

ANALISIS RISIKO KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGEMUDI GOJEK BERDASARKAN PERSPEKTIF PENGGUNA DENGAN MENGGUNAKAN METODE SWOT

Dewi Juwita¹, Dwi Rizki Anisa², Nabilla Ashri Astria³, Rustianti Septiani⁴, Tia Murti Lestari⁵, Tini Sondari⁶, Ragil Yuliyanto⁷, Muhammad Rifky⁸

^{1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8} Manajemen Logistik, Fakultas Logistik Teknologi dan Bisnis, Universitas Logistik Bisnis Internasional, Bandung.

Correspondence		
Email: 16120126@std.ulbi.ac.id ¹ 16120116@std.ulbi.ac.id ² 16120107@std.ulbi.ac.id ³ 16120110@std.ulbi.ac.id ⁴ 16120113@std.ulbi.ac.id ⁵ 16120120@std.ulbi.ac.id ⁶ 16120109@std.ulbi.ac.id ⁷ 16120106@std.ulbi.ac.id ⁸		No. Telp:
Submitted 1 Juli 2024	Accepted 4 Juli 2024	Published 11 Juli 2024

Abstrak

Studi ini ditujukan untuk menganalisis risiko keselamatan dan keamanan pengemudi Gojek berdasarkan perspektif pengguna mengenai kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threats*) yang dimiliki dan dianalisis menggunakan matriks SWOT dan matriks IFAS-EFAS sebagai metode analisis terhadap penelitian yang dilakukan. Studi kasus ini dilakukan untuk menilai keselamatan dan keamanan pengemudi Gojek berdasarkan analisis pengguna Gojek. Hasil dari analisis menunjukkan bahwa jumlah strategi yang dipilih adalah strategi SO (*Strength-Opportunity*) yang berada pada Kuadran I (1,73 ; 0,65). Hal ini menjelaskan bahwa pengemudi Gojek diharapkan memakai strategi SO (*Strength-Opportunity*). Maka dari itu, strategi yang dapat dilakukan diantaranya, menggunakan fitur verifikasi wajah untuk mengantisipasi penyalahgunaan akun mitra, memperbaiki helm apabila sudah tidak aman digunakan ke kantor operasional terdekat, program pemeliharaan dan perbaikan kendaraan secara berkala.

Kata kunci: Manajemen Risiko, GOJEK, Analisis SWOT, Matriks IFAS-EFAS

Abstract

This study is intended to analyze the safety and security risks of Gojek drivers based on the user's perspective about their strengths, weaknesses, opportunities, and threats and analyzed using the SWOT matrix and IFAS-EFAS matrix as an analysis method for the research conducted. This case study was conducted to assess the safety and security of Gojek drivers based on Gojek user analysis. The results of the analysis showed that the number of strategies chosen was the SO (*Strength-Opportunity*) summary which was in Quadrant I (1.73; 0.65). This explains that Gojek drivers are expected to use the SO (*Strength-Opportunity*) summary. Therefore, strategies that can be done include using the face verification feature to anticipate misuse of partner accounts, updating helmets if they are not safe to use to the nearest operational office, periodic vehicle maintenance and repair programs.

Keywords: Risk Management, GOJEK, SWOT Analysis, IFAS-EFAS Matrix

PENDAHULUAN

Tingkat keamanan dan tingkat kecelakaan pengemudi Gojek merupakan dua hal yang sangat penting bagi pengguna jasa Gojek. Latar belakang dari perhatian terhadap hal ini adalah meningkatnya penggunaan jasa ojek online seperti Gojek sebagai sarana transportasi, yang berdampak pada peningkatan jumlah pengemudi Gojek di jalan raya. Dalam hal ini, pengguna jasa Gojek memiliki perspektif yang berbeda terkait dengan tingkat keamanan dan tingkat kecelakaan pengemudi Gojek. Dari perspektif pengguna jasa Gojek, tingkat keamanan menjadi hal yang sangat penting karena mereka menyerahkan keselamatan mereka kepada pengemudi

Gojek. Sementara itu, dari perspektif pengguna jasa Gojek juga tingkat kecelakaan menjadi hal yang sangat penting karena pengguna jasa Gojek tidak ingin terluka atau mengalami kecelakaan saat menggunakan jasa Gojek.

