

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPERASI *ONLINE* (STUDI KASUS TAKSI DI MAKASSAR)

MUHAMAD ZULFIKRI



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPERASI *ONLINE* (STUDI KASUS TAKSI DI MAKASSAR)

sebagai salah satu persyaratan untuk
memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh :

MUHAMAD ZULFIKRI
A1 111 4515



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPERASI *ONLINE* (STUDI KASUS TAKSI DI MAKASSAR)

disusun dan diajukan oleh :

MUHAMAD ZULFIKRI
A1 111 4515

telah diperiksa dan disetujui untuk diuji

Makassar, Juli 2021

Pembimbing I

Drs. A. Baso Siswaadharma, M. Si.
Nip.19611018 198702 1 001

Pembimbing II

M. Agung Ady Mangilep, SE., M.Si.
Nip. 19740315 200312 1 002



Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin

Drs. Sanusi Fattah, SE., M.Si., CSF., CWM®.
Nip. 19690413 199403 1 003

SKRIPSI

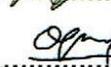
ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPERASI *ONLINE* (STUDI KASUS TAKSI DI MAKASSAR)

disusun dan diajukan oleh :

MUHAMAD ZULFIKRI
A1 111 4515

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **07 September 2021** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No. Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1. Drs. A. Baso Siswaadharma, M. Si.	Ketua	1..... 
2. M. Agung Ady Mangilep, SE., M.Si.	Sekretaris	2..... 
3. Prof. Dr. Rahmatia, SE., MA.	Anggota	3..... 
4. Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®.	Anggota	4..... 



Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin


Drs. Sanusi Patah, SE., M.Si., CSF., CWM®.
Nip. 19690413 199403 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

nama : MUHAMAD ZULFIKRI
NIM : A11114515
departemen : Ilmu Ekonomi
program studi : Strata Satu S.1

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul :

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPERASI *ONLINE* (STUDI KASUS TAKSI DI MAKASSAR)

adalah hasil karya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah saya di dalam skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 6 September 2021

Yang membuat pernyataan



Muhamad Zulfikri

PRAKATA

Bismillahirrahmanirahim Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirabbil'alamin segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang tiada henti-hentinya memberikan limpahan rahmat, dan hidayah-Nya, serta atas izin-Nya pulalah sehingga peneliti mampu menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TAKSI PASCA BEROPRASI *ONLINE* (STUDI KASUS DI KOTA MAKASSAR)**”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana strata satu (S1) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.

Usaha dan upaya telah peneliti kerahkan secara maksimal dalam penulisan skripsi ini, tetapi peneliti mengakui bahwa skripsi ini tidak akan mampu terbit tanpa bantuan dan dukungan dalam segala hal. Terimakasih sebesar-besarnya dan penghargaan setinggi-tingginya secara khusus peneliti ucapkan kepada Ibunda Hj. Rahmatia yang telah membesarkan, mendoakan, mendukung dan membiayai peneliti sehingga dapat menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar sarjana, terimakasih juga peneliti ucapkan kepada keluarga besar dan teman-teman yang tak henti-hentinya mendoakan peneliti agar senantiasa dalam kebaikan, dan memberikan dukungan sehingga peneliti dapat menyelesaikan pendidikan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Dalam kesempatan ini, peneliti juga ingin menyampaikan rasa terima kasih tak terhingga atas bantuan beberapa pihak, yakni kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.

3. Bapak Dr. Sanusi Fattah, SE., M.Si., CSF., CWM®. dan Ibu Dr. Dwiana SariSaudi, SE. M.Si. selaku ketua dan sekretaris Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unhas beserta jajarannya. Terima kasih atas segala nasehat dan bantuan yang telah diberikan hingga peneliti dapat menyelesaikan studi.
4. Ibu Dr. Sri Undai Nurbayani, SE., MA. selaku Penasehat Akademik peneliti. Terima kasih atas segala nasehat dan arahan yang telah diberikan hingga peneliti dapat menyelesaikan studi.
5. Bapak Drs. A. Baso Siswaadharna, M. Si. Selaku Pembimbing I dan Bapak M. Agung Ady Mangilep, SE., M.Si. Selaku Pembimbing II. Terima kasih telah bersedia dan ikhlas meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan kepada peneliti sehingga skripsi ini bisa terselesaikan.
6. Dosen penguji: Ibu Prof. Dr. Rahmatia, SE., MA. Dan Bapak Dr. Sabir, SE., M.Si., CWM®. Terima kasih atas waktu yang telah diluangkan serta saran dan kritik yang diberikan kepada peneliti demi kelayakan skripsi ini.
7. Segenap Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi yang telah menginspirasi dan bersedia membagi ilmunya kepada peneliti, terima kasih atas pembelajaran dan bantuan selama masa kuliah peneliti.
8. Segenap Pegawai Akademik, Kemahasiswaan dan Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin yang telah membantudalam pengurusan administrasi selama masa studi peneliti.
9. Pimpinan dan seluruh karyawan(i) Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan yang memberikan sumbangsih berupa penyediaan data dalam penyusunan skripsi ini

10. Seluruh peneliti terdahulu yang telah disebutkan dalam daftar pustaka skripsi ini, terima kasih telah memberikan modal intelektual sebagai sumbangsih yang begitu besar dalam penyusunan skripsi ini.
11. Teman-teman PRIMES (Angkatatan 2014 Ilmu Ekonomi) selaku teman yang telah banyak memberi pengalaman, kenangan yang begitu berarti bagi peneliti, meskipun peneliti jarang sekali berkumpul dengan kalian tapi percayalah kalian telah memberi warna selama proses perkuliahan ini. Maaf jika peneliti terlalu cuek dan banyak kesalahan selama ini.
12. Terima kasih untuk Ovan Affandy, Aulia Mahardhika, S.I.Kom., M.I.Kom, dan Muhammad Farid Syahril S.Ars, Abd Gani Hakim Baha, S.E, Nurdiansyah S Yasbi, S.E, Dandi, S.E, Latif Halim, S.E, yang merupakan teman terdekat selama masa perkuliahan dan telah menyemangati dan membantu peneliti yang super malas ini hingga skripsi ini selesai.
13. Buat teman-teman ku : Ardi, Tita, Rahayu, Dadang, Nayla, Adrian, Rauf, Alfian, Ical, dan Kurni. Terima kasih telah memberi warna pada masa perkuliahan peneliti.
14. Terima kasih juga buat teman-teman KKN Gel. 96 Pol-Sel Kab. Pangkep, khususnya Kelurahan Labakkang.
15. Untuk Himajie Unhas, terima kasih sudah menjadi tempat belajar bagi peneliti selama ini.
16. Dan tentunya semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-satu yang telah membantu kelancaran skripsi ini, peneliti mengucapkan banyak terima kasih.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik bagi pembaca demi kesempurnaan skripsi ini. Mohon maaf jika terdapat kesalahan-kesalahan dalam penulisan ini. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi banyak pihak terutama yang ingin melanjutkan ataupun memperbaiki tulisan yang terkait dengan skripsi ini. Penulis juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi kita semua. Aamiin.

