpang) angkot di Kota Sukabumi per hari adalah 71 orang.

C. Analisis Titik Impas

Data yang digunakan untuk menghitung nilai titik impas adalah ukuran rata-rata dari masing-masing variabel. Diketahui total biaya operasional = *Total Variable Cost* = *TVC* = 208.035, total biaya tetap = *Total Fixed Cost* = *TFC* = 128.112, dan permintaan = *Quantity* = *Q* = 71, nilai *P_{BEP}* dapat dihitung dengan menggunakan relasi berikut

$$Total Revenue (TR) = Total Cost (TC)$$

$$P \times Q = TFC + TVC$$

$$P = \frac{(TFC + TVC)}{Q}$$

$$P = \frac{(128.112 + 208.035)}{71} = \frac{336.147}{71} = 4.735$$

Jadi titik impas (*BEP*) untuk tarif angkutan perkotaan (angkot) di Kota Sukabumi adalah Rp 4.735 per penumpang

Dari hasil analisis titik impas di atas dapat didiskusikan bahwa angkutan perkotaan (angkot) di Kota Sukabumi sudah tidak layak lagi beroperasi jika masih diberlakukan tarif saat ini yaitu Rp 4.000 per penumpang. Oleh karenanya sudah saatnya Pemerintah Kota Sukabumi melalui Dinas Perhubungan menerbitkan kebijakan baru mengenai penetapan tarif angkot. Jika mengacu kepada kajian (hasil penelitian) ini, maka tarif angkot di Kota Sukabumi tidak boleh kurang dari Rp 4.735 per penumpang. Walaupun demikian, menaikkan tarif angkot bukanlah satu-satunya tindak lanjut dari kajian titik impas ini. Saran lain yang bisa penulis berikan adalah pemerintah membantu menurunkan biaya operasional bisnis angkot, misalnya dengan menurunkan atau bahkan menghilangkan pajak retribusi, sehingga titik impasnya menjadi turun juga. Namun hal tersebut tentu saja memerlukan kajian lebih lanjut dari sisi pengaruhnya terhadap potensi menurunnya PAD (Pendapatan Asli Daerah) Kota Sukabumi.

Di sisi lain, menaikkan tarif juga berpotensi menurunkan permintaan (jumlah penumpang). Sebagaimana hukum permintaan (*The Law of Demand*) bahwa harga produk memiliki hubungan berbanding terbalik dengan permintaan produk tersebut. Oleh karena itu hasil penelitian ini perlu dilengkapi dengan kajian optimasi, pada tingkat harga jual (tarif) berapa total pendapatan supir angkot dapat mencapai maksimal.

Dari segi kekurangan, penelitian ini tentu saja masih memiliki banyak kekurangan, diantaranya adalah pertanyaan yang diajukan dalam wawancara tidak melalui serangkaian uji terlebih dahulu. Hal ini karena penulis beranggapan bahwa variabel yang diteliti merupakan *observed variable* (variabel yang bisa langsung diobservasi). Kekurangan lain yang penulis ketahui dari keterangan petugas survei adalah sulitnya mewawancarai supir angkot dalam keadaan tenang. Sehingga tidak menutup kemungkinan data yang diperoleh dari jawaban supir angkot sedikit bias, hal ini dapat dilihat dari nilai simpangan baku (standar deviasi) data tiap variabel yang cukup besar.