Secara keseluruhan, tingkat keamanan dan tingkat kecelakaan pengemudi Gojek menjadi salah satu dari sekian banyak hal penting bagi pengguna jasa Gojek. Oleh karena itu, Gojek harus memastikan bahwa pengemudi Gojek yang mereka miliki adalah orang yang berkualitas dan mematuhi aturan lalu lintas supaya pengguna jasa Gojek merasa aman dan nyaman. Studi ini digunakan untuk melihat analisis risiko yang terkait dengan keselamatan dan keamanan pengemudi Gojek oleh pengguna dengan mengolahnya menggunakan analisis SWOT untuk melihat kekuatan, kelemahan, peluang serta ancaman.

TINJAUAN LITERATUR

A. Risiko

Risiko adalah suatu kondisi yang timbul karena ketidakpastian dengan seluruh konsekuensi tidak menguntungkan yang mungkin terjadi (Soemarno, 2007). Dalam bahasa Inggris, risiko berasal dari kata risk yang memiliki arti peluang terjadinya suatu bencana atau kerugian yang bisa diprediksi. Dari sini dapat diartikan bahwa risiko dapat mengacu pada ketidakpastian yang menyebabkan kerugian atas dampak dari suatu kegiatan tertentu. Risiko yang berkaitan dengan adanya ketidakpastian ini bisa terjadi akibat kurangnya informasi atau gambaran mengenai kondisi apa yang akan terjadi ke depannya.

Risiko adalah satu hal yang tidak pasti dan dapat berakibat menguntungkan atau merugikan, ketidakpastian yang mengakibatkan kemungkinan menguntungkan dikenal dengan istilah peluang (Opportunity), sedangkan ketidakpastian yang menimbulkan akibat merugikan dikenal dengan istilah risiko (Risk). Menurut Wodeman (1992) pada bukunya yaitu "Project And Program Risk Management". Secara umum risiko dapat diartikan sebagai suatu keadaan yang dihadapi seseorang atau perusahaan dimana terdapat kemungkinan yang merugikan (Siswanto & Runtuwene, 2018). Risiko adalah varian dari hasil yang tidak diharapkan. (Siswanto et al., 2020)

B. Manajemen Risiko

Manajemen Risiko merupakan pelaksanaan fungsional manajemen dalam melakukan penanggulangan risiko, khususnya risiko yang dihadapi oleh organisasi, perusahaan, keluarga, serta masyarakat. Maka hal ini mencakup kegiatan merencanakan, mengorganisir, menyusun, memimpin/mengkoordinir dan mengawasi program penanggulangan risiko (Djojosoedari, 1999). Manajemen risiko merupakan pengelolaan risiko untuk meminimalisir dampak negatif dari risiko dan meningkatkan peluang positif dari risiko yang ada (Adriant & Wahyuni, 2018).

C. Analisis SWOT

SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threats) merupakan sebuah analisis berbagai faktor dalam merumuskan strategi yang dilakukan perusahaan, dengan didasarkan pada usaha untuk mengoptimalkan kekuatan (strength) dan peluang (opportunity), dan pada waktu yang sama juga berusaha untuk meminimalkan kelemahan (weakness) dan ancaman (threats) (Rangkuti, 2013). Analisis SWOT mengacu pada Matriks IFE (Internal Factor Evaluation) dan Matriks EFE (External Factor Evaluation) yang terdiri dari beberapa kolom, yaitu kolom faktor, bobot, rating/peringkat, dan total. Matriks IFE dibuat untuk menganalisis mengenai kekuatan (strength) dan kelemahan (weakness) yang dimiliki perusahaan. Sedangkan Matriks EFE dibuat guna mengidentifikasi peluang (opportunity) dan tantangan (threats) yang dihadapi perusahaan (David, 2009).

D. Aplikasi Gojek

PT Aplikasi Karya Anak Bangsa dengan nama populer Gojek adalah sebuah aplikasi mobile yang melayani pemesanan ojek secara online. Aplikasi ini merupakan karya anak bangsa bernama, Nadiem Makarim, yang merupakan seorang lulusan Harvard University, program studi Master of Business Administration. Aplikasi Gojek dapat diunduh baik pada android melalui Play Store dan iOs melalui Apple Store. Gojek hadir karena pendiri sering menggunakan ojek setiap hari untuk menembus kemacetan ibu kota Jakarta. Alih-alih mencari penumpang, tukang ojek justru menghabiskan waktunya dengan menunggu penumpang datang. Gojek menjadi sebuah aplikasi yang memimpin perubahan dalam pemesanan transportasi ojek secara online. Gojek menjadi solusi dalam berpergian, berbelanja, pesan antar makan, dan pengiriman barang ditengah kemacetan lalu lintas.