Makassar, 6 September 2021

Muhamad Zulfikri

ABSTRAK

Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pendapatan Taksi Pasca Beroperasi *Online* (Studi Kasus Taksi di Makassar)

Analysis of Factors Affecting Taxi Revenue After Operating Online (Case Study on Taxi in Makassar)

**Muhamad Zulfikri
Baso Siswadarma
Muh. Agung Ady Mangilep**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa penumpang terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar. Untuk menganalisis pengaruh secara simultan jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda. Temuan dari penelitian ini adalah jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar. Faktor jumlah jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa penumpang secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.

Kata Kunci : jam kerja, jumlah penumpang, tarif jasa penumpang, dan pendapatan taksi pasca beroperasi *online*

This study aims to analyze the effect of working hours, number of passengers, and passenger service rates on taxi revenues after operating online in Makassar. To analyze the simultaneous effect of working hours, number of passengers, and service rates on taxi revenue after operating online in Makassar. The analysis used in this study is multiple linear regression analysis. The findings from this study are working hours, number of passengers, and passenger service fares have a positive and significant effect on taxi revenues after operating online in Makassar. The factors of the number of hours worked, the number of passengers, and the tariff for passenger services together affect the income of taxis after operating online in Makassar.

Keywords: *working hours, number of passengers, passenger service rates, and taxi revenue after operating online*

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	x
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Kegunaan Penelitian	6
1.5. Sistematika Penulisan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1. Tinjauan Teoritis.....	8
2.1.1. Pengertian Pendapatan	8
2.1.2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan.....	11
2.1.2.1 Tarif	11
2.1.2.2 Jarak Tempuh	12
2.1.2.3 Jumlah Penumpang	12
2.1.3. Transportasi <i>online</i>	13
2.1.4. Pengertian Taksi.....	17
2.1.4.1 Pengertian Taksi Non <i>online</i>	17
2.1.4.2 Pengertian Taksi <i>online</i>	19
2.1.5. Pengertian Masyarakat	22

2.1.6. Kaitan Antar Variabel	24
2.1.6.1 Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan Taksi <i>online</i>	24
2.1.6.2 Pengaruh Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Taksi <i>online</i>	25
2.1.6.3 Pengaruh Tarif Jasa Terhadap Pendapatan Taksi <i>online</i>	25
2.2. Penelitian Empirik.....	26
2.3. Kerangka Pikir	27
2.4. Hipotesis.....	28
BAB III METODE PENELITIAN	29
3.1. Rancangan Penelitian	29
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian	29
3.3. Populasi dan Sampel	29
3.4. Jenis dan Sumber Data	30
3.5. Teknik Pengumpulan Data	31
3.6. Analisis Data	32
3.7. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
4.1. Hasil Penelitian.....	36
4.2. Pembahasan.....	48
BAB V PENUTUP	51
5.1. Kesimpulan	51
5.2. Saran-saran	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN.....	56

DAFTAR TABEL

Tabel		halaman
2.1.	Penelitian Terdahulu	26
4.1.	Karakteristik Responden berdasarkan Umur	36
4.2.	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	37
4.3.	Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	38
4.4.	Karakteristik Responden Berdasarkan Perusahaan Taksi.....	38
4.5.	Statistik Deskriptif	39
4.6.	Hasil Pengujian Normalitas dengan menggunakan <i>One Sample Kolmogorov Smirnov Test</i>	41
4.7.	Hasil Uji Mutikolinieritas	42
4.8.	Hasil Uji Autokorelasi	42
4.9.	Hasil Uji Heteroskedastisitas dengan Metode Glejser	43
4.10.	Hasil Olahan Data Persamaan Regresi.....	44

DAFTAR GAMBAR

Gambar	halaman
2.1. Kerangka Pikir.....	28

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	halaman
1. Kuesioner Penelitian	57
2. Data Profil Responden	59
3. Data Jumlah Jam Kerja	61
4. Data Tarif Taksi online dan Jumlah Penumpang	63
5. Data Pendapatan	65
6. Data Regresi	66
7. Frekuensi Jawaban Responden	68
8. Statistik Deskriptif	69
9. Uji Heteroskedastisitas dengan Metode Glejser	70

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang telah menyebar ke berbagai sektor kehidupan, salah satunya adalah sektor transportasi publik. Pertumbuhan penduduk di daerah urban telah memberikan tantangan kepada pemerintah dan kebijakan publik, terutama dalam isu penggunaan lahan dan transportasi publik. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang penting bagi kehidupan masyarakat di Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, lalu lintas dan angkutan umum harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.

Terciptanya suatu sistem transportasi yang menjamin pergerakan manusia dan atau barang secara lancar, aman, cepat, murah dan nyaman merupakan tujuan pembangunan di sektor pembangunan transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin massif yang pada akhirnya mampu menjawab tantangan itu. Taksi *online* merupakan salah satu aplikasi berbasis teknologi yang memudahkan individu melakukan mobilisasi (Hafiz, *et.al.*, 2013) yang menjelaskan modernisasi dalam bidang transportasi yang merupakan suatu terobosan bagi pemerintah guna memperbaiki sistem pelayanan dalam bidang angkutan umum.

Maharani (2017) dalam Yunus, (2017) menjelaskan perkembangan teknologi internet yang cepat menyebabkan perubahan dalam masyarakat. Banyak bisnis mulai muncul yang melibatkan perkembangan teknologi internet. Salah satunya adalah bisnis aplikasi berbasis penyedia layanan di bidang moda

transportasi berbasis *online* yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran publik tentang layanan transportasi umum.

Kemunculan transportasi berbasis aplikasi atau lebih dikenal dengan taksi *online* telah memberikan alternatif kepada konsumen. Transportasi *online* mampu memberikan layanan yang baik, kemudahan keterjangkauan, harga yang murah atau kepastian harga dan kemudahan akses bagi konsumen. Sehingga kemunculannya telah mengganggu pihak *incumbent* dalam konteks ini adalah transportasi taksi konvensional atau taksi *non online*. Tantangan dengan menggunakan perkembangan teknologi informasi yang diusung oleh transportasi *online* telah berhasil mengubah peta permainan pada sektor usaha transportasi.

Namun seiring dengan kemunculan dan perluasannya, konflik antara transportasi *online* dan transportasi *non online* menimbulkan berbagai kegaduhan dan konflik diantara pemangku kepentingan di sektor transportasi. Keberadaan transportasi atau taksi *online* ini secara serius memberikan tantangan terhadap transportasi konvensional atau *non online* yang telah beroperasi terlebih dahulu, sehingga berdampak terhadap kesejahteraan sosial yang dirasakan. Kesejahteraan sosial menurut Huda (2013) adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga masyarakat, agar hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya. Ini menunjukkan bahwa dengan adanya keberadaan taksi *online* maka akan memberikan pengaruh yang nyata terhadap taksi *non online*, karena kurangnya pendapatan yang diperoleh oleh taksi *non online* tersebut.

Keberadaan transportasi *online* saat ini menjadi kemajuan bagi masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi. Sehingga dapat dikatakan bahwa industri jasa, nampaknya menjadi sektor yang mengalami lompatan inovasi paling cepat, sehingga kemunculan transportasi *online* merupakan hal yang nyata mengenai jasa angkutan akan menjadi arena persaingan berbasis aplikasi. Dengan demikian

dapat dikatakan bahwa kehadiran moda transportasi *online* dinilai sebagai terobosan koperatif dalam menyikapi keruwetan transportasi diperkotaan besar. Sehingga dengan kemunculan transportasi *online* yang saat ini yang mengalami perkembangan maka dalam penelitian ini akan difokuskan pada taksi *online*, alasannya karena sebagian besar masyarakat lebih banyak menggunakan taksi *online* jika dibandingkan dengan taksi konvensional.

