



Sistem Pengambilan Keputusan dalam Penyewaan Bus pada Maturapak Travel Metode Analytical Hierachy Proses (AHP)

Sri Mardiyati¹, Daffa Rifqi Al Faiz², Sri Endang Wahyuni³

¹²³ Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, Teknik Informatika, Universitas Indraprasta PGRI, Jakarta Timur, Indonesia

Email: ¹s.mardiyati@yahoo.com, ²daffarifqi2803@gmail.com, ³sherie.endang.wahyuni@gmail.com

(*: coressponding author)

Abstrak—Perkembangan kebutuhan terhadap jasa transportasi pariwisata menyebabkan Maturapak Travel perlu menentukan armada bus yang sesuai berdasarkan berbagai kriteria secara cepat dan objektif. Proses pemilihan armada yang sebelumnya masih bergantung pada pertimbangan subjektif dapat menyebabkan kesalahan dalam menentukan armada, keterlambatan konfirmasi, serta kesulitan dalam pengelolaan data dan laporan. Penelitian ini bertujuan merancang dan membangun Sistem Pendukung Keputusan penyewaan bus berbasis website dengan menerapkan metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Penelitian menggunakan 10 kriteria dan 29 alternatif armada bus sebagai dasar proses pengambilan keputusan. Tahapan AHP meliputi penyusunan hierarki, perbandingan berpasangan, normalisasi matriks, penentuan bobot prioritas, pengujian konsistensi, normalisasi alternatif, dan perangkian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Harga Sewa (C4) menjadi kriteria dengan bobot tertinggi sebesar 0,2076, sedangkan nilai Consistency Ratio (CR) sebesar 0,010, sehingga penilaian dinyatakan konsisten karena $CR < 0,1$. Alternatif dengan peringkat pertama adalah Pariwisata Jaya (A1) dengan skor akhir 0,8409. Sistem yang dihasilkan dapat membantu Maturapak Travel memberikan rekomendasi armada secara lebih cepat, objektif, konsisten, dan terukur.

Kata Kunci: Sistem Pendukung Keputusan; Analytical Hierarchy Process; Penyewaan Bus

Abstract— *The increasing demand for tourism transportation services requires Maturapak Travel to determine suitable bus fleets based on various criteria quickly and objectively. The fleet selection process, which previously relied on subjective considerations, could lead to errors in fleet selection, delays in confirmation, and difficulties in managing data and reports. This study aims to design and develop a web-based Decision Support System for bus rental by implementing the Analytical Hierarchy Process (AHP) method. The study uses 10 criteria and 29 alternative bus fleets as the basis for decision-making. The AHP stages include hierarchy construction, pairwise comparison, matrix normalization, priority weight determination, consistency testing, alternative normalization, and ranking. The results show that Rental Price (C4) is the criterion with the highest priority weight of 0.2076, while the Consistency Ratio (CR) is 0.010, indicating that the assessment is consistent because $CR < 0.1$. The first-ranked alternative is Pariwisata Jaya (A1) with a final score of 0.8409. The resulting system can assist Maturapak Travel in providing fleet recommendations more quickly, objectively, consistently, and measurably.*

Keywords: Decision Support System; Analytical Hierarchy Process; Bus Rental.

1. PENDAHULUAN

Perkembangan industri pariwisata yang dinamis mendorong peningkatan kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi, khususnya penyewaan bus pariwisata. Bagi perusahaan agen perjalanan meningkatnya mobilitas masyarakat menuntut ketersediaan armada yang tepat untuk menunjang kualitas pelayanan. Pemilihan armada tidak hanya mempertimbangkan harga sewa, tetapi juga kapasitas, fasilitas, kondisi, jenis, serta kebutuhan perjalanan pelanggan. Ketepatan dalam menentukan armada dapat memengaruhi kenyamanan, keselamatan, efisiensi operasional, dan kepuasan pelanggan (Azhari et al., 2026).