METODOLOGI

Studi kasus kali ini teknik pengumpulan data menggunakan metode survey dengan menyebarkan kuesioner secara online kepada responden yaitu pengguna Gojek di Kota Bandung. Kuesioner yang disusun terdiri dari pertanyaan dan pernyataan mencakup aspek kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang menyangkut keselamatan dan keamanan pengemudi Gojek dari sudut pandang pengguna. Kuesioner dibuat dalam skala likert dengan range 1-4, yaitu dari sangat setuju hingga sangat tidak setuju terhadap pernyataan yang dideskripsikan (Pranatawijaya et al., 2019). Penyebaran kuesioner online dilakukan melalui media sosial dan penyebarannya dilakukan dari tanggal 16-18 Juni 2023.

A. Uji Kecukupan Data

Uji kecukupan data dilakukan menggunakan persamaan Yamane (Yamane, 1967) dengan tingkat signifikansi 10% dan acuan populasi Kota Bandung sebanyak 3.770.991 juta orang (BPS, 2022) didapat sebesar 100 sampel. Ukuran sampel ditingkatkan menjadi 230 orang untuk mengatasi kesalahan selama survey seperti kekosongan dan inkonsistensi jawaban.

B. Uji Validitas dan Reabilitas Data

Uji validitas digunakan untuk menentukan valid atau tidaknya pernyataan pada kuesioner yang digunakan, dan reabilitas adalah hasil pengukuran yang dapat dipercaya (Yusup, 2018). Dalam uji validitas dan reabilitas, nilai r tabel adalah 0,361, dengan sampel 30, dilihat dari Nilai r tabel = $N-2$, dengan jumlah sampel N, r tabel = $30-2 = 28$, serta nilai r tabel memiliki taraf signifikan 5%.

Uji Validitas

Hasil uji validitas yang dilakukan menggunakan SPSS ditunjukkan di bawah ini.

Tabel 1. Hasil Uji Validitas

	Person Correlation
S1	.419*
S2	.494**
S3	.422*
S4	.521**
S5	.425*
S6	.659**

S7	.515**
S8	.468**
S9	.484**
S10	,176
W1	.503**
W2	.583**
W3	.774**
W4	.511**
W5	.548**
W6	.731**
W7	.730**
W8	.464**
W9	,303
W10	.661**
O1	,176
O2	.375*
O3	,236
O4	.464**
O5	-,012
O6	-,035
O7	.396*
O8	,314
O9	-,029
O10	.366*
T1	,345
T2	.566**
T3	.480**
T4	.551**
T5	.543**
T6	,183
T7	,005
T8	.719**
T9	-,034
T10	.687**
TOTAL	1

Hasil uji validitas ditunjukkan dalam Tabel 1. Pernyataan dianggap valid jika r hitung $>$ r tabel. Rangkuman hasil uji validitas dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 2. Rangkuman Hasil Uji Validitas

NO	PERNYATAAN	R-HITUNG	R-TABEL	KETERANGAN
S1	Pengemudi hati-hati saat berkendara	0,419	0,361	Valid
S2	Pengendara konsistensi kecepatan konsisten 40-60 km/jam	0,494	0,361	Valid
S3	Pengemudi mengetahui rute yang dituju	0,422	0,361	Valid
S4	Pengemudi paham mengenai marka jalan dan rambu lalu lintas	0,521	0,361	Valid