Kehadiran taksi *online* di Kota Makassar mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi, sehingga memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi di Makassar. Banyak faktor yang mempengaruhi pendapatan taksi *online* yaitu jam kerja, jumlah penumpang, tarif jasa, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, umur. Namun variabel yang dipilih dalam penelitian ini adalah jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jam kerja, alasannya karena ketiga variabel ini dianggap relevan yang mempengaruhi pendapatan taksi *online* dan selain itu ditemukan adanya riset gap yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Hal ini didasari dari penelitian yang dilakukan oleh Cahyadi dan Pudjihardjo (2018) bahwa jam kerja dan jumlah penumpang berdampak positif terhadap pendapatan. Sedangkan Sudirman dan Alawiyah (2012) bahwa jumlah jumlah penumpang dan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan taksi *online*.

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Cahyadi dan Pudjihardjo (2018) yang menguji pengaruh usia, jam kerja dan jumlah penumpang terhadap pendapatan jasa driver gojek sedangkan Sudirman dan Alawiyah (2012) yang menguji pengaruh jumlah penumpang dan jam kerja terhadap pendapatan tukang ojek sedangkan yang akan diteliti dalam penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti menguji pengaruh jumlah penumpang, jam kerja dan tarif jasa angkutan. Ditambahkannya variabel tarif jasa angkutan karena didasari pendapat oleh Suryanti (2018) bahwa penetapan harga selalu menjad masalah yang penting,

karena penetapan harga dapat menciptakan hasil penerimaan penjualan dari produk yang akan dihasilkan. Sehingga hal ini yang menjadi alasan penelitian yang akan dilakukan dengan memilih faktor jumlah penumpang, jam kerja dan tarif jasa angkutan terhadap pendapatan jasa angkutan *online*.

Permasalahan yang terjadi selama ini bahwa perusahaan taksi konvensional di Indonesia timur selama ini tidak dapat bersaing dengan perusahaan taksi *online* seperti grab, maxim atau go-car, sehingga perusahaan tersebut diatas tidak dapat beroperasi dengan baik, sehingga jumlah armada taksi sebagian besar tidak beroperasi dengan lagi. Agar jumlah armada angkutan taksi konvensional dapat beroperasi lagi, perusahaan taksi konvensional seperti Bosowa atau Blue Bird bergabung dengan grab. Hal ini dilakukan, agar perusahaan taksi bosowa dapat beroperasi kembali sekalipun pendapatan yang diperoleh dari usaha taksi konvensional tidak sesuai dengan yang diharapkan. Kemudian pendapatan sebelum adanya taksi *online* terlihat cukup baik, dimana kesejahteraan sopir taksi konvensional dianggap sangat tinggi dimana adanya pendapatan yang telah diterima dapat membiayai kebutuhan dalam sehari-hari. Namun pasca kehadiran taksi *online* pendapatan sopir taksi mengalami penurunan bahkan tidak banyak perusahaan taksi *online* konvensional yang bangkrut sehingga hanya dua perusahaan taksi konvensional yang bertahan seperti taksi Bosowa dan taksi Blue Bird. Dimana upaya untuk meningkatkan pendapatan dalam usaha taksi di Makassar maka kedua perusahaan bergabung dengan perusahaan taksi *online*.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka hal ini yang menjadi alasan peneliti tertarik memilih judul yaitu : Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Taksi Pasca Beroperasi *online* (Studi Kasus Taksi di Makassar).

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
2. Apakah jumlah penumpang berpengaruh terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
3. Apakah tarif jasa berpengaruh terhadap taksi pasca beroperasi *online* pada Taksi Bosowa di Makassar.
4. Apakah jam kerja, jumlah penumpang dan tarif jasa berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh jam kerja terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
2. Untuk menganalisis pengaruh jumlah penumpang terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
3. Untuk menganalisis pengaruh tarif jasa terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
4. Untuk menganalisis pengaruh secara simultan jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.

1.4. Kegunaan Penelitian

Manfaat dalam penelitian ini yaitu:

1.4.1 Kegunaan Teoritis

1. Penelitian ini dapat digunakan untuk bahan referensi dan sumber informasi, sehingga diharapkan dapat dikembangkan oleh peneliti-peneliti selanjutnya.
2. Penelitian ini menjadi bahan masukan untuk kepentingan pengembangan ilmu bagi pihak-pihak tertentu guna menjadikan penelitian ini menjadi acuan untuk penelitian lebih lanjut terhadap objek sejenis atau aspek lainnya yang belum tercakup dalam penelitian ini.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan taksi bosowa dalam mengetahui faktor yang mempengaruhi terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* pada Taksi Bosowa
2. Sebagai bahan informasi bagi masyarakat pada umumnya, dan diharapkan dapat memberikan pemahaman atas kegiatan usaha taksi pasca beroperasi *online*.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini disusun guna memudahkan dalam penulisan dan memahami penelitian yang akan ditulis. Secara umum gambaran sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 5 bab sebagai berikut:

Bab I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan sistematika pembahasan.

- Bab II TINJAUAN PUSTAKA
- Bab kedua tinjauan pustaka membahas tentang pengertian pendapatan, pengertian transportasi *online*, pengertian taksi non *online*, pengertian taksi *online*, pengertian masyarakat, penelitian empirik, kerangka pikir dan hipotesis.
- Bab III METODE PENELITIAN
- Bab ketiga menjelaskan tentang metode penelitian yang berisikan rancangan penelitian, tempat dan waktu penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, analisa data, variabel penelitian dan definisi operasional.
- Bab IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN
- Bab ini berisikan identitas responden, karakteristik responden, uji validitas dan reliabilitas, analisis regresi linear berganda, pengujian hipotesis serta pembahasan.
- Bab V PENUTUP
- Bab ini merupakan bab penutup berisi tentang kesimpulan yang dirangkum berdasarkan hasil penelitian dan saran berupa masukan-masukan yang ingin disampaikan baik kepada pihak-pihak terkait maupun penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Pengertian Pendapatan

Salah satu indikator utama ekonomi untuk mengukur kemampuan ekonomi masyarakat adalah tingkat pendapatan masyarakat. Indikator yang dimaksud hanya bersangkutan dengan pendapatan dan pengeluaran, akan tetapi yang lebih penting adalah mengetahui besarnya perbandingan antara penerimaan dengan pengeluaran. Pendapatan dapat digunakan sebagai ukuran dalam menilai keberhasilan suatu usaha dan juga faktor yang menentukan dalam kelangsungan suatu usaha. Pendapatan dapat diartikan sebagai jumlah uang yang diterima oleh seseorang atau badan usaha selama jangka waktu tertentu.

Dalam mengukur kondisi ekonomi seseorang atau rumah tangga, salah satu konsep yang paling sering digunakan adalah melalui tingkat pendapatan. Pendapatan menunjukkan seluruh uang yang diterima seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu pada suatu kegiatan ekonomi. Dengan kata lain pendapatan juga dapat diuraikan sebagai keseluruhan penerimaan yang diterima pekerja/buruh, baik berupa fisik maupun non fisik selama ia melakukan pekerjaannya pada suatu perusahaan, maka instansi diharapkan agar mampu memenuhi kebutuhan hidupnya.