Penentuan armada yang tepat bukan perkara mudah, sebab pemilihan moda transportasi pada dasarnya merupakan masalah multi-kriteria yang melibatkan faktor kualitatif dan kuantitatif secara bersamaan. Perusahaan membutuhkan mekanisme penilaian yang objektif agar tidak salah dalam mengambil keputusan sewa. Namun secara realitas, masih menghadapi kendala besar dalam digitalisasi operasional proses pemasaran baru sebatas media sosial, sedangkan penerimaan pesanan masih dilakukan secara manual melalui pencatatan buku sebelum diteruskan ke admin untuk pengaturan armada dan penentuan sopir. Kompleksitas ini kian krusial mengingat dalam industri jasa, kualitas pelayanan dan pengalaman positif yang dirasakan konsumen merupakan faktor



penentu yang memengaruhi keputusan mereka untuk kembali menggunakan layanan yang sama (Rizqi Pradana et al., 2025) Perusahaan membutuhkan mekanisme penilaian yang objektif agar tidak salah dalam mengambil keputusan sewa. Pola kerja konvensional ini menimbulkan berbagai permasalahan, seperti risiko kehilangan data, kesalahan pencatatan jadwal, keterlambatan konfirmasi armada ke pelanggan, serta kesulitan menyusun laporan transaksi dan pendapatan secara cepat dan akurat.

AHP merupakan salah satu metode Multi-Criteria Decision Making (MCDM) yang dapat digunakan untuk membantu pengambil keputusan dalam menghadapi permasalahan yang memiliki banyak kriteria dan alternatif. Metode ini mampu menyusun permasalahan yang kompleks ke dalam suatu struktur hierarki sehingga hubungan antara tujuan, kriteria, dan alternatif dapat dianalisis secara lebih terstruktur (Afif et al., 2024). Penggunaan AHP dalam bidang transportasi telah diterapkan pada berbagai permasalahan, seperti pemilihan moda transportasi, penentuan faktor dominan dalam pemilihan moda, hingga penentuan prioritas pengembangan transportasi (Pramuseto et al., 2023).

Guna mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan sebuah Sistem Pendukung Keputusan (SPK) berbasis metode Analytical Hierarchy Process (AHP) (Krisno & Nirsal, 2023). Metode yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty ini merupakan instrumen yang adaptif untuk pembobotan kriteria dan penentuan prioritas melalui konsep eigenvector yang didasarkan pada matriks perbandingan berpasangan, AHP mampu menyusun masalah kompleks ke dalam bentuk hierarki yang fleksibel dan mudah dipahami, sekaligus menguji konsistensi logis dari penilaian yang dilakukan pengambil keputusan. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan merancang dan membangun Sistem Pendukung Keputusan penyewaan bus pada Maturapak Travel dengan menerapkan metode AHP untuk menentukan bobot 10 kriteria terhadap alternatif armada bus, sehingga dihasilkan rekomendasi pemilihan bus yang objektif, konsisten, dan terukur.

2. METODE

Desain penelitian pemilihan layanan ojek online menggunakan metode AHP seperti yang ditunjukkan



Gambar 1. Tahapan Penelitian



Adapun langkah-langkah dalam tahapan penelitian penyewaan bus travel menggunakan metode AHP sebagai berikut:

1. Identifikasi Masalah

Langkah awal dalam penelitian ini adalah melakukan identifikasi masalah. Penulis memfokuskan diri untuk memahami permasalahan inti dan kebutuhan yang ada di Maturapak Travel. Temuan utama pada tahap ini adalah belum adanya sistem pendukung yang mampu membantu dalam menentukan strategi pemasaran yang tepat dan optimal.

2. Kriteria Penilaian Pemilihan dan data alternatif Armada Bus

Penentuan data kriteria prioritas armada bus menggunakan sepuluh kriteria penilaian sebagaimana yang diterapkan terhadap 29 alternatif armada bus pariwisata sebagai berikut.