S5	Pengemudi menggunakan helm SNI sesuai aturan	0,425	0,361	Valid
S6	Pengemudi menggunakan rute tercepat terlebih saat macet	0,659	0,361	Valid
S7	Pengemudi memperhatikan kondisi kendaraan yang digunakan dengan baik	0,515	0,361	Valid
S8	Plat nomor kendaraan sesuai dengan yang terdaftar	0,468	0,361	Valid
S9	Spion kendaraan lengkap meningkatkan keselamatan berkendara	0,484	0,361	Valid
S10	Pengemudi berlaku sopan	0,176	0,361	Tidak Valid
W1	Adanya negosiasi tarif antara pengemudi dan penumpang	0,503	0,361	Valid
W2	Pengemudi membatalkan orderan secara sepihak	0,583	0,361	Valid
W3	Pengemudi merokok saat berkendara	0,774	0,361	Valid
W4	Pengemudi bermain handphone saat berkendara (selain maps)	0,511	0,361	Valid
W5	Pengemudi mengantuk	0,548	0,361	Valid
W6	Pengemudi mengalami kelelahan	0,731	0,361	Valid
W7	Pengemudi mengalami Carpal Tunnel Syndrome	0,73	0,361	Valid
W8	Pengemudi tidak selalu profesional	0,464	0,361	Valid
W9	Pengemudi tidak menerima saran dan kritik	0,303	0,361	Tidak Valid
W10	Pengemudi salah menerima informasi (Titik jemput, Titik tujuan)	0,661	0,361	Valid
O1	Kemudahan mengakses aplikasi (penerimaan pesanan & pembayaran)	0,176	0,361	Tidak Valid
O2	Adanya fitur keamanan pada aplikasi seperti verifikasi identitas pelanggan dan pengemudi	0,375	0,361	Valid
O3	Permintaan ojek online meningkat seiring dengan peningkatan populasi	0,236	0,361	Tidak Valid
O4	Asuransi bagi pengguna dan pengemudi dari aplikasi	0,464	0,361	Valid
O5	Bekerjasama dengan industri lain (e-Commerce, kurir, dll)	-0,012	0,361	Tidak Valid
O6	Adanya promosi pada aplikasi	-0,035	0,361	Tidak Valid
O7	Adanya fitur feedback untuk membantu mengidentifikasi pengemudi yang tidak bertanggung jawab	0,396	0,361	Valid
O8	Pengemudi banyak dijumpai di mana saja	0,314	0,361	Tidak Valid
O9	Perlindungan hukum bagi pengendara dan pengemudi	-0,029	0,361	Tidak Valid
O10	Perkembangan teknologi mendukung (GPS, mobile internet, mobile payment)	0,366	0,361	Valid
T1	Ketidaknyamanan pengguna karena pengalaman kurang baik	0,345	0,361	Tidak Valid

T2	Kondisi jalan yang dilewati berlubang	0,566	0,361	Valid
T3	Kondisi jalan licin karena hujan	0,48	0,361	Valid
T4	Titik antar jemput tidak sesuai aplikasi	0,551	0,361	Valid

NO	PERNYATAAN	R-HITUNG	R-TABEL	KETERANGAN
T5	Rentan menjadi korban kejahatan (pencurian, penjambratan, dll)	0,543	0,361	Valid
T6	Anggapan masyarakat tentang keberadaan ojek online yang mengancam transportasi umum	0,183	0,361	Tidak Valid
T7	Perubahan sistem jalan utama karena berbagai hal	0,005	0,361	Tidak Valid
T8	Tingkat mobilitas jalanan tinggi sehingga menyebabkan risiko kecelakaan	0,719	0,361	Valid
T9	Fluktuasi harga BBM menyebabkan tarif meningkat	-0,034	0,361	Tidak Valid
T10	Ban bocor ketika membawa penumpang	0,687	0,361	Valid

Dapat dilihat pada tabel 2 ada beberapa pernyataan dikategorikan tidak valid, yaitu pernyataan no S10, W9, O1, O3, O5, O6, O8, O9, T1, T6, T7 dan T9.

Uji Reabilitas

Berikut dibawah ini hasil uji reabilitas dengan menggunakan SPSS:

Tabel 3. Reabilitas Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.886	40

Tabel Reabilitas Statistics merupakan tabel yang menunjukkan apakah kuesioner tersebut reliabel atau tidak. Sebagaimana kesepakatan secara umum, jika nilai Cronbach's Alpha ≥ 0.700 maka cukup untuk dikatakan reliabel, dan jika nilai Cronbach's Alpha ≥ 0.800 maka reliabilitasnya dikatakan kuat. Dari hasil Tabel 3, didapatkan nilai Cronbach's Alpha sebesar 0.886, sehingga dapat disimpulkan bahwa kuesioner pada penelitian ini sangat reliabel.

HASIL

Hasil Perhitungan Bobot Faktor Internal

Perhitungan ini mencakup kekuatan dan kelemahan pada perusahaan. Nilai bobot ditentukan oleh seberapa penting variabel tersebut, yaitu mulai dari tidak penting (0,00) sampai sangat penting (1,00). Total dari bobot dalam satu klasifikasi variabel tidak boleh lebih besar dari 1.00. Berikut adalah perhitungannya.