Maksud utama para pekerja bersedia melakukan berbagai pekerjaan adalah untuk mendapatkan pendapatan yang cukup baginya dan keluarganya. Dengan terpenuhi kebutuhan tersebut, maka akan tercapai kehidupan yang sejahtera. Dapat dikatakan bahwa pendapatan itu berupa upah dan juga

pendapatan dari kekayaan seperti sewa, bunga dan deviden, serta pembayaran transfer atau penerimaan dari pemerintah seperti tunjangan sosial atau asuransi.

Upah menurut peraturan pemerintah tahun 1982 pasal 1 adalah suatu penerimaan sebagai imbalan dari pekerjaan kepada buruh untuk suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan, dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang yang ditetapkan menurut suatu perjanjian, atau perundang-undangan, dan dibayarkan atas dasar perjanjian kerja antar perusahaan dan buruh, termasuk tunjangan baik untuk buruh sendiri maupun untuk keluarganya.

Definisi pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi-organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba, bantuan, tunjangan pengangguran, pensiun, dan lain sebagainya. Pendapatan adalah total penerimaan uang dan bukan uang seseorang atau rumah tangga selama periode tertentu.

Pendapatan perorangan adalah jumlah pendapatan yang diterima rumah tangga dan bisnis nonkorporat. Sedangkan menurut Sukirno (2008) pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan sesuatu kegiatan apapun, yang diterima oleh penduduk suatu negara.

Marbun (2016) pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba. Kemudian Sumitro (2000) pendapatan adalah uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk

jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah sumbangkan.

Pendapatan (income) adalah total penerimaan (uang dan bukan uang) seseorang atau suatu rumah tangga selama periode tertentu. Ada tiga sumber penerimaan rumah tangga yaitu :

1. Pendapatan dari gaji dan upah

Gaji dan upah adalah balas jasa terhadap kesediaan menjadi tenaga kerja. Besar gaji atau upah seseorang secara teoritis sangat tergantung dari produktivitasnya. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi produktivitas yaitu :

- a. Keahlian (*skill*) adalah kemampuan teknis yang dimiliki seseorang untuk mampu menangani pekerjaan yang dipercayakan. Semakin tinggi jabatan seseorang, maka keahlian yang dibutuhkan semakin tinggi, karena itu gaji atau upahnya juga semakin tinggi.
- b. Mutu modal manusia (*human capital*) adalah kapasitas pengetahuan, keahlian dan kemampuan yang dimiliki seseorang, baik karena bakat bawaan maupun hasil pendidikan dan penelitian.
- c. Kondisi kerja (*working conditions*) adalah lingkungan dimana seseorang bekerja. Bila risiko kegagalan atau kecelakaan makin tinggi, walaupun tingkat keahlian yang dibutuhkan tidak jauh berbeda.

2. Pendapatan dari aset produktif

Aset produktif adalah aset yang memberikan pemasukan atas balas jasa penggunaannya. Ada dua kelompok aset produktif. Pertama, aset keuangan seperti deposito yang menghasilkan pendapatan bunga, saham, yang menghasilkan deviden dan keuntungan atas modal bila diperjualbelikan. Kedua, aset bukan keuangan seperti rumah yang memberikan penghasilan sewa.

3. Pendapatan dari pemerintah

Pendapatan dari pemerintah atau penerimaan transfer adalah pendapatan yang diterima bukan sebagai balas jasa input yang diberikan. Pembayaran yang dilakukan oleh pemerintah misalnya pembayaran untuk jaminan sosial yang diambil dari pajak yang tidak menyebabkan penambahan dalam output.

Berdasarkan penggolongannya, BPS membedakan pendapatan masyarakat menjadi 4 (empat) golongan yaitu :

1. Golongan pendapatan sangat tinggi jika pendapatan rata-rata lebih dari Rp.3.500.000,00 per bulan.
2. Golongan pendapatan tinggi adalah jika pendapatan rata-rata antara Rp.2.500.000,00 s/d Rp.3.500.000,00 per bulan.
3. Golongan pendapatan sedang adalah jika pendapatan rata-rata dibawah antara Rp.1.500.000,00 s/d Rp.2.500.000,00 per bulan.
4. Golongan pendapatan rendah adalah jika pendapatan rata-rata Rp.1.500.000,00 per bulan.

2.1.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan

2.1.2.1 Tarif

Tarif angkutan adalah harga yang harus dibayar oleh shipper (pemilik barang) kepada carries (perusahaan pengangkutan), karena itu persoalan tarif dalam pengangkutan adalah sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjualan barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri (Adisasmita, 2011).

Menurut Salim (2005) yang dimaksud dengan tarif adalah daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa yang disusun secara teratur.

Menurut Hartono (2007), tarif adalah beban jasa yang ditawarkan oleh pembeli jasa. Prinsip umum yang mendasari penentuan tarif, dirumuskan dalam 3 (tiga) sasaran yaitu :

1. Setiap tarif harus menutupi biaya penciptaan jasa.
2. Setiap tarif harus menggerakkan jumlah.
3. Setiap tarif harus menanggung beban yang adil dari biaya dalam perbandingan dengan tarif lainnya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa tarif adalah sejumlah uang yang diterima dari pemakai jasa sebagai balas jasa yang diberikan kepada pembeli jasa dengan beban biaya yang adil yang diukur dalam rupiah.

2.1.2.2 Jarak Tempuh

Jarak berkaitan dengan lokasi atau wilayah yang menjadi pusat pemenuhan kebutuhan manusia, seperti yang dikemukakan oleh Suharyono dan Amien (2013) yaitu: Jarak berkaitan erat dengan arti lokasi dan upaya pemenuhan kebutuhan atau keperluan pokok kehidupan (air, tanah subur, pusat pelayanan), pengangkutan barang dan penumpang. Oleh karena itu jarak tidak hanya dinyatakan dengan ukuran jarak lurus di udara yang mudah diukur pada peta (dengan memperhatikan skala peta), tetapi dapat pula dinyatakan sebagai jarak tempuh baik yang dikaitkan dengan waktu perjalanan yang diperlukan maupun satuan biaya angkutan.

2.1.2.3 Jumlah Penumpang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya. Penumpang bisa dikelompokkan dalam dua kelompok :

1. Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.

2. Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa taksi, bus, kereta api, kapal, ataupun pesawat terbang.

Penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.

Salim (2005) penumpang merupakan pemakai jasa transportasi darat, laut, dan udara. Pengelola perusahaan transportasi sangat mempengaruhi pemakai jasa angkutan. Pengelola pemakai jasa angkutan terdiri dari :

1. Perusahaan-perusahaan industri, perdagangan dan lain-lain.
2. Pemakai jasa dari pihak pemerintah.
3. Pemakai jasa angkutan dalam masyarakat umum.