Tabel 1. Penentuan Data Kriteria

Kode Kriteria	Nama Kriteria	Jenis
C1	Nama Bus	Benefit
C2	Tujuan Wisata	Benefit
C3	Durasi	Benefit
C4	Harga Sewa	Cost
C5	Kapasitas Seat	Benefit
C6	Fasilitas	Benefit
C7	Status	Benefit

Sumber: Hasil Penelitian (2026)

Tabel 2. Penentuan Data Alternatif

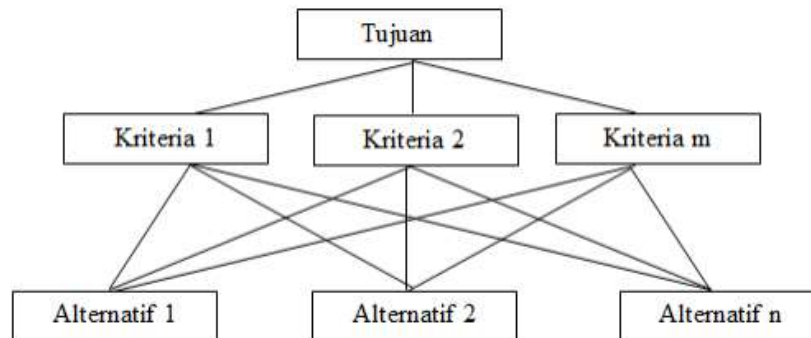
Kode Alternatif	Nama Alternatif
A1	Pariwisata Jaya
A2	Sinar Wisata
A3	Nusantara Travel
A4	Garuda Holiday
A5	Maju Lancar
A6	Family Tour
A7	Bintang Wisata
A8	Putra Mandiri
A9	Prima Transport
A10	Raja Perjalanan
A11	Safari Holiday
A12	Citra Wisata
A13	Samudra Tour
A14	Panorama Bus
A15	Redwhite Star
A16	Arimbi Jaya Agung
A17	Blue Star
A18	Subur Jaya
A19	Bulan Jaya
A20	Makara
A21	Utrans
A22	Madina Trans
A23	Skybird
A24	Promotor Trans
A25	Erlita
A26	Rizma Trans
A27	Trisyila Trans
A28	Big Bird

A29	Big Bird Medium
-----	-----------------

Sumber: Hasil Penelitian (2026)

3. Struktur Hirarki

Berdasarkan tabel diatas penentuan hierarki dibuat dimana dimulai dengan menentukan tujuan, menentukan kriteria yang akan digunakan dan menghitung alternatif yang dapat dilihat pada gambar hasil identifikasi dan tinjauan literatur (Topadang et al., 2025)



Gambar 2. Struktur Hirarki Analytical Hierarchy Process (AHP)

4. Pembuatan Hirarki

Dalam menyelesaikan permasalahan dengan AHP ada beberapa tahapan-tahapan dalam AHP diantaranya sebagai berikut:

- Membuat struktur hirarki kriteria dan alternatif.
- Mengubah form penilaian narasumber menjadi bilangan TFN sesuai dengan skala tingkat kepentingan.
- Mencari nilai rata-rata TFN

$$W_{ij} = \frac{1}{k} [W_j^1 + W_j^2 + \dots + W_j^k] \quad (1)$$

- Membentuk matriks perbandingan berpasangan
- Melakukan *defuzzyf* pada nilai matriks perbandingan berpasangan yang sudah menjadi bilangan TFN skala.

$$a_{ij} = \frac{l_{ij} + 4m_{ij} + u_{ij}}{6} \quad (2)$$

5. Pengolahan Data

Normalisasi matriks dan perhitungan bobot prioritas kriteria setiap sel pada matriks perbandingan berpasangan dinormalisasi dengan cara membagi nilai sel dengan jumlah kolom yang bersangkutan, kemudian bobot prioritas (eigenvector) setiap kriteria diperoleh dari rata-rata nilai baris pada matriks yang dinormalisasi. Hasil normalisasi dan bobot prioritas kriteria ditampilkan pada tabel di bawah ini