Tabel 4. Perhitungan Bobot Faktor Internal

No	Klasifikasi Variabel	Nilai				Rata-rata
		1	2	3	4	
1	Pengemudi hati-hati saat berkendara	8	18	97	111	3,33
2	Pengendara konsistensi kecepatan konsisten 40-60 km/jam	11	37	120	66	3,03
3	Pengemudi mengetahui rute yang dituju	10	37	117	70	3,06

4	Pengemudi paham mengenai marka jalan dan rambu lalu lintas	9	20	104	101	3,27
5	Pengemudi menggunakan helm SNI sesuai aturan	11	20	96	107	3,28
6	Pengemudi menggunakan rute tercepat terlebih saat macet	12	27	106	89	3,16
7	Pengemudi memperhatikan kondisi kendaraan yang digunakan dengan baik	10	40	105	79	3,08
8	Plat nomor kendaraan sesuai dengan yang terdaftar	9	39	97	89	3,14
9	Spion kendaraan lengkap meningkatkan keselamatan berkendara	5	10	78	141	3,52

No	Klasifikasi Variabel <i>WEAKNESS (Kelemahan)</i>	Nilai				Rata-rata
		1	2	3	4	
1	Adanya negosiasi tarif antara pengemudi dan penumpang	71	80	47	36	2,21
2	Pengemudi membatalkan orderan secara sepihak dapat memperburuk rating pengemudi	39	79	78	38	2,49
3	Pengemudi merokok saat berkendara dapat menyebabkan bahaya kesehatan	82	41	35	76	2,45
4	Pengemudi bermain handphone saat berkendara (selain maps) meningkatkan risiko kecelakaan	81	50	37	66	2,38
5	Pengemudi mengantuk dapat menyebabkan kecelakaan	75	51	43	65	2,42
6	Pengemudi mengalami kelelahan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan	63	55	57	59	2,48
7	Pengemudi mengalami Carpal Tunnel Syndrome (sakit pada pergelangan tangan) dapat menyebabkan kecelakaan	59	62	69	44	2,42
8	Pengemudi tidak selalu profesional ketika berkendara	47	73	62	52	2,51
9	Pengemudi salah menerima informasi (Titik jemput, Titik tujuan)	34	98	68	34	2,44

Perhitungan ini mencangkup peluang dan ancaman dari luar lingkungan perusahaan. Nilai bobot ditentukan oleh seberapa penting variabel tersebut, yaitu mulai dari tidak penting (0,00) sampai sangat penting (1,00). Total dari bobot dalam satu klasifikasi variabel tidak boleh lebih besar dari 1.00. Berikut adalah perhitungannya.

Tabel 5. Perhitungan Bobot Faktor Eksternal

No	Klasifikasi Variabel <i>OPPORTUNITY (Peluang)</i>	Nilai				Rata-rata
		1	2	3	4	
1	Adanya fitur keamanan pada aplikasi seperti verifikasi identitas pelanggan dan pengemudi	14	22	102	96	3,20
2	Asuransi bagi pengguna dan pengemudi dari aplikasi	15	42	94	83	3,05
3	Adanya fitur feedback untuk membantu mengidentifikasi pengemudi yang tidak bertanggung jawab	13	17	82	122	3,34

4	Perkembangan teknologi mendukung (GPS, mobile internet, mobile payment)	3	9	83	139	3,53
No	Klasifikasi Variabel	Nilai				Rata-rata
	THREATS (Ancaman)	1	2	3	4	
1	Kondisi jalan yang dilewati berlubang dapat meningkatkan tingkat kecelakaan	8	27	106	93	3,21
2	Kondisi jalan licin karena hujan dapat mengakibatkan kecelakaan	9	26	101	98	3,23
3	Titik antar jemput tidak sesuai aplikasi	16	62	98	58	2,85
4	Rentan menjadi korban kejahatan (pencurian, penjambratan, dll)	19	61	94	60	2,83
5	Tingkat mobilitas jalanan tinggi sehingga menyebabkan risiko kecelakaan	15	49	114	56	2,90
6	Ban bocor ketika membawa penumpang meningkatkan risiko kecelakaan	22	42	96	74	2,95