2.1.3 Transportasi *online*

Transportasi ada sejak manusia lahir di muka bumi. Keberadaan transportasi tidak lain adalah sebagai penunjang aktifitas manusia sehari-hari, dan merupakan sarana mobilitas manusia di darat, laut dan udara. Dahulu, kegiatan transportasi masih sangat terbatas seperti disungai hanya ada perahu sederhana untuk menyebrang. Transportasi di Indonesia selalu mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring dengan laju perkembangan dunia saat ini. Peradaban manusia dan pengaruh kemajuan teknologi menjadikan transportasi berkembang modern. Peranan transportasi adalah usaha masyarakat dalam mengatasi jarak sehingga transportasi akan berpengaruh pada penyebaran fasilitas. Dalam praktek pengembangan kota di Indonesia sarana dan prasarana transportasi sering dijadikan instrumen dalam mengarahkan perkembangan kota.

Transportasi *online* adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi. Menggunakan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sangat memudahkan masyarakat dalam bepergian. Berikut ini adalah kelebihan dan kekurangan penggunaan transportasi berbasis aplikasi *online*.

1. Kelebihan

Lebih terpercaya, para pengemudi ojek ataupun taksi dalam sebuah perusahaan transportasi *online* sudah terdaftar. Sebelumnya mereka sudah mendaftarkan diri dengan berbagai persyaratan tertentu. Termasuk dengan data diri yang jelas dan surat kelakuan baik dari kepolisian. Dengan begini, penumpang akan merasa lebih aman menggunakan pengemudi yang terdaftar. Praktis, jika sebelumnya kamu ingin menggunakan jasa transportasi, biasanya kamu harus keluar rumah menuju jalan raya untuk mencari kendaraan yang kosong penumpang. Kamu harus merasakan panas bahkan hujan tanpa kepastian. Tapi, jika menggunakan aplikasi maka kamu bisa memesan moda transportasi dari rumah atau tempat yang nyaman. Ojek atau taksi yang kamu pesan akan menghampirimu.

Tarif murah dan pasti, setiap jasa transportasi *online* memiliki cara penghitungan tersendiri untuk tarif jasa. Kebanyakan dari mereka memiliki tarif yang lebih murah dari tarif jasa transportasi konvensional. Ditambah juga dengan adanya berbagai promo yang bisa menguntungkan penumpang. Semua tarif yang harus dibayar penumpang sudah tertera sejak awal, sehingga tidak ada proses tawar menawar dengan pengemudi. Tarif pasti juga disukai oleh beberapa pelanggan.

2. Kekurangan

Jaringan bermasalah, karena transportasi ini menggunakan jaringan internet, maka semua sistem bergantung dengan internet. Jika jaringan sedang bermasalah, walaupun kamu melihat ada pengendara jasa transportasi *online* di depan mata tetap tidak bisa kamu pesan. Pilihan pengendara ditetapkan sistem, saat akan memesan ojek atau taksi *online*, dalam aplikasi akan terlihat seberapa banyak pengendara *online* disekelilingmu. Namun, saat sudah memesan kamu tidak bisa memilih yang dekat denganmu. Bisa jadi pengendara yang akan menjemputmu sedang berada jauh dan kamu harus menunggu lama hingga terjemput. Tidak bisa berganti tujuan, saat pertama memesan kamu sudah menentukan akan naik dari mana dan turun dimana. Dengan begitu di aplikasi akan tertera tariff yang mesti kamu bayar. Maka saat ditengah jalan harus berganti arah maka kamu tetap harus membayar sesuai tarif awal yang disetujui.

Data pribadi beredar, saat kamu mendaftarkan diri dalam aplikasi jasa transportasi *online* maka kamu diwajibkan mengisi berbagai data diri termasuk nomer telepon. Sesungguhnya data ini yang akan dipakai untuk pengendara bisa menghubungi saat kesusahan di jalan. Namun, kamu harus berhati-hati, karena sudah ada beberapa kasus yang menggunakan data ini untuk hal yang tidak diinginkan. Berikut ini merupakan jenis-jenis transportasi *online* :

a) Go-Jek.

Pada prinsipnya, aplikasi Go Jek bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari Google Play Store, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan

dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja.

b) Grabbike

Hampir mirip dengan Go Jek, hanya saja layanan Grabbike belum memiliki layanan antar barang atau belanja. Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan, seperti Ho Chi Min City dan Hanoi di Vietnam, serta di Jakarta.

c) Grabtaksi

Grabtaksi merupakan aplikasi pemesanan taksi dengan induk perusahaan dari Malaysia. Dengan aplikasi ini, masyarakat bisa memesan taksi untuk keperluan antar jemput dengan tariff standar yang ditetapkan sesuai argo. Layanan antar jemput bisa lebih cepat karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang sudah diunduh di smartphone.

d) Uber

Uber adalah perusahaan jaringan transportasi dari Amerika yang menggunakan aplikasi di smartphone untuk pemesanan mobil. Bedanya, armada mobil yang digunakan bukan transportasi public plat kuning, melainkan mobil pribadi bernomor polisi hitam dengan logo khusus Uber. Jika menggunakan jasa ini tidak bisa membayar tunai, tapi secara *online* atau kartu kredit. Tarif yang ditetapkan adalah Rp 30 ribu sebagai tarif minimal dan selanjutnya dikenakan tarif perjalanan berdasar waktu dan jarak yang ditempuh. Jenis mobil yang digunakan adalah Toyota Innova, Alphard dan Hyundai Sonata (<http://yukmampirkesini.blogspot.co.id/2016/05/transportasi-online-di-indonesia.html> diakses pada 4 oktober 2017 pada pukul 20.00 WIB).

2.1.4 Pengertian Taksi

2.1.4.1 Pengertian Taksi Non *online*

Taksi adalah alat transportasi darat roda empat yang memiliki jumlah penumpang lebih dari satu orang yang dapat mengantarkan penumpang sesuai tujuan yang diinginkan. Transportasi angkutan umum berkapasitas kecil yang sering masyarakat gunakan dalam kegiatan sehari-hari khususnya di Indonesia, banyak orang tidak ingin repot untuk membawa kendaraan pribadi ataupun untuk melakukan suatu perjalanan lumayan jauh masyarakat memilih taksi sebagai alat transportasi kendaraan taksi ini karena dapat dinaiki dalam 1 kali jalan dengan kapasitas 3-5 orang untuk mengantarkan penumpang sesuai tujuan tempat pelanggan.

Taksi, sebenarnya adalah salah satu transportasi umum yang termasuk kedalam transportasi premium, karena, dari segi pelayanan maupun kenyamanan yang didapat sangat berbeda dari transportasi umum lainnya. Begitu eksklusif, dan jauh dari kata 'sesak'. Dengan batas orang 4 orang dewasa (termasuk supir) atau 5 orang, dengan syarat 1 nya adalah anak-anak. Kita tidak perlu desak-desakkan dan menicium bau keringat seperti di transportasi umum lainnya.

Sebenarnya jika kita ingin memesan taksi, kita dapat langsung menelepon call center maupun datang langsung ke pool taksi terdekat. Akan tetapi, karena taksi mudah didapat dan sering kita jumpai dijalanan, kita dapat dengan mudah menyetop ditempat kita ingin naik. Kita bisa dengan mudah mendapat taksi jika berada di: Jalanan ramai, Mall, Pusat perbelanjaan, dan sebagainya.