Tabel 3. Matriks Perbandingan Berpasangan Kriteria

Kriteria	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
C1 (Nama Bus)	1	1	0.500	0.111	0.167	0.143	0.200	0.250	0.333	0.500
C2 (Tujuan Wisata)	1	1	1	0.167	0.250	0.200	0.333	0.333	0.500	0.500
C3 (Durasi)	2	1	1	0.250	0.333	0.333	0.500	0.500	1	1



C4 (Harga Sewa)	9	6	4	1	1	1	2	2	3	4
C5 (Kapasitas Seat)	6	4	3	1	1	1	1	1	2	2
C6 (Fasilitas)	7	5	3	1	1	1	1	2	2	3
C7 (Status)	5	3	2	0.500	1	1	1	1	2	2
C8 (Tahun Bus)	4	3	2	0.500	1	0.500	1	1	1	2
C9 (Merk Bus)	3	2	1	0.333	0.500	0.500	0.500	1	1	1
C10 (Jenis Bus)	2	2	1	0.250	0.500	0.333	0.500	0.500	1	1
Jumlah Kolom	40.000	28.000	18.500	5.111	6.750	6.010	8.033	9.583	13.833	17.000

Sumber : Hasil Penelitian (2026)

Setiap sel pada matriks perbandingan berpasangan dinormalisasi dengan cara membagi nilai sel dengan jumlah kolom yang bersangkutan, kemudian bobot prioritas (eigenvector) setiap kriteria diperoleh dari rata-rata nilai baris pada matriks yang telah dinormalisasi. Hasil normalisasi dan bobot prioritas kriteria ditampilkan pada Tabel berikut

Tabel 4. Normalisasi Matriks dan Bobot Prioritas Kriteria

Kriteria	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	Bobot
C1	0.025	0.036	0.027	0.022	0.025	0.024	0.025	0.026	0.024	0.029	0.0262
C2	0.025	0.036	0.054	0.033	0.037	0.033	0.041	0.035	0.036	0.029	0.0360
C3	0.050	0.036	0.054	0.049	0.049	0.055	0.062	0.052	0.072	0.059	0.0539
C4	0.225	0.214	0.216	0.196	0.148	0.166	0.249	0.209	0.217	0.235	0.2076
C5	0.150	0.143	0.162	0.196	0.148	0.166	0.124	0.104	0.145	0.118	0.1456
C6	0.175	0.179	0.162	0.196	0.148	0.166	0.124	0.209	0.145	0.176	0.1680
C7	0.125	0.107	0.108	0.098	0.148	0.166	0.124	0.104	0.145	0.118	0.1244
C8	0.100	0.107	0.108	0.098	0.148	0.083	0.124	0.104	0.072	0.118	0.1063
C9	0.075	0.071	0.054	0.065	0.074	0.083	0.062	0.104	0.072	0.059	0.0721
C10	0.050	0.071	0.054	0.049	0.074	0.055	0.062	0.052	0.072	0.059	0.0599

Sumber: Pengolahan data penulis (2026)

Berdasarkan Tabel 4. urutan bobot prioritas kriteria yang dihasilkan adalah Harga Sewa (C4) = 0,2076; Fasilitas (C6) = 0,1680; Kapasitas Seat (C5) = 0,1456; Status (C7) = 0,1244; Tahun Bus (C8) = 0,1063; Merk Bus (C9) = 0,0721; Jenis Bus (C10) = 0,0599; Durasi (C3) = 0,0539; Tujuan Wisata (C2) = 0,0360; dan Nama Bus (C1) = 0,0262. Hasil ini menunjukkan bahwa dalam pengambilan keputusan penyewaan bus pada Maturapak Travel, aspek biaya sewa dan kelengkapan fasilitas menjadi pertimbangan yang paling dominan dibandingkan aspek identitas armada.