Hasil Skoring Analisis Strategi

Matriks IFAS atau *Internal Factor Analysis Summary* adalah perhitungan yang digunakan untuk menetapkan bobot suatu faktor internal perusahaan, dimana jumlah total bobot tidak boleh lebih dari 1,00. Perhitungan untuk nilai rating setiap faktor juga dilakukan dengan memberikan skala 1 (kurang penting) hingga 4 (sangat penting) untuk melihat seberapa penting masing-masing faktornya. Di bawah ini terdapat tabel hasil perhitungan matriks IFAS

Tabel 6. Matriks IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*)

No	Factor Internal	Bobot ('1)	Rating ('2)	Total (1x2)
	STRENGTH (KEKUATAN)			
1	Pengemudi hati-hati saat berkendara	0,12	4	0,48
2	Pengendara konsistensi kecepatan konsisten 40-60 km/jam	0,10	3	0,3
3	Pengemudi mengetahui rute yang dituju	0,16	3	0,48
4	Pengemudi paham mengenai marka jalan dan rambu lalu lintas	0,08	3	0,24
5	Pengemudi menggunakan helm SNI sesuai aturan	0,09	4	0,36
6	Pengemudi menggunakan rute tercepat terlebih saat macet	0,09	3	0,27
7	Pengemudi memperhatikan kondisi kendaraan yang digunakan dengan baik	0,09	3	0,27
8	Plat nomor kendaraan sesuai dengan yang terdaftar	0,07	3	0,21
9	Spion kendaraan lengkap meningkatkan keselamatan berkendara	0,20	4	0,8
	Jumlah	1		3,41
No	Factor Internal	Bobot ('1)	Rating ('2)	Total (1x2)

	WEAKNESS (KEKURANGAN)			
1	Adanya negosiasi tarif antara pengemudi dan penumpang	0,15	2	0,3
2	Pengemudi membatalkan orderan secara sepihak dapat memperburuk rating pengemudi	0,10	2	0,2
3	Pengemudi merokok saat berkendara dapat menyebabkan bahaya kesehatan	0,13	1	0,13
4	Pengemudi bermain handphone saat berkendara (selain maps) meningkatkan risiko kecelakaan	0,12	1	0,12
5	Pengemudi mengantuk dapat menyebabkan kecelakaan	0,09	1	0,09
6	Pengemudi mengalami kelelahan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan	0,05	1	0,05
7	Pengemudi mengalami Carpal Tunnel Syndrome (sakit pada pergelangan tangan) dapat menyebabkan kecelakaan	0,07	3	0,21
8	Pengemudi tidak selalu profesional ketika berkendara	0,09	2	0,18
9	Pengemudi salah menerima informasi (Titik jemput, Titik tujuan)	0,20	2	0,4
	Jumlah	1		1,68

Matriks EFAS atau *External Factor Analysis Summary* memiliki tujuan yang sama dengan matriks IFAS, yaitu untuk menetapkan bobot suatu faktor, yang mana jumlah total bobot tidak boleh lebih dari 1,00. Selain itu, teknik ini juga melibatkan penilaian rating masing-masing faktor dengan skala 1 (kurang penting) hingga 4 (sangat penting). Di bawah ini terdapat tabel hasil perhitungan matriks EFAS. Penting untuk diketahui bahwa penilaian kekuatan dan kelemahan selalu berlawanan arah, begitu juga dengan peluang dan ancaman.

Tabel 7. Matriks EFAS (*External Factor Analysis Summary*)

No	Factor Eksternal	Bobot ('1)	Rating ('2)	Total (1x2)
	OPPORTUNITY (PELUANG)			
1	Adanya fitur keamanan pada aplikasi seperti verifikasi identitas pelanggan dan pengemudi	0,2	3	0,6
2	Asuransi bagi pengguna dan pengemudi dari aplikasi	0,15	3	0,45
3	Adanya fitur feedback untuk membantu mengidentifikasi pengemudi yang tidak bertanggung jawab	0,3	4	1,2
4	Perkembangan teknologi mendukung (GPS, mobile internet, mobile payment)	0,35	4	1,4
	Jumlah	1		3,65
No	Factor Eksternal	Bobot ('1)	Rating ('2)	Total (1x2)
	THREATS (ANCAMAN)			

1	Kondisi jalan yang dilewati berlubang dapat meningkatkan tingkat kecelakaan	0,2	3	0,6
2	Kondisi jalan licin karena hujan dapat mengakibatkan kecelakaan	0,17	3	0,51
3	Titik antar jemput tidak sesuai aplikasi	0,16	3	0,48
4	Rentan menjadi korban kejahatan (pencurian, penjambretan, dll)	0,11	3	0,33
5	Tingkat mobilitas jalanan tinggi sehingga menyebabkan risiko kecelakaan	0,22	3	0,66
6	Ban bocor ketika membawa penumpang meningkatkan risiko kecelakaan	0,14	3	0,42
	Jumlah	1		3

Hasil Skor IFAS dan EFAS

Total S-W didapatkan dari Total Skor Kekuatan dikurangi Kelemahan yang menjadi sumbu x dan Total O-T didapatkan dari total skor Peluang dikurangi Ancaman yang menjadi sumbu y dalam pembuatan kuadran SWOT.