Pertama, di Taksi konvensional, bukan berarti kita jauh dari kata panas loh, kebanyakan AC nya tidak terlalu dingin, ditambah lagi jika orang didalam mobil itu dibatas maksimum (5 orang). Namun, kembali lagi dengan kondisi mobil taksi itu sendiri. Menurut pengalaman kami, dengan kondisi isi mobil 5 orang, AC mobil

tersebut tidak cukup kami rasakan, dan akhirnya kami merasakan kepanasan didalamnya.

Kedua, di Taksi konvensional, secara umum pelayanannya itu ramah, bahkan bisa dengan santainya mengobrol dengan si Supir. Jika supir itu sudah lama bekerja menjadi supir taksi, tak jarang ia akan banyak bercerita tentang pengalamannya. Hal ini menjadi perjalanan kita semakin menyenangkan dan tak terasa, karena saking asyiknya mengobrol dengan sang supir.

Ketiga, di Taksi Konvensional, kita bisa dengan mudah menyampaikan kritik maupun saran. Bahkan, jika kita kehilangan barang, atau ada yang tertinggal ditaksi yang kita naiki, kita bisa melapor ke call center. Tanggapannya pun sangat baik, ia akan menanyakan dengan sangat rinci seperti: Plat mobil itu, kode mobilnya, nama supirnya, dan barang apa yang tertinggal.

Keempat, di Taksi konvensional, mayoritas para supir dapat menyupir dengan ajeg. Menurut pengalaman kami pula, sang driver dapat mengemudi sangat baik, dan tidak membahayakan penumpang maupun kendaraan lain. Dan ternyata, di salah satu perusahaan taksi konvensional, ada pelatihan yang dilakukan untuk calon driver mereka. Seperti yang dikatakan Supir taksi yang kami naiki "Pelatihan di taksi "*Blue Bird*" ada. Seperti tes fisik, tattoo (dipermasalahkan), dan tes mengemudi..

Kelima, di Taksi konvensional, kita semua tahu kalau mereka memakai argo untuk mengetahui berapa yang akan kita bayar selama perjalanan kita. Pengalaman kelompok kami menaiki taksi saat perjalanan pulang, terdapat perbedaan harga yakni Rp.28.000 (MOI-Kalbis). Sedangkan saat berangkat dengan Uber, biaya yang harus kami keluarkan Rp.22.500 (Kalbis-MOI). Berbeda Rp. 5.500. Dengan tujuan dan tingkat kemacetan yang relatif sama.

Keenam, di Taksi konvensional, ada tunjangan dan asuransi yang diberikan kepada drivernya. Hmm, kalau asuransi untuk penumpang bagaimana ya? Nah, itu dia pengalaman yang kami rasakan selama menaiki taksi konvensional. Ada kelebihan maupun kekurangan dibaliknya.

Kesimpulannya adalah, setelah kita mengetahui apa saja kelebihan dan kekurangan masing-masing taksi, kita sebagai konsumen dapat memilih taksi apa yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan kita. Untuk perusahaan Taksi sendiri, ini adalah salah satu masukan bagaimana taksi dapat menerima perubahan yang terjadi. Baik itu dari segi gaya hidup masyarakat maupun teknologi. Lanjut, ini juga menjadi PR untuk perusahaan taksi, mau menerima dan beradaptasi atau tidak dan apa mau tetap bersikukuh seperti ini, atau mulai melakukan evaluasi dan bertransformasi.

2.1.4.2 Pengertian Taksi *online*

Taksi *online* berasal dari kata taksi dan *online*, taksi adalah alat transportasi berupa kendaraan roda empat seperti mobil dengan berbagai type dan jenis. Sedangkan *online* menurut kamus bahasa yang pernah saya baca artinya "dalam jaringan" maksudnya adalah terhubung dengan internet. Jadi pengertian Taksi *online* adalah : Taksi yang dapat dipesan melalui jaringan internet.

Taksi adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil, misalnya "taksi air", yang sebenarnya mungkin hanya berupa sampan.

Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi/terhubung ke jaringan Internet. Sehingga apabila komputer kita *online* maka dapat mengakses internet/browsing, mencari informasi-informasi di internet. *online* merupakan

kebalikan dari Offline. Kata *online* itu berasal dari kata on dan line, on artinya hidup, line artinya saluran.

Jika mengacu pada definisi maka tidak ada yang salah dengan keberadaan taksi *online*, dapat dilihat dengan jelas dari definisi angkutan umum, dalam bidang angkutan umum yang paling penting adalah adanya sistem sewa atau bayar, baik taksi konvensional atau taksi *online*, sama dalam pelaksanaannya adanya proses bayar atau sewa, namun yang saya perhatikan adalah ketika salah satu petinggi pemilik uber, dan pemilik taksi ekspres yang saya perhatikan adanya perbedaan tentang definisi sewa dan bayar, jika dalam taksi konvensional adalah berupa bayaran, sedangkan pada pemilik uber bilang transportasi sewa, jadi dimana masalahnya sebenarnya, tidak ada masalah sedikitpun dalam hal ini, yang ada hanya perbedaan pemahaman dalam mendefinisikan angkutan umum itu sendiri, makanya kedua belah pihak saling salahkan baik dari pemerintah atau para pengusaha taksi itu sendiri, jadi secara singkat gak ada masalah hadirnya taksi *online* dengan taksi konvensional.

Masalah yang selanjutnya adalah tentang definisi dari taksi itu sendiri, diatas telah dijelaskan dengan lugas bahwa taksi adalah sebuah transportasi non pribadi yang umumnya berupa sedan bisa juga merujuk pada angkutan lain dengan kapasitas mengangkut penumpang sangat kecil, nah dari definisi tersebut dapat dilihat bahwa dalam definisi taksi adalah sebuah transportasi non pribadi, maka jika ada pengguna jasa sedangkan angkutan yang digunakan adalah berupa mobil pribadi maka sudah tidak sesuai dengan definisi yang ada, di media media mainstream saya lihat yang menyediakan jasa transportasi uber kebanyakan mobil pribadi, atau mobil mewah, memang jika merujuk pada harga murah dengan kenyamanan memang uber dan grab taksi adalah sebuah pilihan dalam bertransportasi selain itu, kenyamanan penumpang juga dan pelayanan lebih

diutamakan, selain dapat menghemat waktu, tidak ada sistem antri seperti yang ada di taksi konvensional, yang jadi masalahnya adalah bagaimana para taksi konvensional ini beradaptasi atau membuat sebuah kerjasama yang efektif dalam layanan produk mereka, setelah sekian lama para taksi konvensional ini meraup keuntungan dari masyarakat, tanpa adanya perbaikan selama beberapa dekade, kadang ada juga taksi konvensional yang pelayanannya sangat buruk selain kendaraan usang, para pengemudinya tidak ramah, maka tidak mustahil masyarakat lebih memilih kemudahan dan kenyamanan dibanding taksi konvensional maka dari itu masalahnya adalah bukan masalah izin, tapi masalah upgrade perangkat dan upgrade layanan, maka para taksi konvensional harus memiliki ide brilian, bagaimana semua penyedia layanan taksi mirip seperti layanan website traveloka dan trivago di layanan perhotelan *online*.