Tabel 5. Matriks Keputusan Hasil Konversi Data Alternatif

Kode	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
A1	3	2	1	3.500.000	59	4	5	2.024	5	5
A2	3	2	2	5.200.000	59	4	5	2.023	4	5
A3	3	2	1	2.300.000	35	3	5	2.022	3	3
A4	3	2	2	4.200.000	35	3	1	2.023	3	3
A5	3	3	1	4.400.000	59	3	5	2.024	5	5
A6	3	3	2	7.800.000	59	4	5	2.024	5	5
A7	3	3	1	3.300.000	35	3	5	2.022	3	3
A8	3	3	2	5.500.000	35	3	1	2.023	3	3



A9	3	3.5	2	9.800.000	59	4	5	2.024	5	5
A10	3	3.5	2	8.500.000	35	3	5	2.022	3	3
A11	3	4.5	4	19.800.000	59	3	5	2.024	5	5
A12	3	4.5	4	14.000.000	35	3	1	2.023	3	3
A13	3	5	10	48.000.000	59	3	5	2.024	5	5
A14	3	5	10	30.500.000	35	3	5	2.023	3	3
A15	3	2	1	4.000.000	59	2	5	2.025	4	5
A16	3	3	2	7.500.000	59	1	5	2.020	3.5	5
A17	3	3.5	2	9.500.000	59	2	5	2.024	5	5
A18	3	4.5	4	18.500.000	59	2	5	2.024	5	5
A19	3	2	2	5.000.000	59	2	5	2.019	4	5
A20	3	5	10	46.000.000	59	1	5	2.024	5	5
A21	3	4.5	4	20.000.000	59	2	5	2.024	4	5
A22	3	2	1	2.200.000	35	1	5	2.018	2	3
A23	3	3	1	3.000.000	35	1	5	2.018	3	3
A24	3	3.5	2	8.800.000	59	2	5	2.019	4	5
A25	3	3	2	7.000.000	59	2	5	2.020	4	5
A26	3	2	1	2.800.000	35	1	5	2.023	3	3
A27	3	2	1	2.000.000	35	1	5	2.015	3	3
A28	3	4.5	4	21.000.000	59	2	5	2.023	5	5
A29	3	2	1	2.500.000	35	1	5	2017.5	3	3

Sumber : Hasil Penelitian (2026)

3. ANALISA DAN PEMBAHASAN

3.1 Normalisasi Matriks Keputusan dan Perhitungan Skor Akhir

Proses ini bertujuan menyamakan skala nilai antar-kriteria sehingga dapat digunakan dalam perhitungan nilai akhir setiap alternatif, menggunakan rumus:

$$rij = \frac{xij}{\max(xij)}$$

Sedangkan kriteria yang bersifat *cost* (C4, Harga Sewa) dinormalisasi dengan cara membagi nilai minimum pada kriteria tersebut, menggunakan rumus:

$$rij = \frac{\min(xij)}{xij}$$

Skor akhir setiap alternatif kemudian diperoleh dengan menjumlahkan hasil perkalian antara nilai matriks keputusan kriteria menggunakan rumus:

$$Vi = \sum (wj \times rij) \text{ untuk } j = 1 \text{ sampai } 10$$

Tabel 6. Perhitungan Normalisasi dan Skor Akhir (Sampel Tiga Alternatif)

Kode	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	Skor Akhir (Vi)
A1	1.000	0.400	0.100	0.571	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.8409
A13	1.000	1.000	1.000	0.042	1.000	0.750	1.000	1.000	1.000	1.000	0.7590
A22	1.000	0.400	0.100	0.909	0.593	0.250	1.000	0.997	0.400	0.600	0.6582
Bobot (wj)	0.026	0.036	0.054	0.208	0.146	0.168	0.124	0.106	0.072	0.060	-

Sumber: Hasil Penelitian (2026)