Tabel 8. Skor IFAS dan EFAS

IFAS (X)		EFAS (Y)	
Kategori	Total Skor	Kategori	Total Skor
Kekuatan (S)	3,41	Peluang (O)	3,65
Kelemahan (W)	1,68	Ancaman (T)	3
Total (S-W)	1,73	Total (O-T)	0,65

Hasil Analisis Matriks SWOT Kuantitatif

Dilihat dari hasil perhitungan pada semua faktor tersebut maka dapat disajikan dalam sebuah Diagram SWOT. Pada gambar 4 formula untuk mencari titik koordinat matrik SWOT yaitu sebagai berikut:

(x,y)

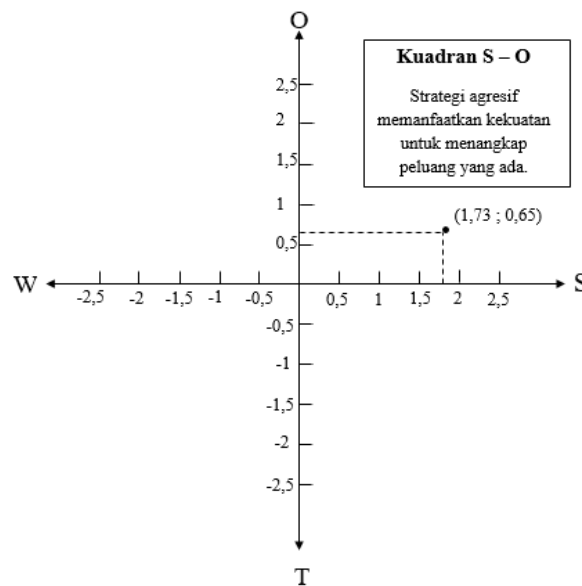
- Titik potong koordinat analisis internal ; Titik potong koordinat analisis eksternal

$$= \frac{(\text{Total skor kekuatan} - \text{total skor kelemahan})}{2} ; \frac{(\text{Total skor peluang} - \text{Total skor ancaman})}{2}$$

$$= \frac{S-W}{2} ; \frac{O-T}{2}$$

$$= \frac{3,41-1,68}{2} ; \frac{3,65-3}{2}$$

$$= 1,73 ; 0,65$$
- Maka, titik potong koordinat ada pada (1,73 ; 0,65)



Gambar 1. Diagram SWOT 4 Kuadran

Hasil Analisis Matriks SWOT Kualitatif

Sarana yang digunakan untuk merumuskan alternatif strategi bisnis salah satunya melalui matriks SWOT. Sebuah nilai total faktor internal dan eksternal dapat digambarkan dengan diagram analisis SWOT dan juga rumus atau formula gabungan matriks SWOT. Melakukan perumusan strategi alternatif adalah pilihan yang akan digunakan untuk bisnis masa mendatang. Berikut merupakan hasil dari gabungan matriks yang diperoleh dari indikator dan kombinasi faktor internal dan eksternal.

Tabel 9. Matrik SWOT Kualitatif

Internal Eksternal	Peluang (<i>Opportunity</i>)
	Adanya fitur keamanan pada aplikasi seperti verifikasi identitas pelanggan dan pengemudi
	Asuransi bagi pengguna dan pengemudi dari aplikasi
	Adanya fitur feedback untuk membantu mengidentifikasi pengemudi yang tidak bertanggung jawab
	Perkembangan teknologi mendukung (GPS, <i>mobile internet, mobile payment</i>)
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Strategi S-O
Pengemudi hati-hati saat berkendara sehingga selamat sampai tujuan	<ul style="list-style-type: none"> • Pelatihan bagi pengemudi untuk berkendara dengan baik • Selalu memastikan fitur keamanan diaktifkan • Menggunakan fitur verifikasi wajah untuk mengantisipasi penyalahgunaan akun mitra