IV. KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian ini penulis dapat menarik kesimpulan bahwa telah terjadi disrupsi terhadap operasional bisnis angkutan perkotaan (angkot) di Kota Sukabumi. Terjadinya penurunan jumlah penumpang telah mengakibatkan naiknya titik impas (BEP) harga jual (tarif) bisnis angkutan perkotaan di Kota Sukabumi ke tingkat Rp 4.735,- per penumpang. Dengan demikian maka operasional bisnis angkutan perkotaan di Kota Sukabumi menjadi tidak layak pada tingkat tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 4.000,- per penumpang.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian tersebut dapat diberikan saran agar pemerintah Kota Sukabumi melalui Dinas Perhubungan segera mengubah kebijakan tarif angkutan perkotaan ke angka yang tidak kurang dari Rp 4.735,- per penumpang.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kemenristekdikti yang telah mendanai kegiatan penelitian ini melalui DIPA tahun 2019. Selain itu penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Kota Sukabumi khususnya Dinas Perhubungan yang telah membantu memfasilitasi, juga kepada Kesbangpol Kota Sukabumi yang telah memberikan rekomendasi untuk terlaksananya penelitian ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan atas dukungan STIE PGRI Sukabumi, LPPM STIE PGRI Sukabumi, rekan-rekan dosen, para mahasiswa yang telah membantu di lapangan, dan para supir angkot yang telah rela meluangkan waktu untuk menjadi responden..

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Liputan6. (2017). Organda: Bisnis Angkutan Umum Makin Terpuruk di Semester II. Retrieved from liputan6.com website: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3118341/organda-bisnis-angkutan-umum-makin-terpuruk-di-semester-ii>.
- [2] RepublikaOnline. (2017). Jumlah Pengemudi Angkutan Online Lampaui

Angkot di Sukabumi. Retrieved from republika.co.id website: <https://www.republika.co.id/berita/gaya-hidup/trend/15/06/11/nasional/daerah/17/09/25/owudk9282-jumlah-pengemudi-angkutan-online-lampau-angkot-di-sukabumi>

- [3] Horngren, C. T., Bhimani, A., Datar, S. M., Foster, G., & Horngren, C. T. (2002). *Management and cost accounting*. Financial Times/Prentice Hall Harlow.
- [4] Herjanto, E. (2007). *Manajemen Operasi* (3rd ed.). Jakarta: Penerbit Grasindo (PT. Gramedia Widiasarana Indonesia).
- [5] Gaspersz, V. (2006). *Continuous [sic] cost reduction through Lean-Sigma approach: strategi dramatik reduksi biaya dan pemborosan menggunakan pendekatan Lean-Sigma*. Gramedia Pustaka Utama.
- [6] Handoko, T. H. (2011). *Manajemen*. In *Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta* (11th ed.). Yogyakarta: BPFE.
- [7] Riyanto, B. (2001). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*. In *Yogyakarta: BPFE* (4th ed.). Yogyakarta: BPFE UGM.
- [8] Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis 'Ability to Pay'(ATP) dan 'Willingnes to Pay'(WTP) di DKI Jakarta. *Jurnal Transportasi Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung*, 1(2), 121-139.
- [9] Antara. (2013). Tarif Angkot di Sukabumi Naik 50 persen. Retrieved from antaranews.com website: <https://www.antaranews.com/berita/381404/tarif-angkot-di-sukabumi-naik-50-persen>.
- [10] Indonesia, R. (2008). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2008. Retrieved from Komisi Informasi Pusat Republik Indonesia website: <https://komisiinformasi.go.id/?p=1830>
- [11] OnlinePajak. (2008). Usaha Mikro: Klasifikasi, Dasar Hukum dan Kewajiban Perpajakannya. Retrieved from online-pajak.com website: <https://www.online-pajak.com/usaha-mikro>
- [12] Rahmana, A. (2008). Klasifikasi UKM. Retrieved from <https://infoukm.wordpress.com/2008/08/29/klasifikasi-ukm/>
- [13] Sugiyono, P. (2011). Metodologi penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D. In *Alfabeta, Bandung*. Bandung: Alfabeta.
- [14] Bickman, L., & Rog, D. J. (2008). *The SAGE handbook of applied social research methods*. Sage publications.
- [15] Cresswell, J. W. (1998). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five traditions*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- [16] Williams, C. (2007). Research Methods. *Journal of Business & Economic Research*, 5(3), 65-71.
- [17] PerhubunganKotaSukabumi, D. (2019). *Data Jumlah Kendaraan yang Melakukan Rekomendasi PERKKU Tahun 2018*. Sukabumi.
- [18] Ryan, T. P. (2013). *Sample size determination and power*. John Wiley & Sons.