3.2 Perangkingan Alternatif Armada Bus Pariwisata

Perhitungan skor akhir (Vi) yang sama diterapkan terhadap seluruh 29 alternatif armada bus, kemudian alternatif diurutkan dari nilai tertinggi hingga terendah untuk memperoleh peringkat prioritas rekomendasi. Hasil perangkingan lengkap ditampilkan pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Perangkingan Akhir Alternatif Armada Bus Pariwisata

Peringkat	Kode	Nama Bus	Skor Akhir (Vi)
1	A1	Pariwisata Jaya	0.8409



2	A2	Sinar Wisata	0.7931
3	A6	Family Tour	0.7881
4	A5	Maju Lancar	0.7818
5	A9	Prima Transport	0.7808
6	A13	Samudra Tour	0.7590
7	A3	Nusantara Travel	0.7486
8	A11	Safari Holiday	0.7354
9	A15	Redwhite Star	0.7277
10	A19	Bulan Jaya	0.7120
11	A7	Bintang Wisata	0.7011
12	A17	Blue Star	0.6982
13	A25	Erlita	0.6956
14	A18	Subur Jaya	0.6949
15	A28	Big Bird	0.6922
16	A27	Trisyila Trans	0.6913
17	A24	Promotor Trans	0.6870
18	A21	Utrans	0.6788
19	A20	Makara	0.6754
20	A22	Madina Trans	0.6582
21	A14	Panorama Bus	0.6519
22	A29	Big Bird Medium	0.6500
23	A16	Arimbi Jaya Agung	0.6424
24	A10	Raja Perjalanan	0.6332
25	A26	Rizma Trans	0.6325
26	A23	Skybird	0.6295
27	A4	Garuda Holiday	0.5729
28	A8	Putra Mandiri	0.5568
29	A12	Citra Wisata	0.5325

Sumber: Hasil Penelitian (2026)

Berdasarkan Tabel 7 lima alternatif dengan skor akhir tertinggi secara berurutan adalah A1 (Pariwisata Jaya) dengan skor 0.8409, A2 (Sinar Wisata) dengan skor 0.7931, A6 (Family Tour) dengan skor 0.7881, A5 (Maju Lancar) dengan skor 0.7818, A9 (Prima Transport) dengan skor 0.7808. Kelima alternatif tersebut secara konsisten memiliki kombinasi harga sewa yang relatif terjangkau, status armada Tersedia, tahun pembuatan yang tergolong baru (2022-2026), serta kelengkapan fasilitas yang memadai. Hal ini sejalan dengan bobot prioritas kriteria pada Tabel 4.2, di mana Harga Sewa (C4) memperoleh bobot tertinggi (0,2076), sehingga alternatif dengan harga sewa lebih rendah cenderung memperoleh nilai normalisasi cost yang lebih besar dan berkontribusi signifikan terhadap skor akhir.

Sebaliknya, alternatif dengan rute jarak jauh dan harga sewa sangat tinggi seperti A13 (Samudra Tour), A20 (Makara), dan A14 (Panorama Bus) yang melayani rute Lombok tidak menempati peringkat teratas meskipun unggul pada kriteria Tujuan Wisata, Durasi, dan Fasilitas. Kondisi ini menunjukkan bahwa metode AHP mampu menyeimbangkan trade-off antara kriteria yang saling bertentangan (harga sewa yang tinggi dengan kualitas layanan yang juga tinggi) secara objektif dan terukur, tidak hanya berdasarkan satu aspek penilaian saja.

Hasil perankingan pada Tabel 7 selanjutnya menjadi dasar bagi Maturapak Travel dalam memberikan rekomendasi armada bus kepada pelanggan secara otomatis dan objektif melalui sistem yang akan dibangun, sehingga proses pemilihan armada tidak lagi bergantung pada pertimbangan subjektif staf, melainkan pada perhitungan matematis yang dapat dipertanggung jawabkan dan mudah ditelusuri kembali logikanya oleh pihak manajemen.