	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan tes mengemudi pada awal pendaftaran sebagai mitra
Pengemudi konsinten berkendara dengan kecepatan 40-60 km/jam demi keselamatan	Jaminan asuransi selalu diaktifkan selama berkendara
Pengemudi mengetahui rute yang dituju	<ul style="list-style-type: none"> Memastikan pemberian <i>feedback</i> kepada pengemudi oleh pengguna Pengemudi dapat mengetahui daerah jangkauan
Pengemudi paham mengenai marka jalan dan rambu lalu lintas	Pengemudi harus selalu mengaktifkan GPS untuk memudahkan pelacakan
Pengemudi menggunakan helm SNI sesuai aturan	<ul style="list-style-type: none"> Pemenuhan standarisasi kendaraan terutama helm yang sesuai SNI Memperbarui helm apabila sudah tidak aman digunakan ke kantor operasional terdekat
Pengemudi menggunakan rute tercepat terlebih saat macet	Pelatihan dan penerangan terkait rute-rute kecil yang dilalui pengemudi
Pengemudi memperhatikan kondisi kendaraan yang digunakan dengan baik	Program pemeliharaan dan perbaikan kendaraan secara berkala.
Plat nomor kendaraan sesuai dengan yang terdaftar	Pengecekan berkala mengenai plat nomor kendaraan terdaftar dan tahun kadaluarsa
Spion kendaraan lengkap meningkatkan keselamatan berkendara	Pengecekan spion sebelum berkendara

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisis kuadran SWOT diperoleh skor SW= 1,73 dan OT= 0,65 artinya posisi mitra gojek di Kota Bandung berada di kuadran 1 (Kuadran S-O), dengan demikian diperoleh kesimpulan bahwa strategi yang digunakan merupakan jenis strategi agresif adalah strategi yang menggunakan kekuatan untuk menangkap peluang yang dikuasai oleh pengemudi perusahaan Gojek di Kota Bandung. Dengan demikian, strategi yang dapat dilakukan diantaranya, menggunakan fitur verifikasi wajah untuk mengantisipasi penyalahgunaan akun mitra, memperbarui helm apabila sudah tidak aman digunakan ke kantor operasional terdekat, program pemeliharaan dan perbaikan kendaraan secara berkala. Jika perusahaan mampu memanfaatkan peluang dan kekuatannya dengan baik, serta mampu menangkai ancaman yang ada, maka perusahaan akan mampu bersaing dan bertumbuh secara agresif di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriant, I., & Wahyuni, W. (2018). Penerapan Metode Failure Mode And Effect Anaysis (FMEA) dan Perancangan Sistem Pakar (Expert System) Pada Gudang Gulomantung PT. Semen Indonesia Logistik. *JURNAL MANAJEMEN LOGISTIK DAN TRANSPORTASI*, 4(2), 155–182.
- David, F. R. (2009). Manajemen Strategi Konsep, Salemba Empat, Jakarta. *Fahmi, Irham*.
- Pranatawijaya, V. H., Widiatry, W., Priskila, R., & Putra, P. (2019). Pengembangan aplikasi kuesioner survey berbasis web menggunakan skala likert dan guttman. *Jurnal Sains Dan Informatika*, 5(2), 128–137.
- Rangkuti, F. (2013). *SWOT–Balanced Scorecard*. Gramedia Pustaka Utama.

- Siswanto, B. N., Nurdiansyah, Y., & Yolandra, D. Y. (2020). ANALISIS RISIKO OPERASIONAL PADA BAGIAN PENGADAAN PT. ELTRAN INDONESIA. *JURNAL MANAJEMEN LOGISTIK DAN TRANSPORTASI*, 6(2), 100–111.
- Siswanto, B. N., & Runtuwene, V. Y. (2018). Risiko Kontrak Pada Proses Pengadaan Langsung Di PT. Kereta Api Indonesia. *JURNAL MANAJEMEN LOGISTIK DAN TRANSPORTASI*, 4(2), 100–118.
- Soemarno, M. S. (2007). Risiko Penggunaan Lahan dan Analisisnya Laboratorium PPJP Jurusan Tanah. *FPUB, Malang*.
- Yamane, T. (1967). *Statistics: an introductory analysis, 2nd edn, Harper and Row, New York*.
- Yusup, F. (2018). Uji validitas dan reliabilitas instrumen penelitian kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmiah Kependidikan*, 7(1).