Sedangkan definisi *online* adalah keadaan komputer terkoneksi dengan internet, jika dilihat dari hal ini para pemilik usaha taksi *online* sudah selangkah lebih maju dibanding taksi konvensional, maka wajar saja pendapatan mereka berkurang karena dari sekian dasawarsa dari dulu taksi konvensional masih gitu aja, tidak ada kemajuan baik dari segi layanan maupun harga, namun ada hal yang perlu dicatat bersama bahwa kehadiran taksi *online* adalah sebuah keniscayaan dari dampak kemajuan teknologi, sebaiknya bagi para pengusaha konvensional untuk menghilangkan ego, dan buatlah sebuah platform bersama para taksi konvensional untuk membuat sebuah platform bersama untuk seluruh taksi konvensional di seluruh indonesia, dengan membuat sebuah platform ini, siapapun pengusaha taksi dari manapun asalnya dari seluruh indonesia bergabung dalam platform itu, meniru seperti gojek dan juga uber, maka para taksi konvensional akan dapat mengalahkan kehadiran uber dan juga gojek, selain itu dengan kehadiran platform ini dapat membuat seluruh pemilik kendaraan taksi

dapat menyatu dalam platform, dan dapat bersaing harga secara sehat, seperti yang dilakukan oleh trivago di bidang perhotelan.

Dengan demikian setidaknya taksi konvensional akan lebih dapat memenangkan pasar dalam jasa *online* tersebut karena pengalaman mereka dalam bidang transportasi telah matang, selain itu dengan adanya solusi platform transportasi ini maka kita pemilik platform bisa menawarkan kepada pemilik uber dan gojek, apa mau bergabung dengan platform dari kami, atau tidak disini campur tangan pihak pemerintah dari seluruh pihak terkait sangat dibutuhkan untuk kemajuan transportasi indonesia yang lebih baik. http://m.kompasiana.com/famajiid/taksi-konvensional-vs-online-fenomena-perubahan-sosial_56f147a78f7a6182090c8281

2.1.5 Pengertian Masyarakat

Masyarakat adalah suatu kelompok manusia yang hidup secara bersama-sama di suatu wilayah dan membentuk sebuah sistem, baik semi terbuka maupun semi tertutup, dimana interaksi yang terjadi di dalamnya adalah antara individu-individu yang ada di kelompok tersebut. Secara etimologis kata “masyarakat” berasal dari bahasa Arab, yaitu “*musyarak*” yang artinya hubungan (interaksi). Sehingga definisi masyarakat adalah suatu kelompok manusia yang hidup bersama-sama di suatu tempat dan saling berinteraksi dalam komunitas yang teratur.

Suatu masyarakat terbentuk karena setiap manusia menggunakan perasaan, pikiran, dan hasratnya untuk bereaksi terhadap lingkungannya. Hal tersebut menunjukkan bahwa manusia adalah makhluk sosial yang secara kodrati saling membutuhkan satu sama lainnya.

Secara umum, masyarakat merupakan sekumpulan individu-individu yang hidup bersama. Masyarakat adalah sekelompok orang yang membentuk sebuah

sistem semi tertutup, yaitu sebagian besar interaksi individu-individu yang berada dalam kelompok tersebut. Istilah masyarakat umumnya mengacu pada sekelompok orang yang hidup bersama dalam satu komunitas teratur. Dalam Bahasa Arab, istilah masyarakat dikenal dengan kata “Syaraka” yang berarti ikut serta atau berpartisipasi. Sedangkan dalam bahasa Inggris disebut dengan Society yang memiliki arti interaksi sosial, perubahan sosial dan rasa kebersamaan.

Menurut Koenjaraningrat (2012) “masyarakat merupakan kesatuan hidup manusia yang berinteraksi sesuai dengan sistem adat istiadat tertentu yang sifatnya berkesinambungan dan terikat oleh suatu rasa identitas bersama”. Selanjutnya menurut Syani (2013) mendefinisikan bahwa: masyarakat sebagai *community* dapat dilihat dari dua sudut pandang Pertama memandang community sebagai unsur statis, artinya community terbentuk dalam suatu wadah tempat dengan batas-batas tertentu, maka ia menunjukkan bagian dari kesatuan masyarakat sehingga ia dapat pula disebut sebagai masyarakat setempat, misalnya kampung, dusun atau kota-kota kecil. Masyarakat setempat adalah suatu wadah dan wilayah dari kehidupan sekelompok orang yang ditandai oleh adanya hubungan sosial. Disamping itu dilengkapi pula oleh adanya perasaan sosial, nilai-nilai dan norma-norma yang timbul atas akibat dari adanya pergaulan hidup atau hidup bersama manusia. Kedua, community dipandang sebagai unsur yang dinamis, artinya menyangkut suatu proses (nya) yang terbentuk melalui faktor psikologis dan hubungan antar manusia, maka didalamnya terkandung unsur-unsur kepentingan, keinginan atau tujuan-tujuan yang sifatnya fungsional.

Menurut Parsons (2011) mendefinisikan “masyarakat sebagai suatu jenis sistem sosial yang dicirikan oleh tingkat kecukupan diri yang relative bagi lingkungannya, termasuk sistem sosial yang lain”.

Menurut Comte dalam Syani (2013) “masyarakat merupakan kelompok kelompok makhluk hidup dengan realitas-realitas baru yang berkembang menurut hukum-hukumnya sendiri dengan berkembang menurut pola perkembangannya tersendiri”.

Menurut Soekanto (2012), ciri-ciri dari masyarakat yaitu:

1. Masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama
2. Bercampur untuk waktu yang cukup lama
3. Mereka sadar bahwa mereka merupakan suatu kesatuan
4. Mereka merupakan suatu sistem hidup bersama

Berdasarkan pengertian dan ciri-ciri masyarakat yang dikemukakan para ahli di atas dapat di simpulkan bahwa masyarakat merupakan sekumpulan manusia (individu) yang bertempat tinggal di wilayah tertentu dimana saling berinteraksi dalam kehidupan sosialnya, berkumpul dan saling ketergantungan antara individu satu dan individu lainnya.

Masyarakat pendatang didefinisikan sebagai masyarakat yang datang dari suatu daerah kedaerah lain akibat mutasi dan hidup berma syarakat bersatu dengan yang lainnya dimana menimbulkan perbedaan baik suku, ras, budaya, dan adat istiadat pada masyarakat pribumi.

2.1.6 Kaitan antar Variabel

2.1.6.1 Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan Taksi *online*

Curahan jam kerja merupakan jumlah kerja yang dicurahkan untuk setiap tenaga kerja selama proses produksi. Jika jam kerja yang dicurahkan tinggi maka pendapatan kerja juga akan semakin tinggi. Seorang yang bekerja akan dihadapkan pada berbagai macam jenis pekerjaan, mengelola rumah tangga, bekerja mencari nafkah guna menambah pendapatan keluarganya dan lain

sebagainya akan menyita banyak waktu yang tersedia baginya. Penelitian yang dilakukan oleh Cahyadi (2017) menemukan bahwa variabel jam kerja berpengaruh atau berdampak positif terhadap pendapatan taksi *online* secara signifikan.

2.1.6.2 Pengaruh Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Taksi *online*

Semakin banyak jumlah penumpang yang memesan jasa transportasi *online* semakin besar juga peluang memperoleh pendapatan yang akan diterima driver. Namun terdapat faktor yang memperengaruhi jumlah penumpang yaitu dari faktor pesaing baru, dimana Taksi Bosowa menjadi pesaing dari Taksi Blue Bird tersebut. Perkembangan antar keduanya hampir sama. Hal inilah yang mulai dikeluhkan oleh para pengemudi Taksi *online*. Mereka harus siap dan pintar dalam menarik hati penumpang agar tidak berpindah ke pesaingnya tersebut. Penelitian yang dilakukan Cahyadi (2017) menemukan bahwa variabel jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir.