4. KESIMPULAN

Sistem Pendukung Keputusan penyewaan bus pada Maturapak Travel berhasil dirancang secara terkomputerisasi dan terintegrasi berbasis website dengan basis data MySQL, mencakup modul



JRIIN : Jurnal Riset Informatika dan Inovasi
Volume 4, No. 7 Tahun 2026
ISSN 3025-0919 (media online)
Hal 1986-1993

jadwal keberangkatan, data kru dan sopir, data pelanggan, data rute, transaksi, perhitungan AHP, hingga laporan keuangan. Metode AHP berhasil diterapkan untuk menentukan bobot sepuluh kriteria pemilihan armada terhadap 29 alternatif, dengan Harga Sewa (C4) sebagai kriteria berbobot prioritas tertinggi (0,2076) dan nilai Consistency Ratio sebesar 0,010 ($CR < 0,1$), sehingga rekomendasi armada bersifat cepat, konsisten, dan objektif. Sistem yang dibangun mampu meminimalkan risiko kesalahan pencatatan data, mempercepat konfirmasi transaksi, serta mempermudah penyusunan laporan pendapatan perusahaan. Penelitian selanjutnya disarankan menambahkan aktor pelanggan untuk pemesanan mandiri, mengevaluasi bobot kriteria secara berkala, serta membandingkan hasil AHP dengan metode lain seperti TOPSIS atau Simple Additive Weighting (SAW) guna memvalidasi rekomendasi yang dihasilkan.

REFERENCES

- Afif, F., Rachmadi, H., & Pandapotan, R. S. (2024). PENGARUH KUALITAS PRODUK DAN CITRA MEREK TERHADAP PENYEWAAN BUS PARIWISATA PO. TAMI JAYA YOGYAKARTA. *Tulisan Ilmiah Pariwisata (TULIP)*, 7(1), 29. <https://doi.org/10.31314/tulip.7.1.29-37.2024>
- Azhari, O., Bili, W. A., Isputrawan, M. F., Studi, P., Informasi, S., Mulia, U. B., Studi, P., & Informasi, S. (2026). Rancang Bangun Sistem Informasi Penyewaan Bus Berbasis Web pada PT XYZ Design of a Web-Based Bus Rental Information System at PT XYZ. 9(1), 49–56.
- Rizqi Pradana, M., Irawan, Y., Nugraha, F., Muria Kudus, U., Lkr Utara, J., Kulon, K., Bae, K., Kudus, K., & Tengah, J. (2025). Sistem Informasi Rental Mobil dan Monitoring Kepuasan Pelanggan Menggunakan Metode Servqual pada Penyewaan Mobil Berbasis Web dengan Notifikasi Whatsapp. *Jurnal Nasional Komputasi Dan Teknologi Informasi (JNKTI)*, 8(2).
- Pramuseto, R., Muhammad Fadhilah, R., Purwanto, H., Hidayat, R., Bina Sarana Informatika, U., Kramat Raya No, J., Senen, K., & Jakarta Pusat, K. (2023). Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Transportasi Ojek Online Dengan Metode Analytical Hierarchy Process. *Jurnal INSAN (Journal of Information Systems Management Innovation)*, 3(1). <http://jurnal.bsi.ac.id/index.php/jinsan>
- Krisno To Suli, & Nirsal. (2023). RANCANG BANGUN SISTEM INFORMASI DESA BERBASIS WEBSITE (STUDI KASUS DESA WALENRANG). In *Jurnal Ilmiah Information Technology* (Vol. 13).
- Topadang, A., Nyura, Y., & Rohman, M. Z. (2025). A SISTEM PENDUKUNG KEPUTUSAN MEMILIH PERGURUAN TINGGI MENGGUNAKAN METODE ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS (AHP). *JSAI (Journal Scientific and Applied Informatics)*, 8(3), 739-743.