2.1.6.3 Pengaruh Tarif Jasa Terhadap Pendapatan Taksi *online*

Tarif adalah jumlah yang ditawarkan untuk memperoleh jasa pelayanan. Diterima atau tidaknya suatu barang atau layanan jasa tergantung pada murah atau mahal nya suatu produk jasa layanan yang ditawarkan. Sebelumnya tarif taksi *online* ditentukan oleh perusahaan itu sendiri. Dengan tidak adanya kebijakan mengenai tarif taksi *online* dari pemerintah perusahaan bebas menentukan tarif dan tak jarang taksi *online* menawarkan banyak promo dengan tarif dibawah pasaran tarif taksi pada umumnya. Kebijakan tarif dan tingkat pendapatan memiliki hubungan positif, yaitu semakin rendah tarif yang ditawarkan semakin besar peluang memperoleh pendapatan. Penelitian yang dilakukan Arifin (2020) menemukan bahwa kebijakan tarif jasa berpengaruh terhadap tingkat pendapatan.

2.2 Penelitian Empirik

Penelitian terdahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berpikir. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini, yang dapat dilihat melalui kolom tabel dibawah ini :

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Analisis	Hasil Penelitian
1	Cahyadi (2018)	Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek <i>online</i> (Studi Pada Go-Jek Malang)	Kuantitatif deskriptif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan driver gojek
2	Nugraha, Aditya Maska (2018)	Dampak Kehadiran Taksi <i>online</i> GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)	metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan Supir Taksi Konvensional di Plaza Medan Fair setelah kehadiran Taksi <i>online</i> GrabCar Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Taksi <i>online</i> GrabCar dan setelah hadirnya Taksi <i>online</i> GrabCar terjadinya penurunan pendapatan.
3	Yogi (2016)	Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi di Kota Medan (Studi Komparatif: Sebelum dan Sesudah Bandara Pindah)	Analisis Kuantitatif	Hasil dari uji t dua sampel berpasangan menghasilkan nilai Assymp Sig. (2-tailed) Pendapatan Supir Taksi adalah 0.045, sedangkan taraf nyata 0.05. Oleh karena itu, nilai Assymp Sig. (2-tailed) < 0.05, sehingga menunjukkan adanya perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp.2.795.000, dimana Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum perpindahan bandara adalah sebesar Rp. 4.528.333 dan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp. 1.733.333.
4	Marsusanti, dkk (2018)	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek	Deskriptif Kualitatif	Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, ditemukan bahwa bahwa pesaing transportasi <i>online</i> lainnya (Grab), kenaikan BBM dan perubahan sistem poin berpengaruh terhadap pendapatan driver GO-JEK. Namun

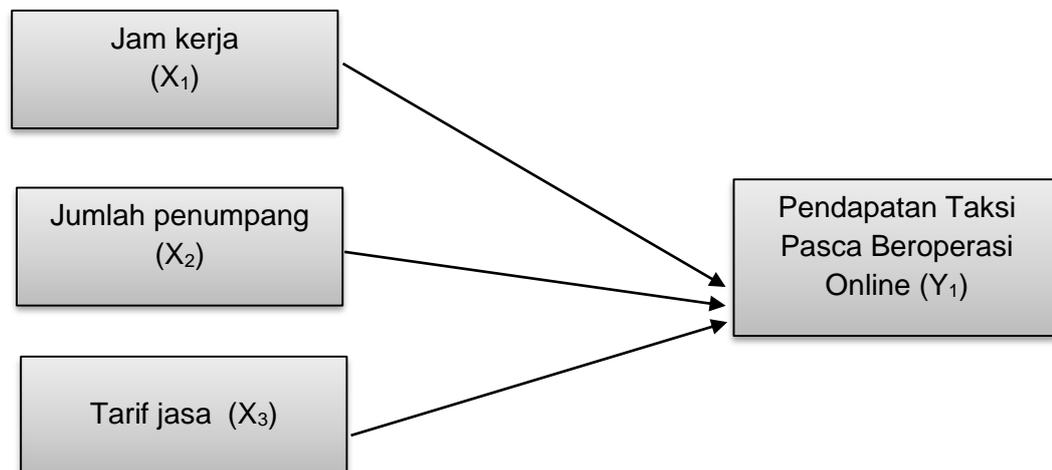
				dari hasil wawancara, pesaing dan sistem point memiliki pengaruh 75% dan sedangkan kenaikan BBM hanya berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-jek sebesar 25% saja.
5	Rohani Budi Prihatin (2016)	Dampak Sosial Transportasi Berbasis <i>online</i>	Analisis Deskriptif	Demo pengemudi taksi konvensional pada 22 Maret 2016 menuntut diblokirnya layanan transportasi berbasis <i>online</i> berakhir dengan kerusuhan. Dalam perpektif akademis, fenomena ini disebut revolusi industri tahap keempat yang ditandai saling terhubungnya antar individu dan perubahan struktur bisnis konvensional. Dalam jangka pendek, polemik ini harus diselesaikan dengan cara mem-buat atau memper-barui regulasi yang adil bagi kedua pihak. Cara lain adalah dengan memaksa perusahaan penyedia transportasi berbasis <i>online</i> untuk tunduk pada aturan yang ada. Dalam jangka panjang, pemerintah harus mempersiapkan segala pranata sosial akibat penggunaan aplikasi daring yang ber-potensi merambah pada semua bidang kehidupan tidak hanya transportasi.

2.3 Kerangka Pikir

Dalam penelitian ini akan lebih difokuskan pada taksi *online*, alasannya karena kehadiran taxi *online* membuat kemajuan yang besar dalam jasa angkutan penumpang di Indonesia. Sehingga dengan kehadiran taksi *online* mempengaruhi minat masyarakat untuk lebih banyak menggunakan taksi *online*. Banyaknya permintaan masyarakat akan transportasi taxi *online* akan mempengaruhi dampak terhadap pendapatan taxi *online*.

Dewasa ini pendapatan taxi pasca beroperasi secara *online* yang meningkat setiap tahun maka perlu dilakukan analisis mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan taxi pasca beroperasi *online*. Dimana terdapat sejumlah faktor-faktor yang mempengaruhi yaitu jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa. Sehingga dalam menganalisis data penelitian ini maka digunakan metode ordinary least square (OLS). Dalam menganalisis data pada penelitian ini

digunakan analisis regresi linier berganda yang bertujuan untuk menganalisis pengaruh secara parsial dan serempak faktor jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa terhadap pendapatan sopir taksi pasca beroperasi secara *online*. Adapun kerangka pikir dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

2.4 Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini dapat diterima dan juga dapat ditolak, ataupun tidak terpengaruh sama sekali dengan penelitian yang dilakukan. Adapun hipotesa yang diterima atau hipotesa yang ditolak dapat di rumuskan sebagai berikut:

1. Jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
2. Jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
3. Tarif penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.
4. Jam kerja, jumlah penumpang dan tarif jasa angkutan berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan taksi pasca beroperasi *online* di Makassar.